



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.101, DE 2020. (Apensados: PL nº 1.078/2021 e PL nº 1.809/2021)

Altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

Autor: Deputado Lucas Gonzalez e outros

Relator: Deputado Paulo Guedes

I - RELATÓRIO

Compete à Comissão de Viação e Transporte apreciar matéria referente aos assuntos atinentes ao transporte aéreo, marítimo, aquaviário, ferroviário, rodoviário e metroviário, conforme disposto na alínea “b” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

O Projeto de Lei nº 4.101, de 2020, de autoria dos Deputados Lucas Gonzalez e Marcel van Hattem, “altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”, a fim de permitir o afretamento de embarcação “estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo”, assim como almeja retirar a exclusividade das Empresas Brasileiras de Navegação - EBNS de explorarem o transporte marítimo.

Ao Projeto de Lei nº 4.101, de 2020, foram apensadas duas proposições:

- O Projeto de Lei nº 1.078, de 2021, de autoria do Deputado Danrlei de Deus, no qual “altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Guedes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215825482500>





“dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de disciplinar navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional”, com o objetivo de vedar a navegação interior por embarcações estrangeiras; e

- O Projeto de Lei nº 1.809, de 2021, de autoria do Deputado Paulo Vicente Caleffi, que “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”.

No prazo regimental, foram apresentadas duas emendas, de autoria do Deputado Hugo Leal, ao Projeto de Lei nº 4.101, de 2020:

- A Emenda 01 institui que o afretamento de embarcação estrangeira deve respeitar uma proporção, regulada pelo Poder Executivo, quanto a tonelagem de porte bruto das embarcações de Empresa Brasileira de Navegação – EBN, nunca inferior a metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente. Busca-se, portanto, resguardar proporcionalidade entre os investimentos da indústria naval brasileira e as embarcações eventualmente afretadas; e

- A Emenda 02 suprime o art. 1º do PL nº 4.101, de 2020, que revoga o art. 7º e o inciso I do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Essa supressão não se restringe apenas ao afretamento de embarcação estrangeira, mas permite que empresas estrangeiras possam operar na navegação de cabotagem e na navegação interior de percurso nacional.

Nos termos do art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados distribuiu esta proposição à Comissão de Viação e





Transporte (CVT) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 4.101, de 2020, e dos seus apensados, o PL nº 1.078, de 2021, e do PL nº 1.809, de 2021, sujeitos à apreciação conclusiva pelas comissões, por força do art. 24 II do RICD.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 4.101, de 2020, de autoria dos Deputados Lucas Gonzalez e Marcel van Hattem, “altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”, a fim de permitir o afretamento de embarcação “estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo”, assim como almeja retirar a exclusividade das Empresas Brasileiras de Navegação - EBNs de explorarem o transporte marítimo.

Portanto, essa proposição permite o afretamento de embarcação estrangeira de forma indiscriminada, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, permitindo as embarcações estrangeiras operarem nas águas brasileiras sob o comando de empresas estrangeiras, eliminando a exclusividade das Empresas de Navegação Brasileira – EBN, ao contrário do que ocorre com a legislação atual.

Ademais, cabe salientar os riscos ambientais caso se permita o ingresso de embarcações nas águas interiores do País, principalmente, os relacionados ao descarte de rejeitos no bioma brasileiro como a água de lastro. Há o risco imensurável da introdução de espécies exóticas no corpo hídrico nacional, tornando esse sistema vulnerável aos patógenos que podem colocar em risco a saúde dos rios, das pessoas e da pesca, atividade econômica e de





subsistência. A ANVISA concluiu o ¹Estudo Exploratório para Identificação e caracterização de Agentes Patogênicos em Água de Lastro (2020), no qual confirmou que a “água de lastro é um veiculador de organismos patogênicos que podem causar agravos à saúde pública”.

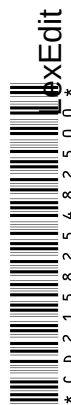
Cabe ainda destacar a ausência de reciprocidade na abertura da navegação para embarcações e empresas estrangeiras. A abertura de novos mercados seria um estímulo para a indústria naval do Brasil, na qual possui capacidade de desenvolver projetos de alta qualidade em qualquer lugar do mundo. Resta saber se outros países aceitarão o ingresso da indústria brasileira em suas águas e parques industriais, considerando que esse modelo de abertura, constante na proposição, é predatório a indústria de qualquer nação.

