



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.199-C, DE 2020 **(Do Poder Executivo)**

Mensagem nº 443/2020
OF nº 460/2020

EMENDAS DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 4199-B, DE 2020, que "Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004."

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MINAS E ENERGIA;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

EM RAZÃO DA TRAMITAÇÃO A MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, DETERMINO A CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL, PARA ANALISAR A MATÉRIA, NOS TERMOS DO ART. 34, II, DO RICD.

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Autógrafos do PL 4199-B/2020, aprovado na Câmara dos Deputados em 08/12/2020

II - Emendas do Senado Federal

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos:

I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;

II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;

IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;



VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação.

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

I - segurança nacional;

II - estabilidade regulatória;

III - regularidade da prestação das operações de transporte;

IV - otimização do uso de embarcações afretadas;

V - equilíbrio da matriz logística brasileira;

VI - incentivo ao investimento privado;

VII - promoção da livre concorrência;

VIII - otimização do emprego de recursos públicos;

IX - contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;

X - inovação e desenvolvimento científico e tecnológico;

XI - desenvolvimento sustentável; e



XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e na periodicidade a serem estabelecidas em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;



- h) segurança no transporte dos bens transportados;
- i) desenvolvimento sustentável;
- j) transparência quanto aos valores do frete;
- k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e
- l) promoção da integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do *caput* deste artigo poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º deste artigo será disciplinada em regulamento.

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do *caput* deste artigo.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa interessada a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º desta Lei acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do § 1º deste artigo não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de 2 (dois) anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

CAPÍTULO II



Documento : 87899 - 1

DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Seção I Das Hipóteses de Afretamento

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o *caput* deste artigo poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;



IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal; e

V - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de 36 (trinta e seis) meses, prorrogável por até 12 (doze) meses, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção: aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem: aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira.

§ 3º As embarcações afretadas de acordo com o *caput* deste artigo deverão atender aos requisitos estabelecidos nos tratados e nos códigos internacionais em vigor no Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

§ 4º Os afretamentos previstos no *caput* deste artigo também poderão ser feitos de empresa subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º desta Lei poderão permanecer



no País pelo período de 36 (trinta e seis) meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo é complementar às disposições de afretamento em substituição à construção de que tratam o inciso III do *caput* do art. 9º e o inciso III do *caput* do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 7º Na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá:

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e

II - os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvoem bandeira brasileira, sobre as quais empresa brasileira de navegação tenha domínio.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* deste artigo não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do *caput* do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 8º A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma prevista no inciso V do § 1º do art. 5º



desta Lei observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o *caput* deste artigo será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento.

Seção II

Dos Direitos e Deveres Aplicáveis às Embarcações Afretadas

Art. 9º As embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei ficam obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio da qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que 0,5 (cinco



décimos), o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do *caput* deste artigo, será disciplinada em Norma da Autoridade Marítima e poderá ser realizada antes de a embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e as condições de contratação do seguro e do resseguro previstos no inciso IV do *caput* deste artigo, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, a empresa habilitada poderá requerer à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a 90 (noventa) dias, ou em apenas 1 (uma) operação, no caso de a execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento.



§ 6º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no BR do Mar serão considerados, para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, em viagem de longo curso, abrangidos pelo disposto no § 7º do art. 14 da referida Lei.

Art. 10. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º desta Lei ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 11. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário; e

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do inciso I do *caput* do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei.

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de



trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre a importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, 30 de abril de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis), conforme



disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea c do inciso V do *caput* do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Seção III

Das Regras Gerais Aplicáveis ao Afretamento

Art. 14. Para fins do disposto nesta Lei, a Antaq definirá, no prazo de 90 (noventa) dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

- I - efetivamente operante; e
- II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

Art. 15. Ato do Poder Executivo federal disporá sobre:

I - as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelage de porte das embarcações.

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do *caput* deste artigo observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, 1 (uma) embarcação de porte equivalente.

CAPÍTULO III



Documento : 87899 - 1

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e em instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação de bens e produtos.

Parágrafo único. Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática (CLP), em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

Art. 17. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e a informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, a fiscalização e a regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto nas Leis nºs 12.527, de 18 de novembro de 2011, e 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 18. O art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 15.

.....

II -

.....



Documento : 87899 - 1

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e do recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico;

.....

§ 3º A comprovação por meio eletrônico de que trata a alínea b do inciso II do *caput* deste artigo poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal." (NR)

Art. 19. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º

.....

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira: aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

.....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação: aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação." (NR)



"Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas para estágio embarcado a alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal poderá dispor sobre quantitativos mínimos de vagas destinadas a praticantes para cada tipo de embarcação e operação, de modo a considerar as peculiaridades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos."

"Art. 10.

.....

IV - estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição a embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da sua tonelagem de porte bruto.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do *caput* deste artigo, fica autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.



§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º deste artigo será ampliado:

I - após 12 (doze) meses de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;

II - após 24 (vinte e quatro) meses de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações; e

III - após 36 (trinta e seis) meses de vigência desta Lei, para 4 (quatro) embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 48 (quarenta e oito) meses de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

§ 5º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do inciso I do *caput* do art. 9º desta Lei.

§ 6º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* deste artigo deverão observar as



condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima.

§ 7º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida nos §§ 1º e 2º deste artigo considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.” (NR)

“Art. 10-A. A empresa brasileira de investimento na navegação terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações em construção contratadas por empresa brasileira de investimento na navegação poderão ser transferidos onerosamente para empresas brasileiras de navegação.”

“Art. 11.

§ 1º (Revogado).

§ 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 próprias ou afretadas.

.....

