



SENADO FEDERAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Mesa do Senado Federal ao **Projeto de Lei nº 4199, de 2020**, que *"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."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senadora Kátia Abreu (PP/TO)	001; 002
Senador Lucas Barreto (PSD/AP)	003; 007*; 008*; 024; 025
Senador Plínio Valério (PSDB/AM)	004; 005
Senador Jean Paul Prates (PT/RN)	006; 058; 059; 060
Senador Alvaro Dias (PODEMOS/PR)	009; 010
Senador Marcos Rogério (DEM/RO)	011
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	012; 013
Senadora Rose de Freitas (MDB/ES)	014
Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)	015; 026; 027; 028
Senador Major Olimpio (PSL/SP)	016; 017; 018; 019; 020; 021; 022
Senador Telmário Mota (PROS/RR)	023*
Senador Otto Alencar (PSD/BA)	029; 030; 031; 032
Senador Marcos do Val (PODEMOS/ES)	033; 034; 035; 036; 037; 038; 039; 040; 041; 042
Senador Carlos Portinho (PL/RJ)	043
Senador Paulo Paim (PT/RS)	061; 062
Senador Fabiano Contarato (REDE/ES)	063

* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 49



[Página da matéria](#)



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

EMENDA Nº _____ - PLENÁRIO

(Ao projeto de lei nº 4199, de 2020)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo ao Projeto de Lei nº 4199, de 2020 que 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.

“Art. XXº O Art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 9º

§ 1º

§ 2º nos casos previstos no inciso I, a regulamentação do afretamento por tempo não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas. (NR)”

Justificação

A limitação de número de viagens a serem realizadas no afretamento por tempo, impõe a necessidade de se realizar um maior número de procedimentos de consulta ao mercado, acerca da existência e/ou disponibilidade da embarcação brasileira, a chamada

"circularização". Esses procedimentos ampliam a capacidade de bloqueio nos processos de circularização e torna o mercado menos competitivo reduzindo a capacidade de oferta de embarcações por meio das viagens para atender aos embarcadores.

Ademais, um dos principais objetivos do Programa BR do Mar, objeto do PL 4199/2020, é exatamente a redução do número de circularizações realizadas atualmente, conforme vem sendo afirmado pelos representantes do Ministério da Infraestrutura.

A restrição de apenas uma viagem por afretamento foi imposta de modo indevido na Resolução nº 1/2015 da Antaq, que dessa forma extrapolou o seu poder de regulamentar. Assim, de modo a tornar sem efeito essa restrição e convergir para um modelo de estímulo ao uso da navegação de cabotagem é que coibimos a imposição dessa restrição no âmbito da Lei nº 9.432/1997. Portanto, tornaremos mais efetiva para os usuários desse modal os benefícios da ampliação das possibilidades do afretamento a tempo.

Diante o exposto, solicito apoio dos nobres colegas na aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

EMENDA SUPRESSIVA Nº _____ - PLENÁRIO

(Ao projeto de lei nº 4199, de 2020)

Suprima-se os incisos I e III, do §1º do art. 5º e o inciso III do art. 11 do PL nº 4199, de 2020 que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

Justificação

O aumento da oferta de embarcações disponíveis para os embarcadores com o intuito de ampliar a utilização da navegação de cabotagem pressupõe maior nível de concorrência na modalidade do afretamento a tempo.

Portanto, se faz necessário retirar duas restrições presentes no PL 4199 de 2020: a correlação de afretamento com a proporção de tonelage das embarcações próprias, dando uma vantagem competitiva em relação às empresas de pequeno e médio porte e o efeito concentrador do mercado por meio da utilização de embarcações estrangeiras afretadas por tempo como instrumento de deslocamento de outras empresas que desejam alugar outras embarcações, por meio da possibilidade de oposição de "bloqueios" com tais embarcações estrangeiras.

Cabe mencionar que essa medida conhecida como "bloqueio", notoriamente anticoncorrencial, somente se justificava em razão de uma política de incentivo à indústria naval do País, não havendo qualquer justificativa para que se possibilite o seu manejo por meio de embarcações estrangeiras, sob pena de adotarmos, por via transversa, uma proteção às indústrias estrangeiras, em detrimento de um mercado que necessita de concorrência, como a cabotagem brasileira, e às custas dos embarcadores e consumidores nacionais.

Portanto, com essas supressões tornaremos mais efetiva para os usuários desse modal os benefícios da ampliação das possibilidades do afretamento a tempo.

Diante o exposto, solicito apoio dos nobres colegas na aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**



PL 4199/2020
00003

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

EMENDA Nº – PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprimam-se as alterações aos arts. 4º, 6º e 52-A à Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, constantes do art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

JUSTIFICAÇÃO

Os mencionados dispositivos, alterados pelo Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, constantes da Lei nº 10.893, de 2004, tratam da não incidência do fato gerador do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, dos percentuais das alíquotas incidentes na navegação de longo curso, de cabotagem, do transporte de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste e do ressarcimento às empresas brasileiras de navegação.

Estas alterações não constam do projeto original encaminhado pelo Poder Executivo que trata essencialmente da criação de uma política pública destinada a incrementar a cabotagem na matriz logística do País.

Neste sentido, não é recomendável que as alíquotas que compõem as fontes de recursos do Fundo da Marinha Mercante – FMM sejam reduzidas, sob pena de comprometer inclusive as novas destinações previstas no projeto original, como se pode constatar na EMI nº 16/2020-MINFRA-ME-SG-PR que acompanha a justificativa do projeto:

“Outro estímulo que está sendo criado para a indústria naval local é a possibilidade de utilização de recursos das contas vinculadas ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM para a docagem e manutenção, inclusive preventiva, de embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, próprias ou afretadas sem qualquer limitação percentual e também a



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

possibilidade desses recursos serem utilizados como garantia em contratos de financiamento à construção de embarcações.”

Por estas razões, apresentamos a presente Emenda e rogamos o apoio dos dignos Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador LUCAS BARRETO
PSD-AP

EMENDA Nº - PLEN

(ao PL nº 4199, de 2020)

Dê-se a seguinte redação aos arts. 6º e 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, conforme alterados pelo art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

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

I – 8% na navegação de longo curso;

II – 8% na navegação de cabotagem; e

III – 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos na região Norte e Nordeste;

IV – 8% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis sólidos e outras cargas na região Norte e Nordeste;

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

“**Art. 52-A.**

§ 1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o inciso IV 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, quando do transporte de graneis 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).” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A legislação vigente define uma alíquota para o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para a navegação interior de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste de 40%. Entretanto, por força da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, vigora a não incidência desse tributo sobre mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado nessas regiões.

Essa não incidência visa à desoneração das empresas comerciais e industriais que dependem do transporte aquaviário para movimentar mercadorias com origem e/ou destino nessas regiões e que necessitam recolher o AFRMM. A não incidência consiste em um incentivo ao desenvolvimento do Norte e Nordeste.

A despeito de o AFRMM não ser pago pelo consignatário da carga, seus valores são ressarcidos às Empresas Brasileira de Navegação - EBN pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, aprovado na Câmara dos Deputados, propõe alterações na Lei nº 10.893, de 13 de junho de 2004, de modo a impor um novo modelo ao AFRMM.

Além de reduzir de 40 para 8% a alíquota do AFRMM incidente sobre o transporte de graneis líquidos na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte nas Regiões Norte e Nordeste, o PL estendeu esta mesma alíquota para o transporte de graneis sólidos e outras cargas. Até então esse tipo de carga não sofria incidência do AFRMM e, portanto, não gerava ressarcimento às EBN.

Ademais, o texto do PL aprovado na Câmara dos Deputados define que a soma do ressarcimento devido às empresas de que realizam navegação fluvial e lacustre nas Regiões Norte e Nordeste, por ocasião do transporte de graneis líquidos, de graneis sólidos e outras cargas não poderá ser superior a 40% da remuneração do transporte aquaviário.

Em suma, além de reduzir o ressarcimento de cada empresa ao limite de 40% para 8% do valor do frete por elas arrecadado, a proposta ainda cria um teto para o montante que será rateado com todas as empresas que realizam a navegação fluvial e lacustre nessas regiões, independentemente do tipo de carga transportada, cujo valor equivale ao montante até então repassados apenas para as empresas que transportam graneis líquidos.

Dessa forma, as modificações propostas terão como efeito imediato a elevação de custos finais ao consumidor de produtos não só da categoria graneis líquidos, mas das demais cargas, transportados pela navegação interior nas regiões Norte e Nordeste.

Ante o exposto, contamos com a aprovação dos nobres Pares para a aprovação desta emenda que tem por objetivo de corrigir essas distorções.

Sala das Sessões,

Senador PLÍNIO VALÉRIO

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4199, de 2020)

Dê-se a seguinte redação aos arts. 5º e 6º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

“**Art. 5º.**

.....

§ 1º

.....

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

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

§ 2º

.....”

“**Art. 6º.** As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de 36 (trinta e seis) meses, ainda que a construção da embarcação a qual substitui já tenha sido concluída, desde que sua tonelagem de porte bruto seja de até 100% (cem por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação construída.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda ora apresentada visa suprimir a possibilidade de que as empresas habilitadas no BR do Mar possam afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem

em substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior.

Reconheço a necessidade de incrementarmos a competição no setor a partir da oferta de mais embarcações na nossa costa. Entretanto, não devemos abrir mão de incentivarmos o desenvolvimento da indústria naval nacional e a geração de emprego e renda para os brasileiros. Assim sendo, proponho que a possibilidade de afretamento por tempo ocorra apenas quando da substituição de embarcação em construção em nosso país.

Certo da justeza da medida, conto com o apoio dos nobres para aprovação dessa emenda.

Sala das Sessões,

Senador PLÍNIO VALÉRIO

EMENDA N° _____
(ao PL 4199/2020)

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

"Art. 0. Fica expressamente vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele."

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei nº 4.199, de 2020, foi proposto pelo Poder Executivo a fim de ampliar o transporte marítimo, com a justificativa de minorar os riscos e os custos do transporte rodoviário e ferroviário, bem como diminuir os impactos ambientais.

Na própria justificação, o Poder Executivo alega a importância de haver legislação interna que afaste a concorrência desleal. Assim, temos:

"...i) eficácia da aplicação de normas locais para os operadores do comércio marítimo, ante a ausência de normas internacionais que previnam práticas anticoncorrenciais e predatórias ao comércio internacional."

Ocorre que, a possibilidade de “entregar” toda a logística do transporte aquaviário e terrestre ao mesmo grupo econômico, tende à formação de cartel, inclusive porque os pequenos transportadores não terão condições de competir com a concorrência, principalmente a estrangeira.

