



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.319, DE 2024

(Dos Srs. Jandira Feghali e Alexandre Lindenmeyer)

Altera a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO;

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

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

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

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Da Sra. JANDIRA FEGHALI e do Sr. ALEXANDRE LINDENMEYER)

Altera a Lei nº [14.301, de 7 de janeiro de 2022](#), a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do caput deste artigo poderá ser outorgada a empresa brasileira de navegação devidamente constituída e com frota própria efetivamente operante, que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

.....

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar, devidamente constituída e com frota própria efetivamente operante, 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:

.....

.....

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º desta Lei poderão permanecer no País pelo período máximo de 36 (trinta e seis) meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

.....



Art. 7º.....
.....

§ 4º As embarcações afretadas na forma prevista no caput deste artigo deverão cumprir o disposto nos artigos 4º e 4º-A da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

.....
Art. 9º
.....

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros, além de, pelo menos, 2/3 de tripulantes brasileiros; e

.....
Art. 13 Para as empresas de navegação que possuem propriedade de embarcação (frota própria ou tonelagem própria), 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:
.....

Art. 15.....
.....
.....

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

Art. 2º 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 a casco nu de propriedade de pessoa física ou jurídica brasileira;

.....

XVI Frota ou frota brasileira – embarcações que arvoem a bandeira brasileira;

XVII Frota própria – embarcação de propriedade da empresa brasileira de navegação.” (NR)

Art. 8º A empresa brasileira de navegação devidamente constituída e com frota própria efetivamente operante, poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º

.....

§ 5º Para os afretamentos por tempo e por viagem instituídos no caput, as normas de regulamentação observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, uma embarcação de porte equivalente e para fins dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem, o Ato de Poder Executivo deverá levar em consideração a tonelagem de porte bruto das embarcações (próprias ou afretadas a casco nu com lastro) que arvoem bandeira brasileira, que estejam efetivamente operantes na cabotagem e que pertençam à frota da empresa brasileira de navegação, devendo a empresa brasileira de navegação ter em sua frota, pelo menos, uma embarcação que arvore bandeira brasileira do tipo semelhante a que pretende afretar. (NR)

§ 6º Ato do Poder Executivo regulamentará a proporcionalidade máxima a ser aplicada, além dos critérios estabelecidos no § 5º



deste artigo, de acordo com as necessidades e demandas do mercado nacional. (NR)

Art. 10-B As empresas estatais ou privadas que operem navios no transporte de petróleo, derivados claros e escuros e gases liquefeitos de petróleo (GLP), deverão cumprir continuamente, no mínimo, os seguintes limites percentuais de navios arvorando a bandeira brasileira na cabotagem e na navegação entre portos ou pontos do território brasileiros e portos ou pontos da América do Sul, considerando o número de navios em atividade:

I - a partir de 01/01/2025 – no mínimo 30% em bandeira brasileira;

II - a partir de 01/01/2029 – no mínimo 50% em bandeira brasileira;

III - a partir de 01/01/2033– no mínimo 70% em bandeira brasileira.

Parágrafo Único. O não cumprimento de tais limites sujeitará a empresa infratora à perda do direito a isenções e benefícios previstos na legislação brasileira.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 5º-A:

“Art. 5º-A As embarcações estrangeiras que, continuamente ou na soma de distintos períodos, permanecerem mais de 240 dias operando em águas brasileiras dentro de um período de 365 dias, para continuarem operando em águas nacionais deverão admitir a bordo pelo menos 2/3 de tripulantes brasileiros em cada seção, considerando os marítimos de náutica, máquinas e câmara; e em cada nível hierárquico, considerando oficiais, subalternos e demais tripulantes não aquaviários.