§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias



Documento : 87899 - 1

legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações que:

I - componham a frota de empresa brasileira de investimento na navegação; e

II - tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas por empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação." (NR)

"Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que sejam utilizadas para transporte remunerado em sua viagem de vinda ao País.

§ 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o *caput* deste artigo tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, será recolhido o AFRMM correspondente e destinados 50% (cinquenta por cento) do produto da arrecadação à empresa brasileira de navegação, que serão depositados em sua conta vinculada."



Art. 20. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 53. As Diretorias da ANTT e da Antaq serão compostas por 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores.

....." (NR)

"Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

.....

V - instalações portuárias." (NR)

"Art. 82.

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da



Infraestrutura e autorizados no orçamento geral da União.

....." (NR)

"Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT:

I - 1 (uma) Procuradoria Federal;

II - 1 (uma) Ouvidoria;

III - 1 (uma) Corregedoria;

IV - 1 (uma) Auditoria; e

V - o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias." (NR)

Art. 21. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 4º

Parágrafo único. (Revogado).

I - (revogado);

II - (revogado).

§ 1º O AFRMM não incide sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento.

§ 2º No caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente sobre as cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, observado o disposto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para os seguintes tipos de carga:

I - granéis líquidos; e

II - granéis sólidos e outras cargas." (NR)



"Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicada a alíquota de 8% (oito por cento) na:

I - navegação de longo curso;

II - navegação de cabotagem; e

III - navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte nas Regiões Norte e Nordeste de:

a) granéis líquidos; e

b) granéis sólidos e outras cargas.

.....

§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos diferenciados à alíquota de que trata o *caput* deste artigo, desde que não sejam diferenciados de acordo com o tipo de carga, levando em consideração os tipos de navegação e o fluxo de caixa do FMM." (NR)

"Art. 17.

I -

.....

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro, na navegação de longo curso;

.....

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da empresa brasileira de navegação:



.....

§ 1º-A Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 10% (dez por cento) para financiamento e contratação de serviços de obras de engenharia destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

.....

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados ao Fundo Naval, anualmente, os seguintes percentuais:

I - 0,40% (quarenta centésimos por cento) para contribuir com o pagamento das despesas de representação e de estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional (IMO), cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - 10% (dez por cento) para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de



Documento : 87899 - 1

embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

.....

§ 8º Os Fundos de que tratam os §§ 2º e 3º deste artigo divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino profissional marítimo, na forma prevista em lei.” (NR)

“Art. 19.

I -

a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;

b) para *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

g) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada;

h) para garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro



Documento : 87899 - 1

contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

j) para pagamento do valor total do afretamento de embarcações utilizadas no mesmo tipo de navegação de cabotagem, de longo curso e interior e geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente, desde que tal embarcação seja de propriedade de uma empresa brasileira de investimento na navegação e tenha sido construída no País;

.....

§ 4º (Revogado).

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação nas hipóteses previstas nos incisos I e II do *caput* deste artigo somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, de longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

§ 6º Além da instituição financeira referida no *caput* deste artigo, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), de que trata o art. 23 desta Lei, poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM.

§ 7º Ato do CDFMM disporá sobre:



Documento : 87899 - 1

I - as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e

II - os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos a que se refere o inciso I deste parágrafo.

§ 8º Os recursos depositados na conta vinculada são impenhoráveis, na forma do art. 832 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), ressalvada a penhora para pagamento de dívida relativa ao próprio bem, se contraída durante a sua construção, *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação em estaleiro brasileiro.”(NR)

“Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 e o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas instituições financeiras de que tratam o *caput* e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério_este, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.”(NR)

“Art. 26.

I -

a)

.....



2. para *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;

.....

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

k) para financiamento e contratação de serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto



aprovado, destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado;

l) a outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento na política nacional da Marinha Mercante e na indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento; e

m) às empresas estrangeiras, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

VII - no financiamento para contratação de serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais



de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

....." (NR)

"Art. 52-A.

§ 1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o inciso III do *caput* do art. 6º desta Lei não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) da remuneração do transporte aquaviário na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste.

§ 2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o § 1º deste artigo e os critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia." (NR)

Art. 22. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em 2 (dois) Cargos Comissionados de Direção (CD) de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva (CGE):

I - 1 (um) Cargo Comissionado de Gerência Executiva de nível I (CGE I); e



II - 2 (dois) Cargos Comissionados de Gerência Executiva de nível III (CGE III).

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do *caput* deste artigo integram a estrutura regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o *caput* deste artigo serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o *caput* deste artigo durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 23. A tabela IV do Anexo I da Lei nº 10.233, 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo desta Lei.

Art. 24. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 25. O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de



junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2021.” (NR)

Art. 26. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 27. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea *b* do inciso II do *caput* do art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

- a) inciso I do *caput* do art. 5º;
- b) parágrafo único do art. 7º-A;
- c) alínea *c* do inciso III do *caput* do art. 14;
- d) inciso IX do *caput* do art. 24;
- e) incisos VII, XXII e XXV do *caput* do art. 27;
- f) *caput* do art. 34-A;



- g) §§ 1º e 2º do art. 51-A;
- h) art. 74;
- i) parágrafo único do art. 78-A;
- j) § 2º do art. 82;
- k) art. 85-A;
- l) parágrafo único do art. 88; e
- m) § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

- a) §§ 1º e 2º do art. 7º;
- b) art. 12; e
- c) inciso I do *caput* do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do *caput* do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

- a) arts. 1º, 2 e 3º; e
- b) art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do *caput* do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:



a) art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

1. art. 67;
 2. art. 78; e
 3. inciso III do *caput* do art. 81;
- b) art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o *caput* do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 9 de dezembro de 2020.