A ocorrência de um mesmo grupo econômico em todos os ciclos do transporte abre caminhos para o abuso econômico, o desequilíbrio de mercado e a formação de cartel.

Vale ressaltar que o maior modal de transporte no Brasil é o terrestre e milhares de motoristas e holdings familiares dependem dele para seu sustento.

Se houver permissão para que grandes empresas, grandes grupos econômicos e empresas estrangeiras monopolizem o setor do transporte no país, fatalmente será o fim da produção de renda por muitos brasileiros.

Senado Federal, 25 de fevereiro de 2021.

Senador Jean Paul Prates (PT - RN)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

EMENDA Nº (ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se a expressão “de praticagem”, constante do inciso II do Art. 11 do PL nº 4.199, de 2020 que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir a menção pontual e imprópria feita ao serviço de praticagem no bojo do projeto de lei. A proposição como um todo tem o objetivo de facilitar e estimular a chamada navegação de cabotagem no Brasil, mas a expressão que ora se pretende suprimir de seu texto, se aprovada, apenas traria insegurança jurídica e incerteza para os usuários do serviço de praticagem.

Isto porque a redação do inciso II do art. 11 do PL nº 4199, de 2020 dá a entender que as embarcações estrangeiras teriam as mesmas condições comerciais que as embarcações nacionais no que diz respeito à utilização dos serviços de praticagem. Ocorre que tal conclusão é expressamente contrária, por exemplo, ao que dispõe o § 4º do art. 13 da Lei nº 9.537, de 1997, segundo o qual a Autoridade Marítima poderá habilitar à condução de embarcações no interior de Zonas de Praticagem específicas apenas Comandantes de navios de bandeira brasileira. Se a proposição for aprovada da forma como está, haveria, portanto, dúvida a respeito da possibilidade de se dispensar Comandantes de embarcações estrangeiras e se tal dispensa se qualifica como “condição comercial”.

De outro lado, a se alargar as hipóteses de dispensa do serviço do prático de forma irrefletida, o Estado brasileiro estará colocando em risco a segurança da navegação em suas águas e as expondo desastres ambientais como o que ocorreu quando do acidente do Exxon Valdez, ocorrido no Alasca em 1989 justamente por conta de isenção de praticagem dada à embarcação.

São estas as razões que nos levam a propor a supressão da expressão “de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

praticagem”, constante do inciso II do art. 11 do substitutivo ao Projeto de Lei nº 4199, de 2020.

Sala das Sessões,

Senador **LUCAS BARRETO**
PSD-AP



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

EMENDA Nº
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo ao Projeto de Lei nº 4199, de 2020:

Art. 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 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 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 vai aumentar o risco à navegação ou colocar 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



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

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, sendo possível 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 doze meses, o preço do serviço, a fim de assegurar a disponibilidade e continuidade do serviço.

§ 4º Na hipótese do parágrafo anterior, os preços arbitrados pela Autoridade Marítima serão estabelecidos observando-se o disposto neste artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo regulamentar aspectos relevantes do serviço de praticagem no país. Embora a proposição original faça apenas uma menção pontual ao referido serviço, compreendemos que o aumento da competitividade da navegação brasileira e a manutenção da segurança em nossas águas demandam uma regulação clara e razoável do serviço de praticagem. A qualidade da praticagem em nosso país é reconhecida por todos os usuários do serviço e sua adequada prestação é essencial para garantir a segurança da navegação e evitar danos ao meio ambiente, mas usuários e prestadores ainda carecem de segurança jurídica e estabilidade regulatória.

A primeira alteração que propomos diz respeito ao § 4º do artigo 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. A atual redação do dispositivo é vaga e não fornece critérios claros e suficientes para a concessão de certificado de isenção de praticagem, o que, de um lado, dificulta a concessão do benefício aos usuários e, de outro, gera riscos quanto à segurança da navegação e ao meio ambiente e não garante a remuneração dos prestadores do serviço, os quais são obrigados a mantê-lo disponível na zona de praticagem ainda que haja a dispensa do serviço. Sendo assim, apresentamos alteração para fixar critérios claros e razoáveis para que seja concedida a isenção de praticagem.

A segunda modificação que apresentamos diz respeito à inclusão de § 5º no mesmo artigo 13 da Lei nº 9537/1997, o qual diz respeito à escala de rodízio único



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

para práticos, um dos pilares da segurança da navegação em nossos portos. É a sua implementação que permite aos práticos manterem a frequência mínima de manobras necessária à qualificação do práctico e a disponibilidade do serviço nos portos. Sem este mecanismo, a competição predatória entre os prestadores do serviço fará com que determinados profissionais passem a não contar com qualificação suficiente para operar, bem como prejudicará a disponibilidade do serviço em Zonas que sejam consideradas menos atrativas: a consequência inevitável será o aumento de ineficiência logística no longo prazo. A importância do referido mecanismo é tamanha que a obrigatoriedade de sua implementação já consta do regulamento infra-legal, a única inovação que propomos é conferir-lhe *status* legal, a fim de que haja maior segurança jurídica para os prestadores e usuários do serviço.

Por fim, estamos sugerindo a inclusão do artigo 15-A no texto da Lei nº 9.537/1997, a fim de regular, com clareza e razoabilidade, aspectos relativos à remuneração do serviço de praticagem. A qualidade do serviço de praticagem, como já registrado, é reconhecida por todos os usuários do serviço e sua remuneração no Brasil está de acordo com os parâmetros mundiais. Apenas para se ter uma dimensão do quão pequeno é o impacto do preço da praticagem no preço final do transporte: o custo de 1 tonelada de soja embarcada no Porto de Santos é de cerca de R\$ 2.000,00, sendo que custo do práctico representa apenas R\$ 0,35 desse total – ou seja, ainda que a praticagem fosse gratuita, o impacto no preço do frete seria ínfimo. Por outro lado, a manutenção do serviço de praticagem em alto padrão envolve custos, mas é fundamental para garantir a segurança da navegação e proteger ativos importantes, como nossas águas e meio ambiente. Desta forma, apresentamos a redação acima a fim de manter a liberdade na negociação de preços e assim garantir a economicidade do serviço.

Sala das Sessões,

Senador LUCAS BARRETO
PSD-AP



PL 4199/2020
00009

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alvaro Dias

EMENDA Nº - 2021
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Acrescente-se o seguinte §3º ao Art. 7º da presente proposição:

“**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. O ato do Poder Executivo Federal também não afetará 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.”

JUSTIFICAÇÃO

Entendemos que este §3º tem o condão de restringir ou limitar a política pública criada pela BR do Mar permitindo que o Governo Federal estabeleça a quantidade máxima de embarcações afretadas para atender contratos de longo prazo.

Entendemos que para criar segurança jurídica, necessária para os investimentos no setor, uma mudança na política pública deve ter efeito ex nunc, ou seja, não retroagindo e não impactando os direitos adquiridos das empresas cujos afretamentos por tempo para atendimento de contratos de longo prazo ainda se encontram em vigor ou já tenham sido solicitados.

Sala das Sessões, em 05 de março de 2021.

Senador **ALVARO DIAS**
PODEMOS/PR



PL 4199/2020
00010

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Alvaro Dias

EMENDA Nº - 2021
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se o inciso II do Art. 7º da proposição.

JUSTIFICAÇÃO

Em uma análise sistemática do PL, a política pública proposta não traz qualquer limitação à adesão por EBNs à BR do Mar (bastando apenas que sejam EBNs). O Inciso II como proposto, tem a possibilidade de desvirtuar completamente as bases da política pública sem o aval do poder Legislativo.

Deixar a cargo do legislador infraconstitucional a possibilidade de definir tipos de carga que podem ser transportadas por EBNs que decidam aderir a BR do Mar traz insegurança jurídica e certamente afastará a entrada de novos agentes (justamente a intenção do legislador). O PL não deveria delegar a definição de ponto tão essencial da política pública ao legislador infraconstitucional.

Lembramos que qualquer interferência na livre concorrência sem um racional muito fundamentado e estruturado tem o efeito de ferir o próprio Art. 170, IV da Constituição Federal, que estabelece a livre concorrência como um princípio da ordem econômica no Brasil.

A livre concorrência tem fundamento no princípio da isonomia, onde, aplicado a este caso, exige que as empresas devem ser tratadas da mesma forma sem a criação de tratamento favorecido. Caso seja mantido esse inciso, criará a possibilidade de existir no país regimes jurídicos diferentes para o transporte de cabotagem, prevendo tratamentos completamente distintos para agentes de um

mesmo tipo de transporte – sendo a única diferenciação o tipo de mercadoria transportado, sem qualquer fundamentação constitucional ou econômica.

O risco de exclusão de uma indústria inteira sem que sejam discutidas as razões econômicas e concorrenciais não pode prosperar sob pena de clara infração constitucional.

Sala das Sessões, em 05 de março de 2021.

Senador ALVARO DIAS
PODEMOS/PR



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

EMENDA Nº - PLEN

(ao PL nº 4199, de 2020)

Dê-se ao § 2º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, na forma do art. 19 do PL 4199, de 2020, a seguinte redação:

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

.....

‘**Art. 10.**

§ 1º

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

I – após 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;

II – após 10 (dez) anos de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 15 (quinze) anos de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

.....’ (NR)”

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 4.199, de 2020, ao alterar o artigo 10 da Lei nº 9.432, de 1997, traz enorme risco ao Estado e aos usuários. Isto porque, ao permitir que empresas de navegação operem na navegação de cabotagem sem terem embarcações próprias, não leva em consideração que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no investimento a longo prazo num mesmo país.

Estas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal. Mais grave que a volatilidade do serviço é seu custo, que acompanha o mercado de afretamento internacional sem nenhum comprometimento com a economia do país, enquanto as empresas que possuem frota permanente no Brasil são comprometidas com o mercado local e não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso.

A ideia inicial do Projeto de Lei foi de aumentar o número de players do mercado, ou seja, as empresas de navegação. Assim, esse objetivo não guarda relação em adição de empresas que não façam investimentos na frota brasileira.

Considerando que o custo de investimento em uma embarcação é de cerca de 30 milhões de dólares, tendo uma vida útil de 25 anos, e que a idade média da frota brasileira é de 10 anos, para que esta abertura seja proporcionalmente adequada aos investimentos já realizados, o prazo proposto no PL 4199, de 2020, não é compatível e não dá a segurança necessária a novos investimentos. Desse modo, deve-se considerar que a abertura completa, ainda que não seja o ideal para o país, ocorra de maneira compatível com os investimentos na frota existente, portanto, seja de 15 anos.

