



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.101-A, DE 2020

(Dos Srs. Lucas Gonzalez e Marcel van Hattem)

Altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação dos de nºs 1078/21 e 1809/21, apensados, e das Emendas de nºs 1 e 2 apresentadas na Comissão, com substitutivo, e pela rejeição deste (relator: DEP. PAULO GUEDES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 1078/21 e 1809/21

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emendas apresentadas (2)
- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei revoga o artigo 7º e o inciso I do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10

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.”~~ (NR)

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui um potencial enorme para o transporte aquaviário de interior. De acordo com ANTAQ o Brasil possui diversas hidrovias já aptas para a navegação: Complexo Hidroviário Solimões-Amazonas (16.797 km de vias navegáveis), Hidrovia Tocantins-Araguaia (982 km, com potencial de aumento em 7.000km), Hidrovia do Paraguai (592 km, com potencial de extensão para 1.255 km), Hidrovia São Francisco (576 km, com acréscimo de 728 km), Hidrovia Paraná-Tietê (1.495 km podendo chegar a 6.900 km) e as Hidrovias do Sul (514 km podendo chegar a 1.849 km).

Além deste potencial, a razão custo benefício é favorável às hidrovias. O observatório de Transportes e Logística do Governo da Colômbia aponta que transporte de cargas por hidrovias reduzem custos em 50,7%. A União Europeia entre 1995 e 2005 investiu 1% do orçamento para transportes em hidrovias e o transporte apresentou um crescimento de 14,5%.

Esses dados apontam a importância de medidas que incentivem o transporte hidroviário. Uma possibilidade de curto prazo seria o incentivo de operação de empresas estrangeiras de transportes poderem operar nas hidrovias brasileiras. Contudo, existem restrições da lei nº 9.432/1997 para a presença de embarcações estrangeiras no transporte aquaviário.

Acreditamos que a revogação dos dispositivos que trazem óbice possam incentivar uma oferta de embarcações nas hidrovias brasileiras desencadeando uma série de benefícios, além do de curto prazo supracitado: a

presença de mais embarcações podem desafogar as rodovias brasileiras; despertar interesses privados em investimento em infraestrutura aquaviária; evolução da prática de multimodalidade e intermodalidade dentro do Brasil, entre outros.

Neste sentido, cabe ao Congresso Nacional alterar a referida legislação.

Mesa Diretora, em de de 2020.

Deputado LUCAS GONZALEZ

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

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO V DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

.....

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

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

CAPÍTULO VI DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

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

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

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

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

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

- a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;
- b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VII

DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

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

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

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

sem incidência de impostos ou taxas.

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

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.078, DE 2021

(Do Sr. Danrlei de Deus Hinterholz)

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências", a fim de disciplinar navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4101/2020.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2021.
(Do Sr. Danrlei de Deus)

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de disciplinar navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Os arts. 7º, 9º e 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

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

.....

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

.....

Parágrafo único: A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a



navegação de longo curso, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do Art. 5º, § 3º.

Art. 10

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

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

Art. 2º Fica revogado o parágrafo único do art. 7º da Lei nº 9.432, de janeiro de 1997.

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem o objetivo manter o transporte de cargas e de passageiros realizado pela navegação interior e interior de percurso internacional exclusivamente para as empresas brasileiras de navegação.

No ano de 1987, quando sancionada a Lei nº 9.432/1997, o transporte fluvial brasileiro possuía poucos e pequenos estaleiros, assim como um reduzido número de armadores que faziam os serviços de transporte por hidrovia, pouco solicitados. Havia muita preocupação das autoridades diante do significativo aumento da demanda por transporte com o futuro escoamento de safras agrícolas pela Bacia do Rio Amazonas.



Enquanto a Lei nº 9.432/1997 previa a abertura do transporte por hidrovia para embarcações estrangeiras, empreendedores brasileiros fizeram todos os investimentos necessários para suprir a demanda por meio de novos e modernos estaleiros a fim de fornecer aos armadores os equipamentos de navegação necessários.