RODRIGO MAIA
Presidente da Câmara dos Deputados



ANEXO
(Anexo I da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

"ANEXO I

.....

TABELA IV
Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
Quadro de Cargos Comissionados

1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	1
CGE II	7
CGE III	19
SUBTOTAL	27
.....	
TOTAL GERAL	142

....."



Documento : 87899 - 1

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.

Emenda nº 1
(Corresponde à Emenda nº 45 – CAE)

Dê-se a seguinte redação ao **caput** do art. 5º do Projeto e suprima-se o § 4º do mesmo artigo:

“Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

.....”

Emenda nº 2
(Corresponde à Emenda nº 48 – CAE)

Substitua-se, no inciso V do § 1º do art. 5º do Projeto, a expressão “prestação” por “prestação exclusiva”.

Emenda nº 3
(Corresponde à Emenda nº 47 – CAE)



Substitua-se, no inciso III do art. 11 do Projeto, a expressão “no inciso IV” por “nos incisos IV e V”, suprima-se o § 2º do art. 7º do Projeto, designando-se o atual § 1º como parágrafo único, e insiram-se, onde couber, os seguintes parágrafos no art. 5º do Projeto:

“§ X A comprovação de existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, obedecerá à seguinte ordem de prioridade:

I – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída no País;

II – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída fora do País;

III – demais embarcações afretadas nos termos desta Lei.”

“§ X As embarcações afretadas na forma prevista nos incisos IV e V do § 1º deste artigo não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.”

Emenda nº 4

(Corresponde à Emenda nº 10 – Plen)

Suprima-se o inciso II do art. 7º do Projeto.

Emenda nº 5

(Corresponde à Emenda nº 9 – Plen)

Insira-se o seguinte § 3º no art. 7º do Projeto:

“Art. 7º

§ 3º O ato do Poder Executivo federal previsto no § 1º deste artigo terá efeito **ex nunc**, não afetando as outorgas ou os pedidos de outorga da autorização de que trata o inciso I do **caput** do art. 3º nem os afretamentos já realizados na hipótese prevista no inciso V do § 1º do art. 5º, desde que outorgados ou realizados até a data de sua publicação.”

Emenda nº 6

(Corresponde à Emenda nº 28 – Plen)



Substitua-se, no inciso II do art. 9º do Projeto, a expressão “2/3 (dois terços)” por “1/3 (um terço)”.

Emenda nº 7
(Corresponde à Emenda nº 46 – CAE)

Suprimam-se os incisos II e III do art. 11 do Projeto.

Emenda nº 8
(Corresponde à Emenda nº 32 – Plen)

Dê-se ao art. 12 do Projeto a seguinte redação:

“Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei será aplicada a legislação trabalhista brasileira, além das regras internacionais sobre trabalho marítimo referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente.”

Emenda nº 9
(Corresponde à Emenda nº 51 – CAE)

Suprima-se o parágrafo único do art. 16 do Projeto.

Emenda nº 10
(Corresponde à Emenda nº 49 – CAE)

Acrescentem-se ao art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto, os seguintes §§ 2º, 3º e 4º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 9º

§ 1º

§ 2º Nos casos previstos no inciso I do **caput** deste artigo, a regulamentação do afretamento por tempo não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas.

§ 3º No momento da solicitação da autorização de afretamento por tempo, a empresa brasileira de navegação indicará a embarcação a ser utilizada no transporte pretendido.



§ 4º A autorização para afretamento por tempo estará vinculada à embarcação indicada durante todo o período informado, podendo ser substituída tão somente em razão de situações que inviabilizem a sua operação, de forma devidamente fundamentada e aprovada pela agência reguladora.” (NR)

Emenda nº 11
(Corresponde à Emenda nº 50 – CAE)

Dê-se a seguinte redação aos §§ 2º e 3º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto:

“Art. 10.

§ 2º

I – após 1º de janeiro de 2024, para 2 (duas) embarcações;

II – após 1º de janeiro de 2025, para 3 (três) embarcações;

III – após 1º de janeiro de 2026, para 4 (quatro) embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 1º de janeiro de 2027, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

.....”(NR)

Emenda nº 12
(Corresponde às Emendas nº 14 – Plen e nº 53 – CAE)

Suprima-se, no § 4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto, a expressão “do mesmo grupo econômico”.

Emenda nº 13
(Corresponde à Emenda nº 54 – CAE)

Dê-se a seguinte redação aos arts. 12, 20 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, nos termos do art. 20 do Projeto:

“Art. 12.

VIII – promover o tratamento isonômico nos procedimentos de alfandegamento e das exportações;



IX – promover a adoção de ações que facilitem a multimodalidade e a implantação do documento único no desembaraço das mercadorias;

X – promover a implantação de sistema eletrônico para entrega e recebimento de mercadorias, contemplando a multimodalidade.” (NR)

“Art. 20.

II –

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica.” (NR)

“Art. 27.

XXX – fomentar a competição e tomar as medidas necessárias para evitar práticas anticoncorrenciais, especialmente no tocante à má-fé na oferta de embarcações que não atendam adequadamente às necessidades dos afretadores na hipótese prevista no inciso I do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

.....” (NR)

Emenda nº 14

(Corresponde à Emenda nº 31 – Plen)

Suprima-se a alteração do **caput** do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, constante do art. 20 do Projeto.

Emenda nº 15

(Corresponde à Emenda nº 13 – Plen)

Dê-se a seguinte redação ao art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as alíquotas de:

I – 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II – 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem;



III – 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos na região Norte e Nordeste;

IV – 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis sólidos e outras cargas na região Norte e Nordeste.

