



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **MARCOS DO VAL**

**EMENDA N° - PLEN**  
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprime-se o parágrafo 2º, do artigo 9º, do PL nº 4199, de 2020, renumerando-se os demais, e dê-se aos incisos II, III e IV, do mesmo artigo 9º do PL nº 4199, de 2020, a seguinte redação:

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

I - .....

II – ter um terço do total do cartão mínimo de segurança da embarcação composto por tripulantes brasileiros, nas seções de máquinas e convés;

III – ter, preferencialmente, comandante e o chefe de máquinas brasileiros, sendo considerados para o estabelecimento do previsto no inciso II; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em contrato de seguro marítimo, P&I ou H&M, contratados localmente ou no exterior, por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

§ 1º .....

§ 2º( Suprimir).

.....” (NR)

SF/21377.02217-99



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **MARCOS DO VAL**

SF/21377.02217-99

### JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira a tempo da subsidiária integral da EBN no exterior é muito importante para redução de custos das EBNs, e por consequência, a redução de custos aos usuários da cabotagem. A mão-de-obra - não necessariamente o salário que os marítimos recebem - mas sim o custo tributário, representa uma parte significativa deste custo e deve ser levada em consideração para se atingir o objetivo da norma.

O inciso II do artigo 9º, como proposto no PL, estabelece um quantitativo de tripulantes brasileiros extremamente elevado e consonante com o que estabelece a CLT. Assim sendo, parece-nos que o quantitativo deve ser ajustado para algo que mantenha a criação de emprego para brasileiros, hoje inexistentes, mas que também possa reduzir, ainda que abaixo do desejado, os custos da navegação de cabotagem.

Também se faz necessário estabelecer qual será a referência para definir a proporcionalidade. Por isso, propomos a utilização do Cartão Mínimo de Segurança estabelecida pela Administração (equivalente a Autoridade Marítima Brasileira) da bandeira do país que o navio arvora, uma vez que as leis do país prevalecem a bordo.

Reconhecendo que a carreira de marítimo se inicia com posições inferiores, e que postos superiores vão sendo galgados ao longo da carreira, há necessidade de considerar esta carreira como importante para possibilitar esta ascensão. Entretanto, devemos nos limitar a elas, ou seja, nas seções de máquinas e convés, conforme estabelece o Decreto nº 2.596. As demais seções não fazem carreira e, portanto, não devem ser incluídas.

Sugere-se ainda o aperfeiçoamento do inciso III para melhor representar o desejo do legislador, uma vez que os cargos a bordo são de “Comandante” e “Chefe de Máquinas”, os quais podem ser exercidos de



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **MARCOS DO VAL**

acordo com as habilitações que os marítimos possuem, como Capitão de Longo Curso, Capitão de Cabotagem, Mestre de Cabotagem e o equivalente na área de máquinas. Adicionalmente deve ser considerado que nem todas as bandeiras autorizam que o Comandante e Chefe de Máquinas, cargos de direção da embarcação, sejam de nacionalidade distinta, como é o caso do Brasil que estabelece na Lei 9.432/97, artigo 4 que ambos os cargos sejam ocupados por brasileiros.

Para não haver dúvidas em relação à contratação securitária, a correspondente aos tripulantes não brasileiros, sugerimos a inclusão do P&I (Protection and Indemnity) e do H&M (Hull and Machinery) (que não são seguros, mas fazem as vezes de seguro), qualquer um deles contratados localmente ou no exterior, para cobrir os infortúnios com a carga ou com a embarcação.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**

SF/21377.02217-99