Tal medida seria, de igual modo, uma forma de se guardar alguma oportunidade para a indústria naval brasileira. Entendemos que se deve evitar a

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

abertura repentina, pois isto sim é a certeza de que não teremos mais encomendas nesta indústria.

Vale mencionar que risco adicional é que com o passar do tempo a tendência será de que as empresas operem apenas com embarcações afretadas, comprometendo seriamente a segurança nacional pela falta de frota brasileira. Isto porque as afretadas podem ir embora a pedido do seu proprietário que é estrangeiro. Tal risco tem conotação comercial também, uma vez que a frota tenderá a ficar no controle integral de estrangeiros, que poderão atuar de forma a dificultar as nossas relações comerciais em benefício próprio.

Por fim, destaco que a presente emenda foi apresentada para atender pleito da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem. (ABAC).

Sala das Sessões,

Senador MARCOS ROGÉRIO

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4199, de 2020)

Suprima-se do art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, o texto proposto para o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

JUSTIFICAÇÃO

A restrição da arrecadação do AFRMM para todos os tipos de carga limitada à arrecadação da carga de graneis líquidos, proposta pela redação do art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, prejudica todo o setor, provocará uma pulverização dos recursos e causará os impactos como o aumento do frete e o desemprego. Apenas a frota de graneis sólidos, pelo alto volume transportado, consumirá mais de 80% dos recursos. O teto imposto pelo art. 52-A, na prática, não permitirá que todas as transportadoras tenham acesso aos recursos.

Portanto, propomos que esse dispositivo seja suprimido do texto, de maneira que o setor do granel líquido não seja prejudicado e, principalmente, que as embarcações que transportam os demais tipos de carga e de passageiros tenham acesso aos recursos de maneira robusta, para investir na construção e manutenção da frota, segundo as melhores práticas internacionais.

O texto proposto pelo § 4º do mesmo artigo permite que o Poder Executivo diminua a alíquota do AFRMM, levando-se em conta o fluxo de arrecadação do Fundo da Marinha Mercante, tornando desnecessária a redação do art. 52-A.

Ante o exposto, contamos com a aprovação dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO BRAGA

EMENDA Nº - PLEN

(ao PL nº 4199, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

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

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

I – 8% na navegação de longo curso;

II – 8% na navegação de cabotagem; e

III – 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos na região Norte e Nordeste;

IV – 8% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis sólidos e outras cargas na região Norte e Nordeste;

.....

§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos à alíquota de que trata do *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)

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é essencial para o desenvolvimento da indústria de construção naval e da marinha mercante do país. Os valores arrecadados permitem o ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) para construção, reparo, renovação e modernização da frota, especialmente quando se trata da navegação interior nas regiões Norte e Nordeste do País.

Atualmente, a alíquota do AFRMM para a navegação interior de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste é de 40%, valores estes que não são pagos pelo consignatário da carga, mas são ressarcidos às EBN pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Esse subsídio permite às transportadoras desse tipo de insumo oferecer preços mais competitivos ao usuário, já que parte dos custos de investimentos são absorvidos pelo ressarcimento do AFRMM. Permite ainda que a frota de embarcações de graneis líquidos seja uma das mais seguras do mundo, respeitando as normas de segurança da navegação e o meio ambiente.

Isso posto, é preocupante que a receita das EBN seja reduzida de maneira tão abrupta, como propõe o Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, aprovado na Câmara dos Deputados. Os impactos no setor passam pelo aumento do valor do frete, pela retração de investimentos e pelo desemprego. Haverá grande redução de recursos ao transporte de combustíveis, que são produtos perigosos, com alto risco de acidentes e danos ambientais, responsáveis pelo abastecimento da matriz energética da região Amazônica.

A emenda que ora propomos tem o objetivo de corrigir essa distorção e, ao mesmo tempo incluir o subsídio do AFRMM para as demais EBN que transportam outros tipos de cargas, como os graneis sólidos, tão importantes para o nosso agronegócio. É de fundamental importância que o fomento do setor chegue para essas embarcações, que transportam vidas, cuja frota precisa de investimentos, à exemplo dos benefícios oferecidos para a frota da marinha mercante.

Ante o exposto, contamos com a aprovação dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO BRAGA

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se, no § 4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, proposto pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a expressão “do mesmo grupo econômico”.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, especifica no art. 10 as hipóteses de afretamento de embarcação que independem de autorização. O PL nº 4.199, de 2020, altera o dispositivo para incluir alguns parágrafos, que especificam novas regras que flexibilizam o afretamento a casco nu.

No entanto, o § 4º proposto para o art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, pode gerar confusão na interpretação acerca dos atores autorizados a operar na cabotagem com embarcações afretadas a casco nu.

Ora, é claro que o espírito do projeto é ampliar as possibilidades para esse afretamento, que será permitido às Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) e às empresas do mesmo grupo econômico, nos termos definidos ao longo do PL.

Portanto, para evitar dúvidas quanto à ampliação ou à restrição dos afretamento a casco nu propomos a supressão do termo “do mesmo grupo econômico”.

O § 7º do mesmo artigo estabelece que as embarcações afretadas pelo grupo econômico da EBN também serão consideradas na contagem da quantidade de embarcações permitidas a operar e, portanto, não deixa dúvidas quanto a esse ponto.

Ante o exposto, contamos com a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



PL 4199/2020
00015

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalei Lucas

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se o parágrafo 3º, do art. 10, acrescido à Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, renumerando e readequando o texto dos demais.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta visa a limitar a importação de barcos a casco nu mantendo a proporcionalidade de no mínimo 20% barcos fabricados no Brasil em relação aos afretados no regime de casco nu.

Para tanto torna-se necessário excluir o parágrafo 3º do art. 10, que está sendo acrescido pelo PL 4.199/2020 à Lei nº 9.432/1997. Segundo o dispositivo em foco, “o afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir 48 meses de vigência desta lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.”

Do ponto de vista da redução de custos haveria um efeito imediato, pois permaneceriam autorizados os afretamentos por tempo ou viagem com os incentivos operacionais e condições previstas no PL original. Essa modalidade de contratação poderia ser utilizada de acordo com a demanda, não havendo comprometimento da continuidade operacional.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalei Lucas

O mercado não precisaria aguardar uma embarcação ficar pronta, pois durante a construção poderia afretar embarcação equivalente, mantendo sua continuidade operacional.

A proporção de embarcações de fabricação nacional na frota ficaria em 20% em relação aos afretados do exterior a casco nu e, desse modo, o mercado de cabotagem do Brasil contaria com uma mínima proteção para fazer frente à volatilidade do mercado internacional de afretamento e às oscilações de custos resultantes das variações cambiais.

Adicionalmente existiria uma proteção quanto a vulnerabilidade em casos fortuitos, como ocorreu recentemente com o advento da COVID 19, que deixou o Brasil dependente do mercado externo num momento de altíssima demanda mundial de bens (equipamentos, medicamentos, equipamentos de proteção individual e insumos).

Com a supressão proposta, o Brasil manteria sua capacitação na construção naval para navios de transporte, podendo atender a demanda adicional quando necessário, com melhores perspectivas de competitividade que poderiam advir com a implantação de uma Política Industrial adequada.

Com o desenvolvimento da cabotagem, haveria maior demanda de embarcações viabilizando ganho de escala e aumentando a competitividade, principalmente se considerada a ocupação dos estaleiros também com embarcações para outros fins, como operações offshore da indústria do petróleo, operações portuárias e navegação interior, o que reduziria o rateio de custos fixos.

O custo do ativo embarcação no custo de cabotagem, representa cerca de 5% dos custos totais. Assim sendo, por mais que se consiga adquirir embarcações com menores preços no exterior, se compararmos os custos envolvidos e não os preços de face, o acréscimo com no custo total da cabotagem seria, mesmo considerando valores máximos, inferior a 2%, valor facilmente recuperado pelo país por meio dos impostos que serão arrecadados e dos empregos que serão gerados.

Essa condição de mercado atual pode mudar e o Brasil precisa contar com alguma proteção via oferta local para não onerar ou até mesmo inviabilizar a cabotagem no futuro.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

Por fim, se aprovado o substitutivo como proposto, entre países semelhantes, o Brasil será o único país a não garantir frota própria. Resultado: Além de perder a oportunidade de gerar dezenas de milhares de empregos, irá colocar em risco sua soberania, passando a depender exclusivamente do mercado externo de frete das variações cambiais, sem a possibilidade de reciprocidade de operar em outros países cuja legislação exige bandeira local.

Pelo exposto, propomos a presente emenda, contando com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**

PSDB/DF

PLENÁRIO DO SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA AO PROJETO Nº 4.199/2020

(Da PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

Acrescente-se parágrafo (onde couber) no art. 1º da lei 4199 com a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

§ O BR do Mar não se aplica ao transporte de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos produzidos no país.

JUSTIFICAÇÃO

O incentivo promovido pelo PL 4.199/2020 ao afretamento de embarcações estrangeiras, para operarem no transporte por cabotagem na costa brasileira, carece de atenção quando, além dos interesses econômicos, nos deparamos com impactos que podem surgir quando a atividade de transporte abarca cargas com elevado valor energético.

Deste modo, a presente emenda busca salvaguardar a supracitada segurança energética contida no transporte de petróleo e derivados, evitando que empresas estrangeiras fretadoras de petroleiros detenham a possibilidade de influir na distribuição de petróleo no território nacional, em decorrência de outros interesses que possam surgir porquanto durar o contrato de afretamento.

Sala das Sessões, ____ de _____ de ____

SENADOR MAJOR OLIMPIO

PLENÁRIO DO SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA AO PROJETO Nº 4.199/2020

(Da PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

Acrescente-se a alínea J do inciso I ao art. 19, do art. 23 que altera a Lei nº 10.893/2004, com a seguinte redação:

Art. 23.....

“Art.19.

.....

j) para cobrir o pagamento do salário dos trabalhadores marítimos e as respectivas despesas decorrentes de medidas aplicadas e devidamente comprovadas para a prevenção do 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)

JUSTIFICAÇÃO

A ideia do dispositivo proposto é de perdurar durante a emergência de saúde pública de importância internacional relacionada ao novo coronavírus (COVID-19), para que seja possível a utilização do AFRMM, já depositado em conta vinculada, para o pagamento do salário dos trabalhadores marítimos e para cobrir despesas com a prevenção do Covid-19.