.....
 § 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos nas alíquotas de que trata o **caput**, desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga e com os tipos de navegação, levando em consideração apenas o fluxo de caixa do FMM.” (NR)

Emenda nº 16
(Corresponde à Emenda nº 52 – CAE)

Suprima-se o § 1º-A do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, constante do art. 21 do Projeto.

Emenda nº 17
(Corresponde à Emenda nº 37 – Plen)

Dê-se a seguinte redação às alíneas “b” e “g” do inciso I do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 19.

I –

.....
 b) para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, revisão e reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e/ou instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizada por estaleiro ou empresa especializada brasileira, sendo responsabilidade da empresa proprietária ou afretadora adquirir e contratar os serviços;

.....
 g) para manutenção, em todas as suas categorias, realizada por estaleiro brasileiro, por empresa especializada ou pela empresa proprietária ou afretadora, em embarcação própria ou afretada;

”

Emenda nº 18
(Corresponde à Emenda nº 17 – Plen)



Acrescente-se a seguinte alínea “k” ao inciso I do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 19.

I –

.....

k) para cobrir o pagamento do salário dos trabalhadores marítimos e as respectivas despesas decorrentes de medidas aplicadas e devidamente comprovadas para a prevenção da covid-19, realizadas durante o período de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do novo coronavírus (covid-19).

.....” (NR)

Emenda nº 19

(Corresponde à Emenda nº 34 – Plen)

Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao art. 21 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contado do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.” (NR)

Emenda nº 20

(Corresponde à Emenda nº 55 – CAE)

Dê-se a seguinte redação ao art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 26.

I –

a)

.....

2. para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, podendo a empresa brasileira de navegação adquirir diretamente materiais e equipamentos, bem como contratar os serviços do estaleiro ou das empresas especializadas;



.....

d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;

.....

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

k) para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento na política nacional da Marinha Mercante e na indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento; e

m) às empresas estrangeiras, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

VII – na realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária exclusivamente em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento de longo prazo no âmbito do Governo federal, na forma definida em regulamento.

.....” (NR)

Emenda nº 21
(Corresponde à Emenda nº 26 – Plen)



Dê-se a seguinte redação à alínea “k” do inciso I e ao inciso VII, ambos do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 26.

I –

k) para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, até 90% (noventa por cento) do projeto aprovado;

VII – na realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária exclusivamente em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento de longo prazo no âmbito do Poder Executivo federal, na forma definida em regulamento.

.....” (NR)

Emenda nº 22

(Corresponde à Emenda nº 56 – CAE)

Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao art. 29 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

“Art. 29.

§ 3º Os agentes financeiros do FMM ficam autorizados a reescalonar contratos vigentes de financiamentos com recursos do FMM, desde que não ultrapassem os prazos máximos de 72 (setenta e dois) meses de carência e de até 24 (vinte e quatro) anos de amortização, quando necessário, para viabilizar a recuperação do crédito em razão dos efeitos da pandemia da covid-19.” (NR)

Emenda nº 23

(Corresponde à Emenda nº 40 – Plen)

Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao inciso II do § 3º do art. 37 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

“Art. 37.

§ 3º

II – as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem,



interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e

.....” (NR)

Emenda nº 24
(Corresponde à Emenda nº 12 – Plen)

Suprima-se a alteração do art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, constante do art. 21 do Projeto.

Emenda nº 25
(Corresponde à Emenda nº 57 – CAE)

Substitua-se, no art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, constante do art. 25 do Projeto, a expressão “até 31 de dezembro de 2021” por “de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023”.

Emenda nº 26
(Corresponde à Emenda nº 25 – Plen)

Insira-se, onde couber, o seguinte artigo no Projeto:

Art. X. A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.

§ 4º As embarcações com até 500 t (quinhentas toneladas) de arqueação bruta são isentas da obrigatoriedade do serviço de praticagem.

§ 5º A autoridade marítima poderá conceder certificado de isenção de praticagem exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira, até o limite de 100 m (cem metros) de comprimento, sob seu comando, no interior de zona de praticagem ou em parte dela, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, sendo que a isenção:

I – não isenta o tomador do serviço da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido;

II – será precedida de análise de risco, comprovando que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes.



§ 6º Em cada zona de praticagem, os profissionais trabalharão de acordo com uma escala de rodízio única estabelecida pela autoridade marítima, garantida a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem.” (NR)

“Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem compreende a operação de prático, lancha de prático e atalaia, além de todos os recursos inerentes à adequada prestação do serviço.

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, estes serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, em camarotes individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para o descanso satisfatório dos práticos, sendo o Comandante do navio responsável por garantir a adequação das instalações.

§ 2º O preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e prestadores do serviço, permitida a negociação coletiva.

§ 3º No caso de risco de interrupção do serviço ocasionada por ausência de acordo entre as partes, a autoridade marítima arbitrarará em caráter temporário, por até 12 (doze) meses, o preço do serviço, a fim de assegurar a disponibilidade e continuidade do serviço.

§ 4º Na hipótese do § 3º, os preços arbitrados pela autoridade marítima serão estabelecidos observando-se o disposto neste artigo.” (NR)

Senado Federal, em 1º de dezembro de 2021.

