



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.809, DE 2021

(Do Sr. Paulo Vicente Caleffi)

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências", a fim de vedar o afretamento de embarcação estrangeira por Empresa Brasileira de Navegação-EBN para operar na navegação interior de percurso nacional.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4101/2020.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021.
(Do Sr. Paulo Vicente Caleffi)

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de vedar o afretamento de embarcação estrangeira por Empresa Brasileira de Navegação-EBN para operar na navegação interior de percurso nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Não é permitido o afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior de percurso nacional.

Art. 2º Os arts. 7º, 9º e 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10º.

.....

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

.....



Parágrafo único: A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do Art. 5º, § 3º.

Art. 10

II – estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso.

III – estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiros brasileiros instalados no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.”
(NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei tem como objetivo vedar o afretamento de embarcação estrangeira por Empresa Brasileira de Navegação-EBN para operar na navegação interior. Há inúmeras situações que merecem atenção a fim de não permitir que embarcações estrangeiras operem na navegação interior do País, destacando desse modo os aspectos ambientais, econômicos e industriais.

Recentemente, a Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ publicou a Resolução ANTAQ nº 41, de 3 de março de 2021, que tem como finalidade “estabelecer critérios e procedimentos para o afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação - EBN para operar na navegação interior”. A primeira observação a ser feita é que essa agência



instituiu um programa, o “BR do Rio”, por meio de norma infralegal, enquanto a navegação de cabotagem está sendo discutida no Congresso Nacional por meio do PL nº 4.199 de 2020, que cria o BR do Mar. Assim, naquilo que se refere ao afretamento de embarcação estrangeira para a cabotagem o governo envia projeto de lei, mas quando se trata da navegação interior aplica-se uma resolução. Há no mínimo uma incoerência nessa situação.

A obra “Ressurgimento da indústria naval no Brasil”¹ (IPEA-2014) aborda bem o espírito do que está sendo tratado nessa proposição, entre outras temáticas, ao tratar da Indústria de Navieças e a atuação do poder público na indústria naval brasileira:

A situação ficou ainda mais grave após o governo Collor ter desregulamentado o setor, reduzindo encomendas à indústria nacional e abrindo espaço para o afretamento de embarcações estrangeiras. Assim, segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), a frota mercante de bandeira nacional apresentou uma queda acentuada ao longo da década de 1990 até o começo dos anos 2000, caindo de uma capacidade de 9,35 milhões de toneladas de porte bruto (TPB) para 6,28 milhões de TBP em 2002.

[...]

Em quase todos os países onde se desenvolveu, a indústria naval foi apoiada por políticas públicas. Financiamento facilitado, garantia de mercado, proteção alfandegária, programas de capacitação de mão de obra e fomento de pesquisa e desenvolvimento (P&D) são alguns dos mecanismos normalmente utilizados. No Brasil, os dois grandes momentos de crescimento da indústria naval, nas décadas de 1970 e 2000, foram positivamente influenciados por políticas públicas. A questão que se levanta é como garantir que a indústria não regreda após se reduzirem as políticas públicas, especialmente a de proteção do mercado, que a deixaria exposta aos concorrentes externos. Foi o que ocorreu nas décadas de 1980 e 1990 em diversos setores da indústria brasileira. Apesar dos vários outros problemas ocorridos na implementação das políticas públicas voltadas ao setor naquele período, a indústria naval brasileira praticamente desapareceu ao longo da década de 1990.

Por fim, cabe destacar o grande desafio mundial, a preservação do meio ambiente. Permitir que embarcações estrangeiras trafegue por rios brasileiros apresenta grandes riscos à biodiversidade do País. Corre-se o risco de o Brasil se tornar um grande depósito daquilo que é descartado em outros países, afrontando a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Lei de Resíduos Sólidos), uma vez que essa norma estabelece, por exemplo, conceitos de

1 Ressurgimento da indústria naval no Brasil : (2000-2013) / editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. – Brasília : Ipea, 2014.



Logística Reversa e de Ciclo de Vida dos produtos. São etapas que envolvem o desenvolvimento do produto, a obtenção de matérias-primas, o processo produtivo, o consumo e a sua disposição final. Certamente, para o mercado internacional, enviar embarcações com baixo Ciclo de Vida para trafegar em águas brasileiras seja uma forma rentável de descartar algo que está próximo de perder sua vida útil.

Desse modo, considerando a relevância social, econômica e ambiental da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

Sala das sessões, de de 2021.

Deputado Paulo Vicente Caleffi
PSD/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210961510200>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Dispõe sobre a ordenação do transporte
aquaviário e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO V
DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

CAPÍTULO VI
DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

CAPÍTULO VII

DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 3º [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 24/8/2001\)*](#)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas.