O transporte de mercadorias é atividade essencial que não pode ser descontinuada, sob pena de desabastecimento. A utilização do fundo tal como acima exposto, também seria de extrema importância, pois:

- (i) dará um certo fôlego às empresas de navegação em um momento onde a demanda está caindo e os custos aumentando, considerando que os custos com o pagamento de marítimo ocupam, em geral mais de 2/3 da folha de pagamento das EBNs;

- (ii) impedirá que marítimos sejam demitidos e que os salários sejam baixados;
- (iii) manterá a qualidade do serviço prestado pelas empresas de navegação;
- (iv) não implicará em renúncia fiscal pelo Governo, pois as contribuições sobre a folha serão recolhidas normalmente;
- (v) não onerará o Governo com pagamento de seguro desemprego em caso de demissão de marítimos.

Por isso, pedimos aprovação dos nobres pares à emenda proposta.

Sala das Sessões, ____ de _____ de ____

SENADOR MAJOR OLÍMPIO

PLENÁRIO DO SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA AO PROJETO Nº 4.199/2020
(Da PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

Dê-se ao art. 21 do PL 4.199/2020 a seguinte redação:

Art. 21.....

.....
“Art. 10.....

.....
§ 1º O limite de afretamento a casco nu com suspensão de bandeira será ampliado:

I - em 1º de janeiro de 2021, de metade da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade para duas embarcações; e

II - em 1º de janeiro de 2022, para três embarcações.

JUSTIFICAÇÃO

O texto proposto pelo BR do mar libera o afretamento a casco nu de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira, sem a necessidade de ter embarcação própria ou que se esteja construindo uma. Além disso, reduz o lastro do casco nu, até zerar em 1º de janeiro de 2023, não sendo necessário frota própria ou contrato de construção, sendo que tais afretamentos não valerão para fins de comprovação de existência de disponibilidade de embarcação brasileira.

Considerando os altos valores envolvidos no transporte aquaviário e os danos que podem ser causados às pessoas e ao meio ambiente e por ser uma atividade restrita a armadores que necessitam experiência para lidar com produtos tóxicos e altamente contaminantes, um lastro sempre deve existir para que a

empresa tenha investimentos e ativos no Brasil. Portanto, é necessária a alteração ora proposta.

Sala das Sessões, _____ de _____ de _____

SENADOR MAJOR OLIMPIO

PLENÁRIO DO SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA AO PROJETO Nº 4.199/2020
(Da PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

Dê-se ao art. 21 do PL 4.199/2020 a seguinte redação:

Art. 21.

.....

“Art.2º
.....

V - empresa brasileira de navegação - pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com, pelo menos, uma embarcação própria, de bandeira brasileira, que tenha propulsão própria e esteja apta a operar na navegação pretendida.

JUSTIFICAÇÃO

Para que uma empresa seja considerada uma EBN (Empresa Brasileira de Navegação) deve ter pelo menos uma embarcação própria com bandeira brasileira e propulsão própria, apta a operar.

Trata-se de 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. Por isso, pedimos aos nobres pares, a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, _____ de _____ de _____

SENADOR MAJOR OLIMPIO

PLENÁRIO DO SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA AO PROJETO Nº 4.199/2020
(Da PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

Dê-se ao art. 15 do PL 4199/2020 a seguinte redação:

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

.....
.....

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações, **para os afretamentos por tempo instituídos nesta Lei e para os afretamentos por tempo e por viagem instituídos na Lei 9.432/97.**

§ 1º. As normas de que trata o inciso II do caput 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 arvoreem 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;**

§ 2º. O ato do Poder Executivo deverá regular a proporcionalidade máxima a ser aplicada, além dos critérios acima, de acordo com as necessidades e demandas do mercado nacional;

JUSTIFICAÇÃO

Se uma das diretrizes deste PL é a estabilidade regulatória, as regras de proporcionalidade (lastro em tonelagem) e similaridade devem ser mantidas com

os ajustes necessários, evitando, desta forma, mudanças bruscas de regras que estavam consolidadas e o mercado já havia se adaptado.

Quanto à proporcionalidade, faz-se necessário estipular por lei as diretrizes para que o ato de Poder Executivo não seja invalidado, tal como ocorreu com a regra anterior, onde o TCU entendeu que as regras impostas pela ANTAQ deveriam ser definidas por lei e não por ato infralegal.

Já quanto à similaridade, ou tipo semelhante, esta se refere a necessidade de expertise para operar a embarcação, sob pena de termos empresas operando petroleiros, gaseiros em nossa costa sem nunca terem operado um. As regras da ANTAQ funcionavam desta forma e já haviam sido incorporadas pelos Armadores nacionais.

Tais regras estão em linha com as diretrizes e objetivos da BR do Mar, uma vez que tais incentivam o investimento privado, uma vez que quanto mais tonelagem a empresa possuir mais poder de afretamento terá. Assim, será possível assegurar a segurança nacional já que o lastro garante investimentos no país, garantir que tenhamos empresas sérias navegando em nossos mares e ampliar a disponibilidade de frota no território nacional evitando volatilidade de preços e de disponibilidade.

A alteração é necessária para que as empresas brasileiras de navegação, a frota marítima nacional e consequentemente os marítimos brasileiros, não corram o risco de extinção.

Sala das Sessões, _____ de _____ de _____

SENADOR MAJOR OLIMPIO

PLENÁRIO DO SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA AO PROJETO Nº 4.199/2020
(Da PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

Dê-se ao inciso III do art. 11 do PL 4199/2020 a seguinte redação:

Art. 11.....

.....

III – para as embarcações de propriedade da subsidiária integral, devidamente afretadas nos termos do art. 5º, a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, excluídas as hipóteses previstas no inciso V **e VI** do § 1º do art. 5º desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

Tal alteração faz-se necessária para manter o espírito de da Lei 9.432/97 de fortalecimento da bandeira brasileira e da marinha mercante brasileira, mantendo a isonomia para com as embarcações estrangeiras que não sejam de propriedade direta ou indireta da EBN.

A alteração dada ao inciso III permite o bloqueio de embarcações brasileiras apenas para as embarcações que sejam de propriedade da subsidiária integral, com a exclusão dos afretamentos referentes aos contratos específicos de longo prazo e de operações especiais para fins de bloqueio de circularizações. Isto porque se possuem um fim específico, não poderão bloquear outras operações que não aquelas pelas quais foram autorizadas.

Sala das Sessões, _____ de _____ de _____

SENADOR MAJOR OLÍMPIO

PLENÁRIO DO SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA AO PROJETO Nº 4.199/2020
(Da PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA)

Dê-se ao parágrafo único do art. 8º do PL 4199/2020 a seguinte redação:

Art. 8º

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o caput será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento **e não valerá para fins de comprovação de existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da lei 9.432, de 1997.**

JUSTIFICAÇÃO

O afretamento para operações especiais deve ser restrito para esse tipo de operação e não poderá bloquear outros tipos de afretamento. Isto porque este tipo de operação tem como finalidade corroborar / comprovar a viabilidade de operação de transporte regular e sustentável, após avaliação prévia do mercado a ser atendido.

Dado ao elo estabelecido entre a dita operação especial e o(s) navio(s) designados para sua consecução, não há lógica em que estes sejam empregados para bloquear outros afretamentos submetidos em circularização

Sala das Sessões, 17 de março de 2021

SENADOR MAJOR OLÍMPIO



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Telmário Mota

EMENDA ADITIVA No. _
AO PROJETO DE LEI No. 4199/2020

Acrescente-se ao art. 5º do Projeto de Lei parágrafo com a seguinte redação:

Art. 5º.

.....
.....

(...)

§ 5º Não poderão ser afretadas sob a égide do Programa BR do Mar embarcações estrangeiras destinadas ao transporte de cabotagem de petróleo e derivados (produtos claros e escuros) e ao transporte de gases.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa preservar a construção de embarcações no Brasil de petroleiros e gaseiros, visto que esse tipo de construção foi feita de forma exitosa nos últimos anos.

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



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Telmário Mota

A emenda visa justamente incluir no Programa BR do Mar embarcações destinadas a carregar produtos que já são usual e maciçamente transportados através da navegação de cabotagem. Este é o caso do petróleo e seus derivados (produtos claros e escuros) e dos gases, cuja matriz logística já conta com uma participação expressiva da cabotagem com a utilização de navios petroleiros e gaseiros cuja construção em estaleiros nacionais gerou milhares de empregos diretos e indiretos, renda e desenvolvimento para diversas regiões do País.

Não há justificativa para se permitir o afretamento de navios petroleiros e gaseiros estrangeiros, tendo em vista que a cabotagem já é um modal logístico estabelecido e com grande participação na matriz de transporte destes produtos.

Atualmente, o transporte de petróleo e derivados representa uma parcela de 75% de todas as cargas transportadas pela navegação de cabotagem no País.

Soma-se a isto o fato de que estes dois tipos de embarcações correspondem a um percentual expressivo das encomendas destinadas à indústria naval nacional.

A indústria naval nacional tem capacidade técnica comprovada, capacidade industrial instalada e mão de obra qualificada (e atualmente ociosa) para atender a qualquer demanda por esses tipos de embarcações que a navegação de cabotagem vier a possuir.

Portanto, a abertura ao afretamento de petroleiros e gaseiros estrangeiros para realização de transporte por cabotagem de petróleo e seus derivados (produtos claros e escuros) e de gases nas condições propostas no Projeto de Lei no. 4199/2020 (concessão de bandeira brasileira e carga tributária zerada) terá efeitos devastadores na indústria da construção naval nacional, agravando ainda mais o quadro de desemprego no País.

Importante lembrar que a indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia de qualquer país da magnitude do Brasil, tendo em vista que movimenta uma extensa cadeia de agentes econômicos, gera uma quantidade



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Telmário Mota

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.

Sala das sessões.

Brasília/DF, 18 de março de 2021

Senador TELMÁRIO MOTA

PROS/RR



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

EMENDA Nº
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se a expressão “de praticagem”, constante do inciso II do art. 11 do PL nº 4.199, de 2020, que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir a menção pontual e imprópria feita ao serviço de praticagem no bojo do projeto de lei. A proposição como um todo tem o objetivo de facilitar e estimular a chamada navegação de cabotagem no Brasil, mas a expressão que ora se pretende suprimir de seu texto, se aprovada, apenas traria insegurança jurídica e incerteza para os usuários do serviço de praticagem.