Senador Rodrigo Pacheco
Presidente do Senado Federal



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 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.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. [*\(Prazo prorrogado até 8/1/2012, de acordo com o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)*](#)

Parágrafo único. [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, a partir da publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

Art. 17-A. [*\(VETADO na Lei nº 13.458, de 26/6/2017\)*](#)

CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO IV DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Seção II Das Diretrizes Gerais

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I - descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;

II - aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;

III - dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados, com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação;

IV - promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes;

V - promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente;

VI - estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda;

VII - reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do *caput* do art. 12 serão realizadas sob a forma de: [*“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

I - concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - permissão, quando se tratar de: [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014*](#)

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual

semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

b) [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014 e revogada pela Medida Provisória nº 1.065, de 30/8/2021\)*](#)

V - autorização, quando se tratar de: [*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros; [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)*](#)

b) prestação de serviço de transporte aquaviário; [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)*](#)

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012\)*](#)

d) [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012 e revogada pela Medida Provisória nº 1.065, de 30/8/2021\)*](#)

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

Parágrafo único. A exploração de ferrovias será disciplinada em legislação específica. [*\(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 576, de 15/8/2012, convertida na Lei nº 12.743, de 19/12/2012, com redação dada pela Medida Provisória nº 1.065, de 30/8/2021\)*](#)

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

Seção I Dos Objetivos, da Instituição e das Esferas de Atuação

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei; [*\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

§ 1º A ANTT e a ANTAQ terão sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANTT e à ANTAQ é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

a) *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

b) *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

VIII - promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória no 595, de 6 de dezembro de 2012; *(Inciso com*

redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007)

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXVII - (Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União. (Alínea acrescida pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)

XXIX - regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica. (Inciso acrescido pela Lei nº 14.047, de 24/8/2020)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º *(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

§ 4º *(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

Seção IV Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção I Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I - a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

a) (VETADO)

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;

c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.

d) prazos contratuais. *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Seção V Da Estrutura Organizacional das Agências

Art. 52. A ANTT e a Antaq terão como órgãos de deliberação máxima as Diretorias Colegiadas e terão em suas estruturas organizacionais uma Procuradoria, uma Ouvidoria e uma Corregedoria. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Art. 53. A Diretoria Colegiada da ANTT será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores, e a Diretoria Colegiada da Antaq será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 2 (dois) Diretores.

§ 1º Os membros das Diretorias Colegiadas serão brasileiros, terão reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado

Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição Federal, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

§ 2º Os Diretores-Gerais da ANTT e da Antaq serão nomeados pelo Presidente da República e investidos na função pelo prazo de 5 (cinco) anos, vedada a recondução, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Art. 54. Os membros das Diretorias Colegiadas cumprirão mandatos de 5 (cinco) anos, não coincidentes, vedada a recondução, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Parágrafo único. Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado pelo sucessor investido na forma prevista no § 1º do art. 53.

LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

§ 1º O conhecimento de embarque é o documento hábil para comprovação do valor da remuneração do transporte aquaviário.

§ 2º Nos casos em que não houver a obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o valor da remuneração do transporte aquaviário, para fins de cálculo do AFRMM, será apurado por declaração do contribuinte.

§ 3º Sobre as mercadorias destinadas a porto brasileiro que efetuarem transbordo ou baldeação em um ou mais portos nacionais não incidirá novo AFRMM referente ao transporte entre os citados portos, se este já tiver sido calculado desde a sua origem até seu destino final.

Art. 7º O responsável pelo transporte aquaviário deverá, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, disponibilizar os dados necessários ao controle da arrecadação do AFRMM, oriundos do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, referentes às mercadorias a serem desembarcadas no porto de descarregamento, independentemente do local previsto para a sua nacionalização, inclusive aquelas em trânsito para o exterior. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

§ 1º Deverão também ser disponibilizados à Secretaria da Receita Federal do Brasil os dados referentes às mercadorias objeto: *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

I - de exportação, inclusive por meio de navegação fluvial e lacustre de percurso

internacional; e (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

II - de transporte em navegação interior, quando não ocorrer a incidência do AFRMM. (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

§ 2º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.434, de 28/12/2006, e revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)¹

Art. 14. Ficam isentas do pagamento do AFRMM as cargas:

I - definidas como bagagem, mala postal, amostra sem valor comercial e unidades de carga, inclusive quando do reposicionamento para reutilização, nos termos e condições da legislação específica;

II - de livros, jornais e periódicos, bem como o papel destinado a sua impressão;

III - transportadas:

a) por embarcações, nacionais ou estrangeiras, quando não empregadas em viagem de caráter comercial; ou

b) nas atividades de exploração e de apoio à exploração de hidrocarbonetos e outros minerais sob a água, desde que na zona econômica exclusiva brasileira;

IV - que consistam em:

a) bens sem interesse comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que o donatário os destine, total e exclusivamente, a obras sociais e assistenciais gratuitamente prestadas;

b) bens que ingressem no País especificamente para participar de eventos culturais ou artísticos, promovidos por entidades que se dediquem com exclusividade ao desenvolvimento da cultura e da arte, sem objetivo comercial;

c) bens exportados temporariamente para outro país e condicionados à reimportação em prazo determinado;

d) armamentos, produtos, materiais e equipamentos importados pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas, ficando condicionada a isenção, em cada caso, à declaração do titular da Pasta ou do respectivo Comando de que a importação destina-se a fins exclusivamente militares e é de interesse para a segurança nacional; ou

e) bens destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei; (Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

V - que consistam em mercadorias:

a) importadas para uso próprio das missões diplomáticas e das repartições consulares de caráter permanente e de seus membros, bem como pelas representações de organismos internacionais, de caráter permanente, de que o Brasil seja membro, e de seus integrantes;

b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas de direito público externo celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento do AFRMM; (Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

c) submetidas a regime aduaneiro especial que retornem ao exterior no mesmo estado ou após processo de industrialização, excetuando-se do atendimento da condição de efetiva exportação as operações realizadas a partir de 5 de outubro de 1990, nos termos do § 2º do art. 1º da Lei nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992;

d) importadas pela União, Distrito Federal, Estados e Municípios, ou por intermédio de órgãos da administração direta, autárquica e fundacional;

e) que retornem ao País nas seguintes condições:

1. enviadas em consignação e não vendidas nos prazos autorizados;
2. por defeito técnico que exija sua devolução, para reparo ou substituição;
3. por motivo de modificações na sistemática do país importador;
4. por motivo de guerra ou calamidade pública; ou
5. por quaisquer outros fatores comprovadamente alheios à vontade do exportador brasileiro;

brasileiro;

f) importadas em substituição a outras idênticas, em igual quantidade e valor, que tenham sido devolvidas ao exterior após a importação por terem se revelado defeituosas ou imprestáveis para os fins a que se destinavam;

g) que sejam destinadas ao consumo ou industrialização na Amazônia Ocidental, excluídas armas, munições, fumo, bebidas alcoólicas, perfumes, veículos de carga, automóveis de passageiros e granéis líquidos;

h) importadas por permissionários autorizados pelo Ministério da Fazenda para venda, exclusivamente em lojas francas, a passageiros de viagens internacionais;

i) submetidas a transbordo ou baldeação em portos brasileiros, quando destinadas à exportação e provenientes de outros portos nacionais, ou, quando originárias do exterior, tenham como destino outros países;

j) submetidas ao regime aduaneiro especial de depósito franco; ou

l) que estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

VI - de trigo classificado na posição 10.01 da Tipi; e [*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008\)*](#)

VII - de farinha de trigo classificada no código 1101.00.10 da Tipi. [*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008\)*](#)

Parágrafo único. No caso dos incisos VI e VII, o disposto no *caput* deste artigo aplica-se até 31 de dezembro de 2008. [*\(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008\)*](#)

Art. 15. O pagamento do AFRMM incidente sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial fica suspenso até a data do registro da declaração de importação que inicie o despacho para consumo correspondente. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

§ 1º [*\(Revogado pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

§ 2º Na hipótese de descumprimento do regime, o AFRMM será exigido com os acréscimos mencionados no art. 16, calculados a partir da data do registro da declaração de importação para admissão da mercadoria no respectivo regime. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

Art. 16. Sobre o valor do AFRMM pago em atraso ou não pago, bem como sobre a diferença decorrente do pagamento do AFRMM a menor que o devido, incidirão multa de mora ou de ofício e juros de mora, na forma prevista no § 3º do art. 5º e nos arts. 43, 44 e 61 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. [*\(Artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

I - [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

II - [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

§ 1º [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

§ 2º (Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

Art. 17. O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:

a) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação;

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;

c) 41% (quarenta e um por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, não inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e

d) 8% (oito por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, inscrita no REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro:

a) 50% (cinquenta por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB;

b) 83% (oitenta e três por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; e

c) 100% (cem por cento) do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

III - a uma conta especial, 9% (nove por cento) do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, inscrita ou não no REB.

§ 1º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 3% (três por cento) ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, criado pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, os quais serão alocados em categoria de programação específica e administrados conforme o disposto em regulamento.

§ 2º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 1,5% (um e meio por cento) ao Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, para compensação das perdas decorrentes da isenção de que trata o § 8º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 0,40% (quarenta centésimos por cento) ao Fundo Naval, a título de contribuição para pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica.

§ 4º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretada por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no inciso I, alíneas c e d, e nos incisos II e III do *caput* deste artigo, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo semelhante, até o limite de toneladas de porte bruto contratadas.

§ 5º A destinação de que trata o § 4º deste artigo far-se-á enquanto durar a construção, porém nunca por prazo superior a 36 (trinta e seis) meses, contado, de forma ininterrupta, da entrada em eficácia do contrato de construção da embarcação, que ocorre com

o início do cumprimento de cronograma físico e financeiro apresentado pela empresa brasileira de navegação e aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

§ 6º A ocupação de espaços por empresas brasileiras de navegação em embarcações de registro estrangeiro fica enquadrada nas regras deste artigo, desde que essas embarcações estejam integradas a acordos de associação homologados pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e regidos pelos princípios da equivalência recíproca da oferta de espaços e da limitação da fruição dos benefícios pela capacidade efetiva de transporte da embarcação de registro brasileiro.

§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o produto da arrecadação de AFRMM, já classificado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações a que se referem as alíneas *c* e *d* do inciso I do *caput* do art. 19, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados. (Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

Art. 18. As parcelas recolhidas à conta a que se refere o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei, acrescidas das correções resultantes de suas aplicações previstas no art. 20 desta Lei, serão rateadas entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País.

§ 1º O total de fretes referidos no *caput* deste artigo será obtido quando as empresas mencionadas no *caput* deste artigo estiverem operando embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro, bem como embarcações afretadas de registro estrangeiro no regime de que tratam os §§ 4º e 5º do art. 17 desta Lei, conforme se dispuser em regulamento.

§ 2º O produto do rateio a que se refere este artigo será depositado, conforme se dispuser em regulamento, na conta vinculada das empresas.

Art. 19. O produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação será depositado diretamente, no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, a qual será movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM, nos seguintes casos:

I - por solicitação da interessada:

a) para a aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros;

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

c) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido com recursos do FMM;

d) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido pelo agente financeiro, com recursos de outras fontes, que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea *a* do inciso I do art. 26 desta Lei;

e) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento obtido na Agência Especial de Financiamento Industrial - FINAME e no Programa Amazônia Integrada - PAI, desde que a interessada esteja adimplente com as obrigações previstas nas alíneas *c* e *d* deste inciso e o pagamento ocorra por intermédio de qualquer estabelecimento bancário autorizado a operar com esses recursos e que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea *a* do inciso I do art. 26 desta Lei;

f) para utilização por empresa coligada, controlada ou controladora nos casos previstos nas alíneas deste inciso;

g) (VETADA na Lei nº 12.973, de 13/5/2014)

h) [\(VETADA na Lei nº 12.973, de 13/5/2014\)](#)

II - prioritária e compulsoriamente, independentemente de autorização judicial, por iniciativa do agente financeiro, na amortização de dívidas vencidas decorrentes de financiamento referido nas alíneas *c*, *d* e *e* do inciso I do *caput* deste artigo.