§ 7º [\(Revogado pela Lei nº 10.206, de 23/3/2001\)](#)

§ 8º As embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§10. As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, são autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

DECRETO-LEI Nº 666, DE 2 DE JULHO DE 1969

Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968,

DECRETA:

Art. 1º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN, no exercício de sua função reguladora do transporte marítimo, cabe disciplinar e controlar, mediante resoluções que expedir, a participação da frota mercante nacional nas linhas internacionais de navegação. [\(“Caput” do artigo retificado no DOU de 27/8/1969\)](#)

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, deverão predominar, no tráfego entre o Brasil e os demais países, os armadores nacionais do país exportador e importador de mercadorias, até que seja obtida a igualdade de participação entre os mesmos armadores preconizada pela política brasileira de transporte marítimo internacional. . [\(Parágrafo único retificado no DOU de 27/8/1969\)](#)

Art. 2º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 1.040, de 29/3/2021, publicada no DOU de 30/3/2021, produzindo efeitos no primeiro dia útil do primeiro mês após a data da publicação\)](#)

RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 41, DE 3 DE MARÇO DE 2021

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 19, inciso VI, do Regimento Interno e pelo art. 27, incisos IV e XXIV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, considerando o que dispõem o art. 178, parágrafo único, da Constituição Federal e os arts. 7º a 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, bem como o que consta do Processo nº 50300.003857/2018-11 e tendo em vista o que foi deliberado em sua 494ª Reunião Ordinária, realizada em 3 de fevereiro de 2021, resolve:

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Estabelecer critérios e procedimentos para o afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação - EBN para operar na navegação interior.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para efeitos desta Resolução, são estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento: contrato em virtude do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da embarcação, mediante remuneração pelo afretamento, podendo transferir ou não a sua posse;

II - afretador: aquele que tem a disponibilidade da embarcação ou parte dela, mediante remuneração pelo afretamento;

III - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

IV - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

V - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

VI - afretamento por espaço: espécie de afretamento por viagem no qual o afretador afreta apenas parte da embarcação;

VII - autorização de afretamento: ato de caráter precário pelo qual a ANTAQ autoriza a EBN a afretar embarcação estrangeira para operar na navegação interior;

VIII - bloqueio: procedimento, com validade temporal limitada, pelo qual uma EBN oferece uma embarcação de bandeira brasileira para realizar determinado tipo de navegação interior, conforme requisitos previamente especificados, em atendimento a uma circularização;

IX - bloqueio firme: procedimento de bloqueio reconhecido como válido pela ANTAQ para o atendimento da circularização, comunica formalmente às partes envolvidas sobre as razões da decisão;

X - bloqueio parcial: bloqueio de parte da capacidade em tonelagem requerida, ou parte do tempo requerido, diante da indisponibilidade de embarcações brasileiras para o bloqueio completo;

XI - Certificado de Autorização de Afretamento Interior - CAAI: documento emitido pela ANTAQ que formaliza a autorização de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação interior;

XII - circularização: procedimento de consulta formulada por EBN sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para obtenção de autorização da ANTAQ para afretar embarcação estrangeira;

XIII - embarcação de bandeira brasileira: a que tem o direito de arvorar bandeira brasileira, conforme a legislação em vigor;

XIV - embarcação em construção: aquela em construção no País, com contrato de construção em eficácia, cuja execução esteja programada em cronograma físico e financeiro integrante do contrato, com início dado pelo primeiro evento financeiro;

XV - embarcação de porte equivalente: aquela capaz de transportar o mesmo perfil de carga, com acondicionamentos e características equivalentes à embarcação do afretador ou por ele encomendada a estaleiro brasileiro, conforme análise técnica da ANTAQ e parâmetros e procedimentos estabelecidos em Portaria;

XVI - Empresa Brasileira de Navegação - EBN: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

XVII - EBN Requerente: EBN interessada em obter a autorização de afretamento;

XVIII - fretador: pessoa física ou jurídica que disponibiliza, total ou parcialmente, a embarcação para afretamento;

XIX - hora útil de circularização: a compreendida entre 9 (nove) horas e 17 (dezessete) horas, de segunda-feira a sexta-feira, excetuados os dias em que não haja expediente na área técnica da ANTAQ responsável pela autorização de afretamento;

XX - navegação interior: a realizada em vias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XXI - Sistema de Gerenciamento de Afretamentos: sistema informatizado disponibilizado pela ANTAQ com o propósito de agilizar a comunicação entre as EBN's e a ANTAQ nas operações de afretamento de embarcações;

XXII - subafretamento: contrato em virtude do qual outro afretador recebe a embarcação dentro da validade de um Registro de Afretamento ou CAAI em vigor;

XXIII - remuneração pelo afretamento: valor pago pelo afretador ao fretador pelo uso de uma embarcação afretada; e

XXIV - Termo de Entrega da Embarcação: documento em virtude do qual afretador e fretador declaram que houve transferência da posse da embarcação afretada.

LEI Nº 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010

Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I

DO OBJETO E DO CAMPO DE APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, dispondo sobre seus princípios, objetivos e instrumentos, bem como sobre as diretrizes relativas à gestão integrada e ao gerenciamento de resíduos sólidos, incluídos os perigosos, às responsabilidades dos geradores e do poder público e aos instrumentos econômicos aplicáveis.

§ 1º Estão sujeitas à observância desta Lei as pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, responsáveis, direta ou indiretamente, pela geração de resíduos sólidos e as que desenvolvam ações relacionadas à gestão integrada ou ao gerenciamento de resíduos sólidos.

§ 2º Esta Lei não se aplica aos rejeitos radioativos, que são regulados por legislação específica.

Art. 2º Aplicam-se aos resíduos sólidos, além do disposto nesta Lei, nas Leis nºs 11.445, de 5 de janeiro de 2007, 9.974, de 6 de junho de 2000, e 9.966, de 28 de abril de 2000, as normas estabelecidas pelos órgãos do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS), do Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária (Suasa) e do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro).

.....

FIM DO DOCUMENTO