Ademais, diante da estrutura industrial disponível, capaz de triplicar o atual atendimento em curto espaço de tempo, já não existe a preocupação com um possível excesso de demanda. A competência da indústria naval brasileira tem superado as expectativas.

Importante destacar o papel estratégico das bacias hidrográficas do país, destacando, sobretudo, a questão logística e ambiental. Os rios brasileiros correm suas águas em territórios ainda pouco habitados e a preservação ambiental tem sido uma constante por parte dos armadores que lá navegam.

O meio ambiente é um importante ativo do país que deve ser preservado em sua plenitude, inclusive na implantação de políticas públicas de infraestrutura e logística. Como é sabido e evidente o interesse internacional pela disponibilidade de água potável, o país deve priorizar a sua preservação, inclusive no que tange a navegação de interior, pois é salutar ações concretas para evitar danos à natureza, como vazamentos de produtos que possam causar danos irreversíveis. Esses “acidentes” podem ocorrer pelo afretamento de embarcações estrangeiras que já não atendem aos critérios de segurança do seu país de origem.

Especialmente a Região Norte, a Amazônia, é território da cobiça internacional e a ocupação por cidadãos brasileiros é questão de segurança nacional. Sendo assim, manter a navegação fluvial realizada por brasileiros é a melhor forma de preservar a integridade do território brasileiro, sobretudo, seu meio ambiente e suas comunidades.

Este Projeto de Lei preserva os interesses do Brasil, pois entregar os serviços de navegação interior para embarcações estrangeiras é sucatear a



CÂMARA DOS DEPUTADOS

indústria naval instalada e também destruir os armadores que hoje navegam nos rios do Brasil.

O presente PL visa impedir a importação de equipamentos de navegação fluvial similares aos aqui produzidos.

Sala das sessões, de de 2021.

Deputado Danrlei de Deus Hinterholz

PSD/RS

Apresentação: 25/03/2021 18:19 - Mesa

PL n.1078/2021

Documento eletrônico assinado por Danrlei de Deus Hinterholz (PSD/RS), através do ponto SDR_56495, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

ExEdit



* C D 2 1 4 6 6 2 9 4 4 0 0 *

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

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO V
DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI
DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

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

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

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

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta

e seis meses, até o limite:

- a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;
- b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VII

DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

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

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

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

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

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

DECRETO-LEI N º 666, DE 2 DE JULHO DE 1969

Institui a Obrigatoriedade de Transporte em Navio de Bandeira Brasileira e dá outras Providências.

Art. 1º - À Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN, no exercício de sua função reguladora do transporte marítimo, cabe disciplinar e controlar, mediante resoluções que expedir, a participação da frota mercante nacional das linhas internacionais de navegação.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, deverão predominar, no tráfego entre Brasil e os demais países os armadores nacionais do país exportador e importador de mercadorias, até que seja conseguida a igualdade de participação entre os mesmos armadores preconizada pela política brasileira de transporte marítimo internacional.

Art. 2º - Será feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, o transporte de mercadorias importadas por qualquer órgão da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, inclusive empresas públicas e sociedade de economia mista, bem como as importadas com quaisquer favores governamentais e, ainda, as adquiridas com financiamento total ou parcial, de estabelecimento oficial de crédito, assim também com financiamentos externos, concedidos a órgãos da administração pública federal, direta ou indireta.

§ 1º - A Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN - poderá, com a aprovação prévia do Conselho Nacional de Comércio Exterior - CONCEX, estender a obrigatoriedade prevista neste artigo a mercadorias nacionais exportadas. **(Redação dada pelo Decreto-Lei nº 687/69).**

§ 2º - A obrigatoriedade prevista neste artigo será extensiva às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras, obedecidas as condições nos mesmos fixadas.

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.809, DE 2021

(Do Sr. Paulo Vicente Caleffi)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4101/2020.

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

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

.....

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

.....



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

Art. 10

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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



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

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

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

[...]

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

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

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



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

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

Sala das sessões, de de 2021.

Deputado Paulo Vicente Caleffi
PSD/RS



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



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

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO V
DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI
DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

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

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

ocorrer nos seguintes casos:

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

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VII

DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

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

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

operação de exportação.