§ 1º O agente financeiro deverá deduzir do valor dos recursos liberados da conta vinculada em nome da empresa comissão a título de administração das contas vinculadas, que será fixada pelo Conselho Monetário Nacional por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

§ 2º As parcelas do AFRMM previstas nos incisos II e III do *caput* do art. 17 desta Lei, geradas por embarcação financiada com recursos do FMM, poderão, a critério do agente financeiro, consultado o órgão competente do Ministério dos Transportes, ser creditadas na conta vinculada da empresa brasileira contratante inadimplente, até a liquidação do contrato de financiamento, mesmo que a embarcação financiada venha a ser explorada por empresa brasileira de navegação mediante contrato de afretamento, sub-afretamento ou qualquer outra modalidade de cessão de sua utilização nas atividades de navegação mercante.

§ 3º A regra constante do § 2º deste artigo poderá ser aplicada às empresas adimplentes, mediante solicitação justificada das partes, devidamente aprovada pelo Ministério dos Transportes.

§ 4º Poderão ser utilizados até 30% (trinta por cento) dos valores creditados na conta vinculada, anualmente, para pagamento dos serviços de docagem e reparação, em estaleiro brasileiro, de embarcação afretada a casco nu inscrita no REB, devendo esse registro ser mantido por pelo menos 5 (cinco) anos após o término da obra, sob pena de devolução dos recursos ao FMM, com os acréscimos previstos em lei para o não-pagamento do AFRMM.

Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei poderão ser aplicados pelo agente financeiro em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais, em nome do titular, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.

Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 3 (três) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.

Art. 22. O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e de empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

Art. 24. O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por intermédio do CDFMM. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.482, de 20/9/2017\)](#)

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil deverá divulgar trimestralmente, por meio da imprensa oficial e da internet, o quantitativo e a destinação dos valores arrecadados ao FMM. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.482, de 20/9/2017\)](#)

Art. 25. São recursos do FMM:

I - a parte que lhe cabe no produto da arrecadação do AFRMM;

II - as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento-Geral da União;

III - os valores e importâncias que lhe forem destinados em lei;

IV - o produto do retorno das operações de financiamento concedido e outras receitas resultantes de aplicações financeiras;

V - [*Revogado pela Lei nº 12.788, de 14/1/2013*](#)

VI - os provenientes de empréstimos contraídos no País ou no exterior;

VII - as receitas provenientes de multas aplicadas por infrações de leis, normas, regulamentos e resoluções referentes à arrecadação do AFRMM;

VIII - a reversão dos saldos anuais não aplicados; e

IX - os provenientes de outras fontes.

Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

a) prioritariamente, a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado:

1. para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e

2. para jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação própria, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

b) a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

c) a estaleiro brasileiro para financiamento à produção de embarcação:

1. destinada a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

2. destinada à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

d) à Marinha do Brasil, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional;

e) às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval;

g) aos estaleiros brasileiros, para financiamento de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

h) aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros, para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

i) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

j) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até 100% (cem por cento) do valor do projeto

aprovado; e

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras;

II - no pagamento ao agente financeiro:

a) de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação de recursos para o agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o beneficiário, sempre que o agente financeiro for o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações contratadas até a publicação desta Lei; e

c) de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, incidentes sobre os adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro com recursos de outras fontes, destinados ao pagamento das comissões de risco devidas em operações de repasse de recursos do FMM;

III - no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a 10% (dez por cento) do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de 20% (vinte por cento) do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes à produção de embarcação destinada à exportação, visando a assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer por parte do estaleiro;

V - em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes; e

VI - em despesas relativas à arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

Parágrafo único. As comissões de que trata a alínea *b* do inciso II deste artigo continuarão a ser reguladas pelas regras do Conselho Monetário Nacional vigentes na data da publicação desta Lei, e poderão ser pagas ao agente financeiro, mediante retenção nas prestações recebidas dos mutuários.

Art. 27. O financiamento concedido com recursos do FMM, destinado à construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação, poderá ter como garantias a alienação fiduciária, a hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações, a fiança bancária, a cessão de direitos creditórios e aquelas emitidas pelo Fundo de Garantia para a Indústria Naval - FGIN.

§ 1º A alienação fiduciária só terá validade e eficácia após sua inscrição no Registro de Propriedade Marítima, no Tribunal Marítimo, aplicando-se-lhe, no que couber, o disposto na legislação vigente.

§ 2º O agente financeiro, a seu critério, poderá aceitar outras modalidades de garantia além das previstas no *caput* deste artigo.

Art. 28. A alienação da embarcação que, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, tenha sido objeto de financiamento com recursos do FMM dependerá de prévia autorização do Ministério dos Transportes, consultado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, quando o risco da operação for do Fundo, conforme disposto em regulamento.

Art. 29. O FMM terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e, nas condições fixadas em ato do CDFMM, os bancos oficiais federais.

§ 1º O BNDES poderá habilitar seus agentes financeiros para atuar nas operações

de financiamento com recursos do FMM, continuando a suportar os riscos perante o FMM.