Parágrafo Único. Os armadores dos navios que operem em águas brasileiras deverão adotar medidas efetivas para combater a ocorrência de assédio e intimidação nos navios, incluindo assédio sexual e agressão sexual.” (NR)

Art. 4º Ficam revogados:

- os §§ 1º ao 7º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;



- o § 2º do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;
- os incisos III e IV do § 1º do art. 5º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022;
- o § 2º do art. 7º da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022;
- o art. 13 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022;
- o § 6º do art. 19 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022;
- as alíneas k e m do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;
- o inciso VII do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia amplamente subsidiado em outros países com a magnitude do Brasil, tendo em vista que movimenta uma extensa cadeia de agentes econômicos, gera uma quantidade significativa de empregos diretos e indiretos, permite criar incentivos de promoção da Marinha Mercante nacional, reduz a remessa de divisas por fretes ao exterior, incentiva a geração de novas tecnologias e desenvolve outros setores estratégicos para a economia nacional.

A presente proposição tem por objetivo viabilizar a retomada da indústria naval brasileira e o fortalecimento da cadeia produtiva naval e da Marinha Mercante com bandeira brasileira. Para tanto, sugerimos a alteração de dispositivos da Lei nº 14.301/2022, da Lei nº 9.432/1997 e da Lei nº 9.537/1997.

Um dos principais objetivos do Programa BR do Mar, de acordo a exposição de seus objetivos e diretrizes em seus artigos 1º e 2º, é o equilíbrio da matriz logística brasileira através da ampliação, da redução de custos e da melhora na qualidade do transporte de cabotagem no País.

A indústria naval nacional tem capacidade técnica comprovada, capacidade industrial instalada e mão de obra qualificada para atender a qualquer demanda



por esses tipos de embarcações que a navegação de cabotagem vier a possuir. As alterações propostas partem deste princípio e promovem os avanços necessários para que a legislação acompanhe esta capacidade.

Podemos citar a questão do conceito de Empresa Brasileira de Navegação (EBN), que em nosso entendimento necessita reparos. Devemos considerar como aquela com pelo menos uma embarcação própria com bandeira brasileira e propulsão própria, apta a operar ou uma embarcação afretada a casco nu de propriedade de um brasileiro, pessoa física ou jurídica, e em operação comercial. Trata-se de uma atividade que demanda expertise, regularidade no serviço prestado e altos investimentos, não podendo ser uma EBN quem não possui as condições mínimas para desenvolver com regularidade essa atividade. Tal alteração se faz necessária para manter o espírito da Lei 9.432/97 de fortalecimento da bandeira brasileira, da marinha mercante brasileira e da indústria naval.

Para além disso, com as alterações ora propostas, somente as EBNs que possuem embarcações, construídas no Brasil ou que os tributos de importação tenham sido pagos no momento da nacionalização terão o direito à admissão automática com suspensão do pagamento de tributos. Aqueles que não possuem embarcação, estariam obrigados ao pagamento proporcional do imposto. Seria um benefício para quem construiu no Brasil ou pagou os tributos no momento da nacionalização.

Outras mudanças são necessárias para que as empresas brasileiras de navegação, a frota marítima nacional e consequentemente os marítimos brasileiros, não corram o risco de extinção.

Por fim, registramos que as embarcações afretadas para atuar na cabotagem em contratos de longo prazo poderão permanecer em águas brasileiras usufruindo dos incentivos e benefícios previstos na legislação, em tese, pelo período completo de sua vida operacional.



Considerando que não são exigidas contrapartidas significativas para os incentivos e benefícios concedidos, é importante garantir que estas embarcações pelo menos contribuam na geração de empregos que possibilitem ao Brasil contar com pessoal capacitado para realizar as atividades marítimas sem dependência externa, observando a diversidade e especificidades das embarcações que operam em nossas águas.

Essas são as razões que justificam a presente proposição para a qual esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 17 de abril de 2024.

JANDIRA FEGHALI	ALEXANDRE LINDENMEYER
Deputada Federal PCdoB/RJ	Deputado Federal PT/RS





Projeto de Lei **(Da Sra. Jandira Feghali)**

Altera a Lei nº14.301, de 7 de janeiro de 2022, a Lei nº9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD248203111900, nesta ordem:

- 1 Dep. Jandira Feghali (PCdoB/RJ) - Fdr PT-PCdoB-PV
- 2 Dep. Alexandre Lindenmeyer (PT/RS)





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 14.301, DE 07 DE JANEIRO DE 2022	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202201-07;14301
LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199701-08;9432
LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199712-11;9537
LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:200407-13;10893

FIM DO DOCUMENTO