Isto porque a redação do inciso II do art. 11 do PL nº 4199, de 2020, dá a entender que as embarcações estrangeiras teriam as mesmas condições comerciais que as embarcações nacionais no que diz respeito à utilização dos serviços de praticagem. Ocorre que tal conclusão é expressamente contrária, por exemplo, ao que dispõe o § 4º do art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, segundo o qual a Autoridade Marítima poderá habilitar à condução de embarcações no interior de Zonas de Praticagem específicas apenas Comandantes de navios de bandeira brasileira. Se a proposição for aprovada da forma como está, haveria, portanto, dúvida a respeito da possibilidade de se dispensar Comandantes de embarcações estrangeiras e se tal dispensa se qualifica como “condição comercial”.

De outro lado, a se alargar as hipóteses de dispensa do serviço do prático de forma irrefletida, o Estado brasileiro estará colocando em risco a segurança da navegação em suas águas e as expondo a desastres ambientais como o que ocorreu quando do acidente do Exxon Valdez, ocorrido no Alasca em 1989 justamente por conta de isenção de praticagem dada à embarcação.

São estas as razões que nos levam a propor a supressão da expressão “de



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

praticagem”, constante do inciso II do art. 11 do substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

Por fim, a presente emenda, embora com conteúdo similar a apresentada anteriormente e retirada através do Requerimento nº 826, de 2021, é apresentada escoimada de vícios de linguagem e impropriedades de expressão, mantendo o mérito e a essência legislativa.

Sala das Sessões,

Senador LUCAS BARRETO
PSD-AP



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

EMENDA Nº
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo ao Projeto de Lei nº 4199, de 2020:

Art. 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 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 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 vai aumentar o risco à navegação ou colocar 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



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

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, sendo possível a negociação coletiva.

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

§ 4º Na hipótese do parágrafo anterior, os preços arbitrados pela Autoridade Marítima serão estabelecidos observando-se o disposto neste artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo regulamentar aspectos relevantes do serviço de praticagem no país. Embora a proposição original faça apenas uma menção pontual ao referido serviço, compreendemos que o aumento da competitividade da navegação brasileira e a manutenção da segurança em nossas águas demandam uma regulação clara e razoável do serviço de praticagem. A qualidade da praticagem em nosso País é reconhecida por todos os usuários do serviço e sua adequada prestação é essencial para garantir a segurança da navegação e evitar danos ao meio ambiente, mas usuários e prestadores ainda carecem de segurança jurídica e estabilidade regulatória.

A primeira alteração que propomos diz respeito ao § 4º do artigo 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. A atual redação do dispositivo é vaga e não fornece critérios claros e suficientes para a concessão de certificado de isenção de praticagem, o que, de um lado, dificulta a concessão do benefício aos usuários e, de outro, gera riscos quanto à segurança da navegação e ao meio ambiente e não garante a remuneração dos prestadores do serviço, os quais são obrigados a mantê-lo disponível na zona de praticagem ainda que haja a dispensa do serviço. Sendo assim, apresentamos alteração para fixar critérios claros e razoáveis para que seja concedida a isenção de praticagem.

A segunda modificação que apresentamos diz respeito à inclusão de § 5º no mesmo artigo 13 da Lei nº 9.537, de 1997, o qual diz respeito à escala de rodízio



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

único para práticos, um dos pilares da segurança da navegação em nossos portos. É a sua implementação que permite aos práticos manterem a frequência mínima de manobras necessária à qualificação do práctico e a disponibilidade do serviço nos portos. Sem este mecanismo, a competição predatória entre os prestadores do serviço fará com que determinados profissionais passem a não contar com qualificação suficiente para operar, bem como prejudicará a disponibilidade do serviço em Zonas que sejam consideradas menos atrativas: a consequência inevitável será o aumento de ineficiência logística no longo prazo. A importância do referido mecanismo é tamanha que a obrigatoriedade de sua implementação já consta do regulamento infra-legal, a única inovação que propomos é conferir-lhe *status* legal, a fim de que haja maior segurança jurídica para os prestadores e usuários do serviço.

Por fim, estamos sugerindo a inclusão do artigo 15-A no texto da Lei nº 9.537, de 1997, a fim de regular, com clareza e razoabilidade, aspectos relativos à remuneração do serviço de praticagem. A qualidade do serviço de praticagem, como já registrado, é reconhecida por todos os usuários do serviço e sua remuneração no Brasil está de acordo com os parâmetros mundiais. Apenas para se ter uma dimensão do quão pequeno é o impacto do preço da praticagem no preço final do transporte: o custo de 1 tonelada de soja embarcada no Porto de Santos é de cerca de R\$ 2.000,00, sendo que custo do práctico representa apenas R\$ 0,35 desse total – ou seja, ainda que a praticagem fosse gratuita, o impacto no preço do frete seria ínfimo. Por outro lado, a manutenção do serviço de praticagem em alto padrão envolve custos, mas é fundamental para garantir a segurança da navegação e proteger ativos importantes, como nossas águas e meio ambiente.

Desta forma, apresentamos a redação acima a fim de manter a liberdade na negociação de preços e assim garantir a economicidade do serviço.

Por fim, a presente emenda, embora com conteúdo similar a uma outra apresentada anteriormente e retirada através do Requerimento nº 826, de 2021, é apresentada escoimada de vícios de linguagem e impropriedades de expressão, mantendo o mérito e a essência legislativa.

Sala das Sessões,

Senador LUCAS BARRETO PSD-AP



PL 4199/2020
00026

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalei Lucas

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se 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 alterado pelo art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 21.....

.....

‘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)’

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Uma das propostas de modificação da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, é permitir que o Fundo da Marinha Mercante (FMM) seja utilizado para financiar até 100% de obras de engenharia para 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. Os

beneficiários desses recursos seriam autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado.

Entendemos que a medida é importante, por fornecer mais uma alternativa de financiamento para obras de fundamental importância para a navegação. Sugerimos apenas aperfeiçoar a redação do texto para retirar o excesso de detalhamento das possibilidades de uso dos recursos. Por exemplo, as intervenções nas hidrovias, de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), não foram contempladas pelo texto do PL. Ao estabelecer uma lista exaustiva de possibilidades, diversas outras intervenções tão necessárias para o setor certamente não serão contempladas.

À lei cabe os atributos de generalidade e abstração. Nesse sentido, propomos que o comando do dispositivo faça referência tão somente às obras de infraestrutura portuária e aquaviária. Outrossim, alteramos o percentual de financiamento máximo permitido para 90% (noventa por cento). Afinal, é preciso que haja um mínimo de compartilhamento de riscos entre as partes. Grande parte das possibilidades de financiamento constantes no artigo 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, limitam os financiamentos em até 90%.

Por fim, e, pelos mesmos motivos expostos acima, propomos nova redação para o inciso VII do mesmo artigo. O Poder Executivo poderá utilizar recursos do FMM para empregar em obras prioritárias de infraestrutura aquaviária e portuária, cujas regras serão definidas em regulamento.

Assim, por todo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**
PSDB/DF



PL 4199/2020
00027

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalei Lucas

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se ao art. 12 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

“**Art. 12.** Aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros 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, quanto às relações trabalhistas, 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.”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 12 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, tem o propósito de garantir a necessária proteção trabalhista aos marítimos brasileiros. No entanto, a nosso ver, a atual redação do dispositivo não é clara o suficiente e pode provocar insegurança jurídica. Ademais, é preciso deixar claro que o comando do art. 12 se refere tão somente aos trabalhadores brasileiros.

Os marítimos estrangeiros que trabalharão nas embarcações afretadas a tempo continuarão vinculados às regras trabalhistas do pavilhão da embarcação.

Portanto, a presente emenda tem apenas o objetivo de conferir maior clareza ao texto do art. 12 do PL nº 4.199, de 2020.

Ante o exposto, contamos com o apoio das Senadoras e dos Senadores para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**
PSDB/DF



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalei Lucas

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Substitua-se, no inciso II do art. 9º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a expressão “2/3 (dois terços)” por “1/3 (um terço)”.

JUSTIFICAÇÃO

O texto encaminhado originalmente pelo Poder Executivo previa que o vínculo trabalhista dos marítimos brasileiros, nos afretamentos a tempo, seria atrelado ao pavilhão de origem da embarcação, ou seja, todos os direitos trabalhistas previstos na legislação brasileira seriam afastados, respeitando-se as regras trabalhistas do país de origem da embarcação.

A Câmara dos Deputados, acertadamente, modificou o texto para determinar que, aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada a tempo será aplicável, entre outras regras, a Constituição Federal. De fato, manter os brasileiros trabalhando dentro do Brasil mediante contratos de trabalho vinculados ao país de origem da embarcação poderia gerar um passivo trabalhista sem precedentes.

Não podemos concordar, no entanto, com o disposto no inciso II do art. 9º, que estabelece que as embarcações afretadas a tempo deverão ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros.

Ora, sabemos que, juntamente com o combustível, os custos trabalhistas representam boa parte dos custos de operação da embarcação. Sabemos também que o PL nº 4.199, de 2020, tem o objetivo de promover a competição, aumentar a oferta de embarcações e reduzir os custos atrelados à operação da embarcação, com a consequente redução do preço dos fretes.

Se o PL for aprovado sem alterações nesse dispositivo, o programa BR do Mar estará fadado ao fracasso. Portanto, a presente emenda propõe a redução da exigência de marítimos brasileiros nas embarcações afretadas a tempo para 1/3 (um terço). De um lado, mantemos o vínculo trabalhista dos brasileiros com todos os direitos e benefícios conquistados a

duras penas pelos trabalhadores. De outro lado, diminuimos a exigência mínima de brasileiros no intuito de reduzir custos e, de fato, aumentar a participação da cabotagem na matriz de transporte de cargas no país.

Com o aumento da frota de embarcações operando na costa brasileira, esperamos ver a oferta de empregos para os marítimos brasileiros aumentar, ainda que ocorra a redução ora proposta na quantidade mínima de tripulantes nacionais.

Ressaltamos que a proposta está alinhada com a Resolução nº 6, de 2017, do Conselho Nacional de Imigração, que exige a presença mínima de marítimos brasileiros nas embarcações estrangeiras, dependendo do seu tempo de permanência no País.

Ante o exposto, contamos com o apoio das Senadoras e dos Senadores para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**
PSDB/DF

EMENDA Nº **PLENÁRIO**
(ao PL 4199, de 2020)

Insere-se o inciso III, ao art. 5º, do Projeto de Lei nº 4199, de 2020, conforme a seguinte redação:

§ 5º

.....
III- em construção no exterior desde que a capacidade instalada para produção em estaleiros nacionais ou estrangeiros no Brasil esteja esgotada.

