

# PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguintes alterações:

“**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 depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

.....” (NR)

“**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 portuário e marítimo.” (NR)

“**Art. 11-A.** Considera-se brasileira qualquer embarcação afretada na forma do inciso III do art. 10 ou adquirida por empresa brasileira de navegação, independentemente de sua origem construtiva.

*Parágrafo único.* As disposições desta Lei, particularmente no tocante ao capítulo VII, aplicam-se a todas as empresas brasileiras de navegação que operem embarcações brasileiras, na forma do *caput*. ”

“**Art. 18-A** É livre a aquisição de embarcações nacionais ou estrangeiras, novas ou usadas, para utilização pelas empresas brasileiras de navegação.

*Parágrafo único.* É vedado o estabelecimento de normas infralegais que criem embaraços ou desvantagens comparativas para a aquisição de que trata o *caput*.”

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação



## JUSTIFICAÇÃO

O Brasil apresenta notórias deficiências no que concerne à logística de transportes. Essas deficiências repercutem na competitividade global de nossa economia, no custo Brasil e, assim, na capacidade de geração de emprego e renda para o nosso povo.

Vários estudos atestam, por exemplo, que o custo de produção a soja brasileira é menor que o custo de produção da soja nos Estados Unidos. No entanto, o custo de transporte interno é bem maior, alguns estudos falam em 3 ou 4 vezes maior, que nos concorrentes. Este fator reduz muito a competitividade dos grãos brasileiros no mercado internacional.

Segundo a Confederação Nacional dos Transportes, o transporte rodoviário de carga responde por quase 2/3 do transporte de carga dentro do país. É um transporte caro e que demanda muito investimento em construção e manutenção de estradas. Em um país continental, com uma das maiores costas marítimas navegáveis e onde existem alguns dos maiores rios do mundo, o transporte aquaviário é responsável por menos de 14% do transporte de carga. Existe um potencial imenso não explorado para o transporte de carga por navegação de cabotagem e por navegação de interior, que pode significar uma grande ampliação de infraestrutura, com baixos investimentos públicos e com relevante impacto na redução do custo Brasil, melhorando o bem-estar do povo brasileiro e aumentando a competitividade da produção do Brasil no exterior.

Dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviário, mostram que em 2018 esse tipo de transporte carregou 1,1 bilhão de toneladas. Desse total de carga transportada, a maior parte é de longo curso, 74%, transporte

marítimo internacional, que utiliza em geral navios e tripulação estrangeira. A navegação de cabotagem, onde existem fortes restrições ao uso de embarcações importadas responde por apenas 20% do total, pouco mais de 200 milhões de toneladas. E a embarcação de interior, 6%.

Para se ter uma ideia das dificuldades burocráticas criadas pelos normativos atuais para a navegação de cabotagem, a Honda exporta motos por navios de Manaus para Buenos Aires, que é considerada navegação de longo curso, que pode utilizar navios importados. Mas para vender em Porto Alegre (mesma direção e pouco mais perto), acaba mandando as motos por caminhão, com custo muito superior. Isso porque a navegação entre portos nacionais tem uma série de restrições. Um outro fruto absurdo da legislação atual é o fato de o Paraguai, país sem fronteira marítima, ter mais navios de cabotagem registrados do que o Brasil.

Nossa proposta é livrar as empresas das amarras para o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu. Trata-se do contrato em que o transportador aluga navios por tempo determinado, estando incluído o direito de designar o comandante e a tripulação.

A aprovação deste projeto permitirá uma modernização da legislação, possibilitando a aquisição de navios tanto no mercado interno quanto no mercado internacional. Isso facilitará uma forte redução nos custos de aquisição de embarcação para navegação para transporte entre portos do Brasil. E esta redução de custo acaba se tornando um ciclo vicioso: uma vez que a redução do custo estimula a adoção de navegação de interior e cabotagem e este aumento gera ganhos de escala no transporte aquaviário, com redução no custo logístico. Essa redução será repassada aos produtores, que poderá utilizar esse ganho para reinvestir no aumento de eficiência e de produção, alimentando um ciclo virtuoso para o empreendedor e para a economia de nosso país. Sem contar a redução que o poder público terá com os gastos de manutenção de estradas e também com a redução do número de acidentes e mortes em função da provável substituição de parte do transporte de carga rodoviário pelo transporte aquaviário.

A melhor forma de estimular a navegação é reduzir seus custos. Entre os diversos itens que amarram seu desenvolvimento estão regras anacrônicas que criam uma série de entraves e burocracias para as empresas de navegação afretarem e adquirirem navios ao menor custo possível.



Estamos propondo para o transporte aquaviário o que já existe para o transporte aéreo. Neste caso as empresas de aviação são livres para comprar aeronaves no Brasil e no exterior. É isso que queremos permitir.

Nossa proposta também pretende suprimir a criação de embarços desnecessários para a aquisição de embarcações, sejam novas ou usadas que existe na normatização infra-legal. Essas regras estão em textos pouco transparentes de portarias de ministérios e órgãos que sequer existem mais, e que refletem opções políticas de décadas atrás, ultrapassadas, que não se justificam mais nos dias atuais, mas que amarram o desenvolvimento do setor de transporte de carga por via aquática. Inclusive o Tribunal de Contas da União suspendeu Resolução<sup>1</sup> da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que estabelecia limites ao afretamento de embarcação sem previsão legal, que restringia a competição no setor.

A aprovação do presente projeto, dará importante contribuição para reduzir significativamente os custos das empresas brasileiras de navegação, o que estimulará o setor e, por conseguinte, o conjunto de nossa economia. Ante a importância de nossa proposta para o desenvolvimento da navegação brasileira, e da economia nacional, contamos com os nobres Pares para sua expedita aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **CHICO RODRIGUES**

***RR/DEM***

---

<sup>1</sup> Resolução Normativa Antaq 1/2015