§ 2º Nas operações a que se refere o art. 26, inciso I, alínea *d*, desta Lei, o FMM, com autorização expressa do Ministro de Estado dos Transportes, concederá o empréstimo diretamente à Marinha do Brasil, sem a intermediação de agente financeiro, devendo os desembolsos anuais decorrentes desta operação observar a dotação prevista no orçamento da Marinha do Brasil para o projeto financiado, e respeitar os limites de movimentação de empenho e de pagamento dos decretos de programação financeira.

Art. 30. Os riscos resultantes das operações com recursos do FMM serão suportados pelos agentes financeiros, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. Continuarão suportados pelo FMM, até final liquidação, os riscos das operações aprovadas pelo Ministro de Estado dos Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-Lei no 1.801, de 18 de agosto de 1980, ou contratadas até 31 de dezembro de 1987.

Art. 37. Fica instituída a Taxa de Utilização do MERCANTE.

§ 1º A taxa a que se refere este artigo será devida na emissão do número "conhecimento de embarque do MERCANTE - CE-MERCANTE", à razão de R\$ 50,00 (cinquenta reais) por unidade, e cobrada a partir de 1º de janeiro de 2005.

§ 2º Fica o Poder Executivo autorizado a reduzir o valor da Taxa de Utilização do MERCANTE fixado no § 1º deste artigo e a aumentá-lo, até o limite definido no referido parágrafo.

§ 3º A taxa de que trata o *caput* não incide sobre:

I - as cargas destinadas ao exterior; e

II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

III - as cargas submetidas à pena de perdimento, nos termos do inciso II do parágrafo único do art. 4º. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.788, de 14/1/2013)*

§ 4º O produto da arrecadação da taxa de que trata o *caput* fica vinculado ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo art. 6º do Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

Art. 38. O FMM destinará, até 31 de dezembro de 2011, às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de graneis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro com tripulação brasileira e entregues a partir de 26 de março de 2004.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º O depósito do crédito na conta vinculada será processado e efetuado pela Secretaria do Tesouro Nacional, na forma prevista no *caput*. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

Art. 52. O *caput* do art. 7º da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º É a União autorizada a equalizar as taxas dos financiamentos realizados no âmbito do Profrota Pesqueira, tendo como parâmetro de remuneração dos Fundos a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP ou índice

oficial que vier a substituí-la.

....." (NR)

Art. 52-A. A Secretaria da Receita Federal do Brasil processará e viabilizará, mediante recursos decorrentes da arrecadação do AFRMM que cabem ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do caput do art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o *caput* do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. [*\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, com redação dada pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar\)*](#)

Art. 52-B. O disposto no art. 74 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, não se aplica ao AFRMM e à Taxa de Utilização do Mercante. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.788, de 14/1/2013\)*](#)

Art. 52-C. Ficam a cargo do Departamento do Fundo da Marinha Mercante a análise do direito creditório, a decisão e o pagamento dos processos de restituição e de ressarcimento referentes ao AFRMM e à Taxa de Utilização do Mercante relacionados a pedidos ocorridos até a data da vigência do ato do Poder Executivo de que trata o inciso I do art. 25 da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.788, de 14/1/2013\)*](#)

Art. 53. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 54. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 55. Ficam revogados:

I - os arts. 2º a 6º e 8º a 33 do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987;

II - o Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988;

III - os arts. 7º e 9º da Lei nº 9.365, de 16 de dezembro de 1996;

IV - (VETADO); e

V - a Lei nº 10.206, de 23 de março de 2001.

Brasília, 13 de julho de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Antonio Palocci Filho

Alfredo Nascimento

Luiz Fernando Furlan

José Dirceu de Oliveira e Silva

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Anastasia, Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal, no exercício da Presidência, nos termos do parágrafo único do art. 52 do Regimento Comum e do inciso XXVIII do art. 48 do Regimento Interno do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 6, DE 2020

Reconhece, para os fins do art. 65 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a ocorrência do estado de calamidade pública, nos termos da solicitação do Presidente da República encaminhada por meio da Mensagem nº 93, de 18 de março de 2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica reconhecida, exclusivamente para os fins do art. 65 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, notadamente para as dispensas do atingimento dos resultados fiscais previstos no art. 2º da Lei nº 13.898, de 11 de novembro de 2019, e da limitação de empenho de que trata o art. 9º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a ocorrência do estado de calamidade pública, com efeitos até 31 de dezembro de 2020, nos

termos da solicitação do Presidente da República encaminhada por meio da Mensagem nº 93, de 18 de março de 2020.

Art. 2º Fica constituída Comissão Mista no âmbito do Congresso Nacional, composta por 6 (seis) deputados e 6 (seis) senadores, com igual número de suplentes, com o objetivo de acompanhar a situação fiscal e a execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à emergência de saúde pública de importância internacional relacionada ao coronavírus (Covid-19).

§ 1º Os trabalhos poderão ser desenvolvidos por meio virtual, nos termos definidos pela Presidência da Comissão.

§ 2º A Comissão realizará, mensalmente, reunião com o Ministério da Economia, para avaliar a situação fiscal e a execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à emergência de saúde pública de importância internacional relacionada ao coronavírus (Covid-19).

§ 3º Bimestralmente, a Comissão realizará audiência pública com a presença do Ministro da Economia, para apresentação e avaliação de relatório circunstanciado da situação fiscal e da execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à emergência de saúde pública de importância internacional relacionada ao coronavírus (Covid-19), que deverá ser publicado pelo Poder Executivo antes da referida audiência.

Art. 3º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 20 de março de 2020.

SENADOR ANTONIO ANASTASIA

Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal,
no exercício da Presidência

LEI Nº 11.033, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2004

Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO; altera as Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....
Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2020. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.169, de 6/10/2015\)*](#)

Art. 17. As vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO III
DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência mínima de manobra estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recuar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

.....

FIM DO DOCUMENTO