JUSTIFICAÇÃO

O programa BR do Mar busca ampliar o transporte marítimo de cabotagem pela costa brasileira para reduzir a dependência do transporte rodoviário no país.

Hoje, a lei permite que uma empresa possa afretar uma embarcação estrangeira para transporte caso não haja navio nacional disponível. Essa busca é realizada eletronicamente.

Com a BR do Mar, os estrangeiros serão tratados como nacionais. O problema, segundo as empresas, é que o custo de uma embarcação estrangeira é muito menor e assim, a indústria nacional poderá sofrer desmonte. Conferir status de brasileiro a embarcações estrangeiras, na prática, cria uma reserva de mercado para as para as seis grandes do exterior que já operam com navios de fora aqui no Brasil

A cabotagem é feita apenas pelas EBNs, as empresas brasileiras de navegação, que precisam de autorização da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e podem ter capital 100% estrangeiro. Essas empresas podem ter frota própria ou afretar navios.

Em face do exposto, conclamamos nossos pares pela aprovação da presente emenda para incluir entre as exigências, critérios que resguardecam a indústria naval brasileira, de forma que as empresas habilitadas no BR do Mar

possam afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem.

Sala das Sessões,

Senador OTTO ALENCAR

EMENDA Nº **PLENÁRIO**
(ao PL 4199, de 2020)

Modifica-se o parágrafo único, do art. 1º, Projeto de Lei nº 4199, de 2020, conforme a seguinte redação:

Art. 1º.....

Parágrafo único. Caberá à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação.

JUSTIFICAÇÃO

A ANTAQ tem como atribuição, segundo o inciso IV, do Art. 27, da Lei nº 10.233, elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores

Nesse sentido, cabe à Agência ao elaborar seus normativos e regulamentos buscar estimular a competição, ou seja, a ANTAQ deve ponderar entre seus diversos objetivos regulatórios, também a promoção da concorrência, mas não só isso, tendo em vista que também deve primar pelo acesso e uso de serviços transportes aquaviários, bem como pelos direitos dos usuários.

A BR do Mar flexibiliza as regras para a navegação entre portos nacionais para aumentar a frota de embarcações no país. Atualmente, a cabotagem é feita apenas pelas EBNs, as empresas brasileiras de navegação, que precisam de autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários .

O projeto da BR do Mar amplia o leque de possibilidades em que as EBNs poderiam afretar navios e também retira a obrigatoriedade de que tenham embarcações próprias.

O projeto permite a operação de navios com bandeiras de outros países no Brasil. Isso poderá ser feito por empresas com frota nacional, para substituir embarcações que estiverem em reparo ou construção, para atender operações que ainda não existam, e para cumprir exclusivamente contratos de longo prazo.

Acreditamos, que a ANTAQ é o órgão competente para monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação, como exemplo de todas as agências reguladoras fazem com relação aos temas correlatos.

Em face do exposto, conclamamos nossos pares pela aprovação da presente emenda

Sala das Sessões,

Senador OTTO ALENCAR

EMENDA Nº **PLENÁRIO**
(ao PL 4199, de 2020)

Suprime-se o caput do art. 53, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, inserido no art. 20, do Projeto de Lei nº 4199, de 2020

JUSTIFICAÇÃO

O supramencionado artigo 53 objetiva alterar a composição da Diretoria Colegiada da ANTAQ, que hoje é composta de 1 (um) Diretor-Geral e 2 (dois) Diretores., para passar a ser composta por 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores.

O Brasil vive um momento de crise econômica, agravada pelo COVID-19. A combinação de instabilidade política com catástrofe sanitária ameaça ser explosiva para uma economia já cambaleante. Números e projeções apontam que esta não será apenas uma recessão, mas a maior que o país já viveu.

Criação de novos cargos e com isso novas estruturas é inoportuno e indecoroso. Não podemos aumentar a despesa num momento em que pessoas estão passando fome, desempregadas e necessitando de um auxílio emergencial.

Em face do exposto, conclamamos nossos pares pela aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador OTTO ALENCAR

EMENDA Nº **PLENÁRIO**
(ao PL 4199, de 2020)

Modifica-se o art. 12, do Projeto de Lei 4199, de 2020, conforme 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.”

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto BR do mar avança sobre a questão da criação de postos de trabalho para brasileiros. A Resolução Normativa n. 06, de 2017 do Conselho Nacional de Imigração determina que somente a partir de 90 dias de operação as embarcações deverão contar com 1/5 de marítimos brasileiros, e somente a partir de 180 dias esta relação deverá subir para 1/3.

Pelo substitutivo da Câmara dos Deputados, as empresa que aderirem ao Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem deverão que ter em seus quadros de tripulantes um quantitativo de brasileiros que represente 2/3 do total. Certamente, este ponto é um ganho bastante expressivo para a criação de empregos para marítimos brasileiros.

Entretanto, a redação atual do substitutivo cria insegurança jurídica e pode sugerir que os contratos de trabalho dos marítimos brasileiros sejam regidos pela legislação estrangeira em que a embarcação estiver registrada. Os tripulantes correriam o risco de trabalhar em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) para exercício da Navegação de Cabotagem, em empresas brasileiras sob regras trabalhistas quaisquer.

Nossa emenda garante que a empresa que engajar no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros que operem em embarcação estrangeira afretada 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.

Em face do exposto, conclamamos nossos pares pela aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador OTTO ALENCAR



PL 4199/2020
00033

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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprimam-se os parágrafos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º, acrescidos ao artigo 10, da lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997, pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4199/2020.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 4.199/2020, ao alterar o artigo 10 da Lei 9.432/97, traz enorme risco ao Estado e aos usuários. Ao permitir que empresas de navegação operem na navegação de cabotagem sem terem embarcações próprias, a proposta não leva em consideração que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no longo prazo num mesmo país.

Estas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal. Mais grave que a volatilidade do serviço, é seu custo, pois as empresas buscarão acompanhar os preços dos fretes internacionais sem nenhum comprometimento com a economia do país, enquanto que as empresas que possuem frota permanente no Brasil e que são comprometidas com o mercado local não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso.



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

A ideia inicial do Projeto de Lei foi de aumentar o número de players do mercado, ou seja, as empresas de brasileiras de navegação. Assim, esse objetivo não guarda relação em aumentar o número de empresas se não fizerem investimentos na frota brasileira. O risco é que com o passar do tempo, as empresas operem apenas com embarcações afretadas, comprometendo seriamente a segurança nacional pela falta de frota brasileira, pois as afretadas podem ir embora quando solicitadas pelo seu proprietário estrangeiro.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



PL 4199/2020
00034

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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se ao Art. 21 da Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, alterada pelo Art. 21 do Projeto de Lei nº 4199/2020, a seguinte redação:

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

“.....
.....

“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, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.” (NR)

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei 10.893/04, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras. Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.



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

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este, por sua vez, irá detalhar o projeto de construção e seu início dependerá da carteira do estaleiro, o que pode levar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. A reparação com a colocação do navio em seco (docagem), por sua vez, possui intervalos de 5 (cinco) anos, no início da vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, estes são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante e de acordo com os depósitos diretos oriundo da partilha da arrecadação do AFRMM. Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

A Lei 10.893/04, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito. Este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de navios de grande porte, situação agravada em muitos casos pelo tamanho da carteira de encomendas do estaleiro. No caso da reparação de navios, o problema também ocorre devido a idade média da frota em alguns segmentos de navegação ser inferior a 10 (dez) anos, o que leva o intervalo entre as docagens, e consequentemente o uso dos recursos da Conta Vinculada, ser de 5 (cinco) anos.

A redação proposta por esta Emenda para o art. 21 da Lei nº 10.893/04 visa adequar o prazo de utilização dos recursos da Conta Vinculada à situação real da construção e da reparação de navios em estaleiros brasileiros. Esta revisão permitirá que as empresas brasileiras de navegação programem de forma adequada seus investimentos, sem o risco



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

de perderem recursos que são vitais para viabilizar a construção e reparação de navios Brasil.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



PL 4199/2020
00035

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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se o parágrafo 4º do artigo 5º do Projeto de Lei nº 4199/2020.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 5º do Projeto de Lei 4.199/2020 visa definir as condições em que serão realizados os afretamentos no Programa BR do Mar. O dispositivo, de forma bastante engenhosa, faz correlação com a frota de propriedade de cada empresa de navegação, conforme disposto em seu caput, que diz que a embarcação a ser afretada deve ser de propriedade ou uso da empresa subsidiária no exterior da EBN. Entretanto, de forma conflitante, o parágrafo 4º do mesmo artigo indica que pode a embarcação ser afretada de subsidiária de outra empresa de navegação.

Além do conflito de comandos legais, não pode ser perdido o foco do que se deseja com o Programa BR do Mar, que é a utilização de embarcações que sejam de controle da empresa brasileira, ainda que de sua subsidiária. Ao permitir o afretamento de outra subsidiária, possibilitaremos empresas que quase não tenham frota brasileiras sejam meros fretadores para outras empresas de navegação.

Tendo como foco o controle da frota operando na cabotagem, seja como embarcação de propriedade de empresa brasileira no país ou no exterior, o ideal é que não possa haver este comércio de afretamento. Isto



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

porque não estaremos falando de empresas de navegação, e sim de atravessadores de mercado que atuam de acordo com o momento.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se ao inciso III do Art. 9º, do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 9º.....

.....

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

.....”

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 EBN e, por consequência, para 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.

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 acordo com as habilitações que os marítimos possuem, como Capitão de



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

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.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se às alíneas **b** e **g** do inciso I, do art. 19 da Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, na forma do art. 21 do PL 4199, de 2020, a seguinte redação:

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

“
.....

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;
.....

”



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

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas visam atualizar, sob vários aspectos, a redação de dispositivo da Lei 10.893/04 que possui ampla utilização pelas empresas brasileiras de navegação. A introdução dos termos “manutenção” e “revisão” é uma atualização que se faz necessária, pois o termo “reparação” é aplicado apenas no caso de intervenções após a quebra de um equipamento ou colapso de uma estrutura, por exemplo.

A NBR 5462 (ABNT, nov/94), que trata dos principais conceitos e termos relacionados à Confiabilidade e Manutenibilidade, define, entre outros, o que significa manutenção e suas divisões:

- Manutenção preventiva - aquela efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item; manutenção programada - aquela efetuada de acordo com um programa preestabelecido;

- Manutenção preditiva - aquela que permite garantir uma qualidade de serviço desejada, com base na aplicação sistemática de técnicas de análise, utilizando-se de meios de supervisão centralizados ou de amostragem, para reduzir ao mínimo a manutenção preventiva e diminuir a manutenção corretiva; e

- Manutenção corretiva e reparo - aquela efetuada após a ocorrência de uma pane e destinada a recolocar um item em condições de executar uma função requerida.