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

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

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

.....

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

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

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

DECRETA:

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

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

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

.....

RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 41, DE 3 DE MARÇO DE 2021

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

CAPÍTULO I
DO OBJETO

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

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XVIII - fretador: pessoa física ou jurídica que disponibiliza, total ou parcialmente,

a embarcação para afretamento;

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

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

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

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

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

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

.....

LEI Nº 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I DO OBJETO E DO CAMPO DE APLICAÇÃO

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

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

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

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

.....



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.101, DE 2020.

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº
(Do Sr. HUGO LEAL)

Dê-se ao art. 2º do PL nº 4.101, de 2020, a seguinte redação:

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10

.....

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo em proporção a tonelagem de porte bruto das embarcações de propriedade da empresa brasileira de navegação, a ser definida pelo Poder Executivo, nunca inferior a metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta ao inciso III do artigo 10 é a liberação do afretamento de embarcações a casco nu com suspensão de bandeira, sem guardar nenhuma proporcionalidade aos investimentos no Brasil, uma vez que no país não existem embarcações disponíveis para serem afretadas.

Esta abertura é um desincentivo aos novos investimentos, pois uma embarcação nova custa cerca de 30 milhões de dólares, que ficam imobilizados pela vida útil dela, que é de cerca de 25 anos, enquanto, com a possibilidade criada pela alteração proposta as empresas passarão a operar na





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

navegação brasileira sem nenhum investimento e sem estarem comprometidas com o mercado nacional, pois seguirão o mercado internacional que é volátil e muito variável.

Uma leitura combinada da revogação proposta do artigo 7º da Lei nº 9.43/1997, como está no artigo 1º deste projeto de lei, indica que não haverá nenhum afretamento a casco nu e teremos apenas embarcações estrangeiras operando nas nossas costas atendendo o mercado doméstico.

Assim sendo, entendemos que o artigo 7º da Lei nº 9.432/97 deve ser mantido e o inciso III do art. 10º também pode ser aprimorado como proposto.

Sala das Sessões, 11 de maio de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RJ





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.101, DE 2020.

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

EMENDA SUPRESSIVA Nº (Do Sr. HUGO LEAL)

Suprima-se o artigo 1º do PL nº 4.101, de 2020.

JUSTIFICAÇÃO

A revogação do artigo 7º, conforme propõe o Projeto de Lei em questão, promoverá a abertura da navegação brasileira de duas formas bastante danosas.

A primeira, e mais grave, elimina a exclusividade das Empresas Brasileiras de Navegação- EBN, que operam com autorização da Agência Reguladora, atuem nas navegações de cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e interior. Prevalecendo o proposto permitiremos que empresas estrangeiras atuem no mercado doméstico, sem nenhuma regulação, pois estas não se sujeitam à Agência Reguladora nacional bem como não terão compromissos com a estratégia de segurança nacional. Será uma atividade doméstica exercida por estrangeiros, o que parece ser a única dentro de nosso território.

A segunda, viabiliza que a navegação de cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e interior possam ser realizadas por **Operadores de embarcação estrangeira**, que sabidamente têm custos **de capital e operacionais** inferiores às empresas brasileiras (ex.: número de tripulantes e respectivos encargos trabalhistas e fiscais, preço de combustível), ou seja





estamos permitindo que operem em regras tributárias e trabalhistas da sua bandeira de origem, em total desigualdade de competição.

Vale destacar que a Lei vigente no parágrafo único do artigo 7º, sendo revogado já apresenta a forma que embarcações estrangeiras poderão operar no país, desde que em igualdade de condições entre Estados, o que evidencia e resguarda o princípio de reciprocidade.

Adicionalmente a revogação do artigo 7º indica ser contrária à regulamentação que o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal de 1988 desejava, ou seja:

Art. 178

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

Entendemos que o desejo do constituinte era estabelecer limites e condições para esta atividade e contrário ao que está sendo proposto neste Projeto de Lei.