Outro ponto a ser destacado é a destinação final das embarcações estrangeiras que eventualmente ingressem nos rios brasileiros. Enquanto o mundo, sobretudo a indústria, discute a logística reversa, a destinação final dos produtos e os padrões sustentáveis de produção e consumo, esse projeto pretende abrir os rios para as sucatas do mundo.

Assim sendo, diante das condições propostas pelo PL nº4.101, de 2020, das quais comprometem a dinâmica econômica da indústria naval e representa riscos ao meio ambiente, compreendo que esse projeto não merece prosperar.

No entanto, ao contrário da proposição principal há dois projetos apensados que buscam preservar a navegação brasileira e a indústria naval do país. O primeiro apensado é o Projeto de Lei nº 1.078, de 2021, de autoria do Deputado Danrlei de Deus, no qual “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 disciplinar navegação de cabotagem e da navegação

¹ Brasil – Água de Lastro/ANVISA: Projetos GGPAF-2002.





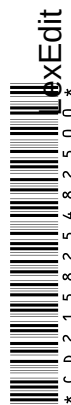
interior de percurso nacional”, com o objetivo de preservar a navegação interior por embarcações e empresas brasileiras.

Na mesma direção está o segundo apensado, o Projeto de Lei nº 1.809, de 2021, de autoria do Deputado Paulo Vicente Caleffi, que “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”.

Importante destacar a realização de audiência pública, ocorrida em 27 de agosto de 2021, solicitada pelo Deputado Paulo Vicente Caleffi, autor de um dos projetos em apreciação, no qual em sua fala inicial destacou que a discussão girava em torno da navegação interior, não cabendo discutir a navegação de cabotagem ou outra modalidade, uma vez que já estão sendo discutidas em outros projetos, como o PL nº 4.199, de 2020, que institui o Programa BR do Mar.

Nessa audiência o Senhor Dino Antunes Dias Batista, Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, compartilha do mesmo entendimento, principalmente no que tange a abrangência da proposição principal, o PL nº 4.101, de 2020. Conforme entendimento do Diretor a aprovação desse projeto seria “catastrófica não apenas para as Empresas de Navegação Brasileira – EBNs, mas também para a indústria naval brasileira”.

Nesse sentido, os apensados, o PL nº 1.078, de 2021, e o PL nº 1.809, de 2021, estão indo de encontro ao projeto principal, já que vedam, explicitamente, o afretamento de embarcação estrangeira para operar na navegação interior de percurso nacional, bem como a exploração desse modal por empresa estrangeira de navegação. Desse modo, buscam preservar a indústria naval do País, os empregos e as Empresas Brasileiras de Navegação – EBNs.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

6

Para concluir, houve a apresentação de duas emendas, de autoria do Deputado Hugo Leal. As Emendas 1 e 2 também são contrárias ao projeto principal, uma vez que buscam preservar a indústria naval brasileira, não permitindo o ingresso de empresas estrangeiras na exploração desse modal de transportes, bem como tenta estabelecer uma proporcionalidade entre os investimentos da indústria naval brasileira e as embarcações eventualmente afretadas.

Diante do exposto, considerando a relevância social, econômica e ambiental da matéria, voto pela **aprovação** do PL nº 1.078, de 2021, do PL nº 1.809, de 2021, das Emendas 1 e 2, e pela **rejeição** do PL nº 4.101/2020, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **Paulo Guedes**
Relator

Apresentação: 29/11/2021 17:10 - CVT
PRL 1 CVT => PL 4101/2020

PRL n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Guedes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215825482500>



* C D 2 1 5 8 2 5 4 8 2 5 0 0 *



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.078, DE 2021 e ao PROJETO DE LEI Nº 1.809, DE 2021.

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 10.

.....

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 ele se realizar em virtude da aplicação do § 3º do art. 5º.

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.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **Paulo Guedes**
Relator