Desta forma, é necessária a inclusão dos termos “manutenção” e “revisão”, pois a redação atual “reparação” é um estímulo a ineficiência na medida em que o uso dos recursos da conta vinculada é permitido apenas no caso de pane. Na prática, as empresas de navegação investem cada vez mais



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

em manutenção preditiva dos navios, buscando maior confiabilidade, maior disponibilidade, preservação do meio ambiente e segurança.

A ampliação da expressão “estaleiro brasileiro” por “empresa brasileira” busca adequar o alcance do dispositivo permitindo que os estaleiros brasileiros e outras empresas brasileiras possam ser contratadas dentro das suas especialidades. Quando da manutenção, algumas podem ser realizadas pela própria empresa com sua equipe especializada, sem custos adicionais, mas é necessário que o material para sua realização seja amparado com o uso dos recursos da Conta vinculada.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



PL 4199/2020
00038

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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprimam-se o art. 10-A e seu parágrafo único, acrescidos à lei 9.432, de 1997, pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4199/2020.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 4199/2020, insere no seu artigo 19 uma nova definição, no artigo 2º da Lei 9.432/97, que é a Empresa Brasileira de Navegação de Investimento – EBNI. É uma excelente iniciativa, mas não podemos perder o foco do que são empresas de investimentos e que por princípio não operam navios, apenas possuem a propriedade para fretar para empresas de navegação que sejam operadores.

A inserção do artigo 10-A cria direito a estas empresas de investimento (EBNI) que não são compatíveis com a sua atividade. Não deve ser dado direito a que possam afretar embarcações durante o período de construção, pois serão meros repassadores de embarcação, fugindo da sua finalidade que deve ser a de investimento.

O parágrafo único daquele art. 10-A cria um mercado paralelo em que a EBNI “vende” direito de tonelagem, o que não é desejável, salvo quando a EBNI, ao fretar a embarcação, transfira o direito de tonelagem para a EBN que passou a operar o navio.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se ao Inciso V, do Art. 2º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, na forma do Art. 19 do Projeto de Lei 4199/2020, a seguinte redação:

“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 tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com pelo menos uma embarcação própria compatível com a navegação pretendida;

.....” (NR)

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A constituição de empresa brasileira de navegação, como em toda a atividade de transporte, deve ser concedida apenas a empresas que tenham um mínimo de ativo para operar na atividade. Uma empresa de transporte rodoviário tem caminhões, uma empresa ferroviária possui locomotivas, e é natural que na navegação não seja diferente e que a empresa possua navios para operar na navegação de cabotagem, sendo inaceitável que operem sem terem embarcações próprias.



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

Importante esclarecer que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no investimento a longo prazo num mesmo país. Estas, provavelmente, irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, o que possivelmente irá fragilizar e até mesmo tornar inviáveis rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões do Brasil.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, e esta situação provavelmente as fará repensar no uso do modal aquaviário. Mais grave que a volatilidade do serviço é custo que os fretes poderão alcançar, pois empresas sem compromisso com o país buscarão acompanhar os preços dos fretes internacionais sem nenhum comprometimento com a economia brasileira, enquanto que as empresas que possuem frota permanente no Brasil, por outro lado, são e serão sempre comprometidas com o mercado local.

A redação dada à definição de Empresa Brasileira de Navegação (EBN) no PL coloca em risco não apenas a cabotagem, mas todas as demais navegações. Além disso, a tendência é de termos uma frota, ainda que usando a bandeira nacional, toda de propriedade estrangeira, o que comprometerá seriamente a soberania e segurança do Brasil.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



PL 4199/2020
00040

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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se ao inciso II do §3º do art. 37 da Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, alterada pelo Art. 21 do Projeto de Lei 4199/2020, a seguinte redação:

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

.....
“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 1997; e

.....”(NR)

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 37 da Lei 10.893/2004 instituiu a Taxa de Utilização do Mercante (TUM), que é uma taxa cobrada pela utilização do Sistema Mercante, que, por sua vez, foi desenvolvido para registro das operações de



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

transporte aquaviário de carga em portos brasileiros. A TUM é paga junto com o recolhimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O § 3º desse artigo estabelece os casos em que não haverá a incidência da TUM, que correspondem à maioria das cargas em que não há recolhimento do AFRMM, como é o caso das cargas de exportação (inciso I) e das cargas com pena de perdimento (inciso III). Da mesma forma, o inciso II trata das “cargas isentas do pagamento do AFRMM”, mas não explicitou as mercadorias que, temporariamente, gozam do benefício da não incidência do AFRMM, conforme está previsto no art. 17 da Lei no 9.432, de 1997, com as alterações incorporadas pelo art. 11 da Lei no 11.482/2007.

A Taxa de Utilização do Mercante é devida pelo Consignatário da carga transportada, devendo ser paga exclusivamente no Banco do Brasil pelo sistema MERCANTE, através de débito em conta corrente do contribuinte. Nos casos em que existe a incidência do AFRMM, o pagamento da TUM é feito simultaneamente, mas, nos demais casos, pode causar enormes transtornos ao contratante do transporte, que seria forçado a manter conta no BB e ter cadastro junto a RFB para acesso ao sistema MERCANTE apenas para pagamento da taxa, obrigando as empresas de navegação a assumir todo o processo de pagamento da TUM. Acrescente-se que a legislação exige que a TUM seja liquidada antes da liberação da carga ao destinatário.

Ainda que, individualmente, o valor devido (R\$ 20,00, mais taxas bancárias, por Conhecimento de Transporte) não seja significativo, no transporte de carga fracionada em contêineres o montante pode alcançar valores elevados proporcionalmente ao valor do frete auferido, além de ocasionar frequentes casos de retenção de mercadoria ou até mesmo do próprio navio no porto, até que o processo de pagamento seja registrado no sistema.



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

A exigência do pagamento da TUM para as mercadorias transportadas na navegação de cabotagem, quando não há incidência do AFRMM e toda burocracia envolvida para tal pagamento, é um dos entraves que impedem o crescimento do volume transportado neste modal. Esta situação tem levado muitas vezes o contratante do transporte preferir o modal rodoviário, que pode ser realizado com nível mínimo de burocracia, motivo pelo qual estamos apresentando esta emenda.

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Dê-se aos §§ 2º e 3º do art. 10, da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997, na forma do art. 19 do PL 4199, de 2020, a seguinte redação:

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

.....
"Art. 10.....
.....

§ 1º

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

- I - após 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;
- II - após 10 (dez) anos de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações; e
- III - suprimir.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 15 (quinze) anos de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

.....”(NR)
.....”



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

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 4.199/2020, ao alterar o artigo 10 da Lei 9.432/97, traz enorme risco ao Estado e aos usuários. Isto porque, ao permitir que empresas de navegação operem na navegação de cabotagem sem terem embarcações próprias, não leva em consideração que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no investimento a longo prazo num mesmo país.

Estas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal. Mais grave que a volatilidade do serviço é seu custo, que acompanha o mercado de afretamento internacional sem nenhum comprometimento com a economia do país, enquanto as empresas que possuem frota permanente no Brasil são comprometidas com o mercado local e não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso.

A ideia inicial do Projeto de Lei foi de aumentar o número de *players* do mercado, ou seja, as empresas de navegação. Assim, esse objetivo não



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

guarda relação em adição de empresas que não façam investimentos na frota brasileira.

Considerando que o custo de investimento em uma embarcação é de cerca de 30 milhões de dólares, tendo uma vida útil de 25 anos, e que a idade média da frota brasileira é de 10 anos, para que esta abertura seja proporcionalmente adequada aos investimentos já realizados, o prazo proposto no PL 4199/2020 não é compatível e não dá a segurança necessária a novos investimentos. Desse modo, deve-se considerar que a abertura completa, ainda que não seja o ideal para o país, ocorra de maneira compatível com os investimentos na frota existente, portanto, seja de 15 anos.

Tal medida seria, de igual modo, uma forma de se guardar alguma oportunidade para a indústria naval brasileira. Entendemos que se deve evitar a abertura repentina, pois isto sim é a certeza de que não termos mais encomendas nesta indústria.

Vale mencionar que risco adicional é que com o passar do tempo a tendência será de que as empresas operem apenas com embarcações afretadas, comprometendo seriamente a segurança nacional pela falta de frota brasileira. Isto porque as afretadas podem ir embora a pedido do seu proprietário que é estrangeiro. Tal risco tem conotação comercial também, uma vez que a frota tenderá a ficar no controle integral de estrangeiros, que poderão atuar de forma a dificultar as nossas relações comerciais em benefício próprio.



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

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

Sala das Sessões,

Senador **MARCOS DO VAL**



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

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-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)



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

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**



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Carlos Portinho

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4199, de 2020)

Insira-se o seguinte § 1º ao art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, renumerando-se os demais:

“Art. 5º

.....
§ 1º A comprovação de existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira obedecerá a seguinte ordem de prioridade:

I – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída no País, desde que do mesmo tipo e porte;

II – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída fora do País, desde que do mesmo tipo e porte;

III – demais embarcações afretadas nos termos desta Lei.”

JUSTIFICAÇÃO

Muito embora o PL nº 4.199, de 2020, flexibilize os afretamentos de embarcações estrangeiras para promover um choque de oferta e reduzir custos de frete, é necessário conferir às embarcações brasileiras prioridade quando houver a circularização.

Ou seja, quando o embarcador apresenta sua demanda para o transporte de determinada mercadoria, havendo mais de uma embarcação disponível para o transporte, as embarcações de propriedade das EBNs terão prioridade para executar o transporte. Com essa medida, apresentamos mais um incentivo para que as empresas de navegação constituam frota nacional, sem no entanto restringir a abertura de mercado proposta pelo projeto.

Privilegiamos a frota nacional ao determinar que a embarcação de propriedade de uma EBN construída no País tenha a prioridade no bloqueio da circularização. Não havendo esta embarcação disponível, a EBN que tenha embarcação própria construída fora do País passa a ter a prioridade. Por fim, no terceiro nível de prioridade, estão as embarcações afretadas a tempo, nos termos dispostos no texto do PL, e as embarcações afretadas a casco nu, que concorrerão em pé de igualdade. Esperamos, com essa medida, demonstrar ainda mais nosso reconhecimento da necessidade de se incentivar a formação de frota nacional e incentivar o setor da produção naval brasileira que gera muitos empregos e é fundamental para a economia de muitos estados do país.