Por sua vez a revogação do inciso I do artigo 9º, também é danosa, pois não resguarda os direitos das Empresas Brasileiras de Navegação que investiram em suas frotas de embarcações de bandeira brasileira e há anos vem suportando o custo da bandeira nacional bem como elimina um recurso plenamente exercido de afretamento por tempo de embarcação estrangeira quando da indisponibilidade ou inexistência de embarcação de bandeira brasileira. Esta ação poderá causar limitação aos usuários das diversas navegações no atendimento de suas demandas mesmo que esporádicas, e algumas poderão deixar de ser transportadas pelo modal aquaviário.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

O inciso I do artigo 9º é um importante instrumento para atender aos usuários e não deve ser visto como um limitador para as empresas operarem na navegação.

Sala das Sessões, 11 de maio de 2021

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RJ

Apresentação: 11/05/2021 18:45 - CVT
EMC 2 CVT => PL 4101/2020

EMC n.2



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215707206200>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

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

Autor: Deputado Lucas Gonzalez e outros

Relator: Deputado Paulo Guedes

I - RELATÓRIO

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

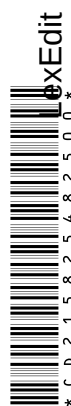
O Projeto de Lei nº 4.101, de 2020, de autoria dos Deputados Lucas Gonzalez e Marcel van Hattem, “altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”, a fim de permitir o afretamento de embarcação “estrangeira a casco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

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

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



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





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

- O Projeto de Lei nº 1.809, de 2021, de autoria do Deputado Paulo Vicente Caleffi, que “altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de vedar o afretamento de embarcação estrangeira por Empresa Brasileira de Navegação-EBN para operar na navegação interior de percurso nacional”.

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

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

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

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





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

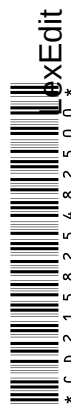
É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

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

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





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

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

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

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

No entanto, ao contrário da proposição principal há dois projetos apensados que buscam preservar a navegação brasileira e a indústria naval do país. O primeiro apensado é o Projeto de Lei nº 1.078, de 2021, de autoria do Deputado Danrlei de Deus, no qual “altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de disciplinar navegação de cabotagem e da navegação

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





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

Na mesma direção está o segundo apensado, o Projeto de Lei nº 1.809, de 2021, de autoria do Deputado Paulo Vicente Caleffi, que “altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de vedar o afretamento de embarcação estrangeira por Empresa Brasileira de Navegação-EBN para operar na navegação interior de percurso nacional”.

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

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

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

6

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

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

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **Paulo Guedes**
Relator

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

PRL n.1



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





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

.....

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar no transporte de mercadorias na





navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

.....

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

Art. 10

.....

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

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

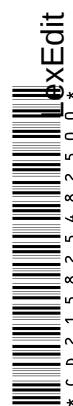
Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **Paulo Guedes**
Relator



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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.101, DE 2020

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do PL 4101/2020, e pela aprovação do PL 1078/2021 e PL 1809/2021, e das Emendas 1 e 2 da CVT, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Paulo Guedes.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Charles Evangelista, Coronel Tadeu, Diego Andrade, Felício Laterça, Gelson Azevedo, Juninho do Pneu, Lucas Gonzalez, Márcio Labre, Mauro Lopes, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Bosco Costa, Carlos Gomes, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Pablo, Dra. Soraya Manato, Eli Corrêa Filho, Elias Vaz, Emanuel Pinheiro Neto, Evair Vieira de Melo, Gutemberg Reis, Jaqueline Cassol, Milton Vieira, Neucimar Fraga, Nicoletti, Pedro Lucas Fernandes, Professor Joziel, Ricardo Barros, Tereza Cristina, Tito, Victor Mendes e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 29 de junho de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.078, DE 2021

(APENSADO: PL nº 1.809/2021)

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

.....
.

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Apresentação: 29/06/2022 20:44 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 4101/2020

SBT-A n.1

.....
...

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

Art. 10

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

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

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

Sala da Comissão, em 29 de junho de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228971727900>