Contamos com o apoio das Senadoras e dos Senadores para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS PORTINHO
PL/RJ

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2021)

Dê-se a seguinte redação aos §§ 2º e 3º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, alterado pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

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

I - após 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;

II - após 10 (dez) anos de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações;

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 15 (quinze) anos de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 4.199/2020, ao alterar o artigo 10 da Lei 9.432/97, traz enorme risco ao Estado e aos usuários. Isto porque, ao permitir que empresas de navegação operem na navegação de cabotagem sem terem embarcações próprias, não leva em consideração que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no investimento a longo prazo num mesmo país.

Estas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal. Mais grave que a volatilidade do serviço é seu custo, que acompanha o mercado de afretamento internacional sem nenhum comprometimento com a

economia do país, enquanto as empresas que possuem frota permanente no Brasil são comprometidas com o mercado local e não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso.

A ideia inicial do Projeto de Lei foi de aumentar o número de *players* do mercado, ou seja, as empresas de navegação. Assim, esse objetivo não guarda relação em adição de empresas que não façam investimentos na frota brasileira.

Considerando que o custo de investimento em uma embarcação é de cerca de 30 milhões de dólares, tendo uma vida útil de 25 anos, e que a idade média da frota brasileira é de 10 anos, para que esta abertura seja proporcionalmente adequada aos investimentos já realizados, o prazo proposto no PL 4199/2020 não é compatível e não dá a segurança necessária a novos investimentos. Desse modo, deve-se considerar que a abertura completa, ainda que não seja o ideal para o país, ocorra de maneira compatível com os investimentos na frota existente, portanto, seja de 15 anos.

Tal medida seria, de igual modo, uma forma de se guardar alguma oportunidade para a indústria naval brasileira. Entendemos que se deve evitar a abertura repentina, pois isto sim é a certeza de que não termos mais encomendas nesta indústria.

Vale mencionar que risco adicional é que com o passar do tempo a tendência será de que as empresas operem apenas com embarcações afretadas, comprometendo seriamente a segurança nacional pela falta de frota brasileira. Isto porque as afretadas podem ir embora a pedido do seu proprietário que é estrangeiro. Tal risco tem conotação comercial também, uma vez que a frota tenderá a ficar no controle integral de estrangeiros, que poderão atuar de forma a dificultar as nossas relações comerciais em benefício próprio.

Sala de Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2021)

Dê-se ao Art. 19 do PL 4199/2020, que altera a Lei nº 9.432, de 1997, a seguinte redação:

“Art. 19. A Lei nº 9.432, 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 tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com pelo menos uma embarcação própria compatível com a navegação pretendida;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A constituição de empresa brasileira de navegação, como em toda a atividade de transporte, deve ser concedida apenas a empresas que tenham um mínimo de ativo para operar na atividade. Uma empresa de transporte rodoviário tem caminhões, uma empresa ferroviária possui locomotivas, e é natural que na navegação não seja diferente e que a empresa possua navios para operar na navegação de cabotagem, sendo inaceitável que operem sem terem embarcações próprias.

Importante esclarecer que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no investimento a longo prazo num mesmo país. Estas, provavelmente, irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, o que possivelmente irá fragilizar e até mesmo tornar inviáveis rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões do Brasil.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, e esta situação provavelmente as fará repensar no uso do modal aquaviário. Mais grave que a volatilidade do serviço é custo que os fretes poderão alcançar, pois empresas sem compromisso com o país buscarão acompanhar os preços dos fretes internacionais sem nenhum comprometimento com a economia brasileira, enquanto que as empresas que possuem frota permanente no Brasil, por outro lado, são e serão sempre comprometidas com o mercado local.

A redação dada à definição de Empresa Brasileira de Navegação (EBN) no PL coloca em risco não apenas a cabotagem, mas todas as demais navegações. Além disso, a tendência é de termos uma frota, ainda que usando a bandeira nacional, toda de propriedade estrangeira, o que comprometerá seriamente a soberania e segurança do Brasil.

Sala de Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2021)

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

“Art. 0. Fica expressamente vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.”

JUSTIFICAÇÃO

Quando da propositura da EMENDA 6 PLEN - PL 4199/2020, de teor semelhante a esta, argumentou-se ser essencial que o novel marco legal que pretende disciplinar a cabotagem, contivesse restrição à verticalização multimodal que tende a obliterar o mercado dos transportadores rodoviários autônomos.

Argumentou-se então que:

“(…) a possibilidade de “entregar” toda a logística do transporte aquaviário e terrestre ao mesmo grupo econômico, tende à formação de cartel, inclusive porque os pequenos transportadores não terão condições de competir com a concorrência, principalmente a estrangeira.

A ocorrência de um mesmo grupo econômico em todos os ciclos do transporte abre caminhos para o abuso econômico, o desequilíbrio de mercado e a formação de cartel.

Vale ressaltar que o maior modal de transporte no Brasil é o terrestre e milhares de motoristas e holdings familiares dependem dele para seu sustento. Se houver permissão para que grandes empresas, grandes grupos econômicos e empresas estrangeiras monopolizem o setor do transporte no país, fatalmente será o fim da produção de renda por muitos brasileiros.”

Em parecer aprovado junto à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) dia 21/09/2021, o voto do Relator rejeitou a proposta aventada sob argumentos que respeitosa e discordamos, que merecem reexame oportuno do Plenário do Senado Federal.

De partida, entendemos desassistir à razão a contraposição entre o comando apresentado e o art. 170 da Constituição Federal, que norteia os princípios gerais da ordem econômica, mormente em seus incisos IV e V, em que se resguarda, respectivamente, a livre concorrência e a defesa do consumidor. *Data maxima venia*, não observamos na proposição qualquer ameaça a ambos valores. Inclusive entendemos que a potencial cartelização advinda da verticalização do transporte multimodal, já concentrado em um pequeno número de atores, tende a tornar inviável a entrada de novos atores no setor, e desalojar trabalhadores e empreendedores que nele atuam, com responsabilidade e expertise.

Em análise material do proposto, o relatório propõe como argumento para a rejeição da emenda que:

“A restrição à livre atuação dos agentes proposta pela Emenda nº 6, na realidade, produz ela mesmos efeitos anticompetitivos, ao limitar a variedade de oferta de serviços e reduzir a competição entre os diferentes modos de transporte.”

Entendemos, em sentido diametralmente oposto, que ao se permitir que grandes conglomerados atuem de modo verticalizado, ocupando todos os espaços possíveis na cadeia logística, produz-se os alardeados efeitos anticompetitivos, fagocitando as diversas unidades produtivas que hoje coexistem em competição instalada, benéfica, em potenciais monopólios ou oligopólios habilitados a desbaratar mercados locais.

Não à toa que se observa em diversos setores econômicos os males da concentração advinda pela verticalização. Causa paradoxo que no mesmo fôlego em que ortodoxias defendam o desmonte de empresas estruturantes como as estatais, se propugne a formação de gigantes monólitos sujeitos unicamente aos interesses privados, visando altas margens de lucro e manutenção de suas posições de dominância.

Pelo exposto, solicita-se aos pares o apoio a esta proposta.

Sala de Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o inciso V do art. 27.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 27, V do Projeto de Lei revoga o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Esse dispositivo prevê que está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na ANTAQ a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência, seja a participação direta como acionista ou sócio; ou como administrador, gerente ou membro do Conselho Fiscal, ou como empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso, inclusive de sua instituição controladora, ou de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.

Diz ainda o parágrafo único do art. 58 que está impedido de exercer cargo de direção o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

São normas moralizadoras que visam evitar que haja conflito de interesses na gestão das agências reguladoras, e impedir que pessoas com atuação no mercado regulado passem, sem período de quarentena de 12 meses, a atuar como reguladores.

Ao apreciar o PL que deu origem à Lei Geral das Agências (Lei nº 13.848, de 2019) esta Casa aprovou parecer da Relatora Senadora Simone Tebet que propunha a adoção dessa mesma regra para o conjunto das Agências Reguladoras. Contudo, o Presidente da República vetou o dispositivo sob a alegação de que tal vedação seria contrária ao interesse público, “pois exige tempo demasiado de afastamento prévio, limitando de forma exagerada a participação de pessoas que tenham experiência no setor privado, no campo de atividade da agência reguladora” e



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador PAULO PAIM

que “a proteção da moralidade e impessoalidade na hipótese é assegurada pelas disposições da Lei nº 12.813, de 2013, que trata do conflito de interesses no âmbito do Poder Executivo federal.”

Ocorre que, como comprova a vigência da norma, no caso da Antaq e ANTT, nenhum prejuízo traz à atuação da agência, além de valorizar o servidor de carreira e a profissionalização da gestão regulatória.

Dessa forma, propomos suprimir-se a revogação, em favor da preservação da regra vigente.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 12 a seguinte redação:

“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, a Constituição Federal e o disposto na legislação trabalhista.

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, nos termos dos art. 611 a 625 da Consolidação das Leis do Trabalho aprovada pelo Decreto Lei nº5,452, de 1º de maio de 1943.”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 12 submete os contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada às 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 à Constituição Federal, mas ignora a obrigatoriedade da aplicação da CLT.

E ao remeter no parágrafo único os direitos à prevalência do negociado sobre o legislado, deixa de fazer a necessária sujeição dessa hipótese ao disposto nos art. 611 a 625 da CLT, que regem essa situação.

Ora, a atuação de empresa estrangeira no Brasil, na navegação de cabotagem, não pode servir de pretexto ao desrespeito à lei trabalhista nacional. O trabalhador, mesmo estrangeiro, autorizado a atuar na navegação de cabotagem (sendo que 2/3 dos trabalhadores devem ser brasileiros, segundo o PL), deve ter os mesmos direitos assegurados ao trabalhador brasileiro, e em nenhum caso deve ser afastada a lei trabalhista pátria.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



PL 4199/2020
00063

SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fabiano Contarato

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Suprima-se o inciso III, do artigo 5º, §1º, do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

JUSTIFICAÇÃO

Consideramos o projeto extremamente meritório ao estimular a navegação de cabotagem no Brasil, com potencial para melhorar o sistema de transporte brasileiro, reduzindo custos e promovendo investimentos, especialmente para o Espírito Santo que já é um dos estados com maior volume de cargas transitando pela cabotagem.

O inciso III do art. 5º, §1º deste projeto prevê a possibilidade de afretamento, por empresas habilitadas no BR do Mar, de embarcações de subsidiárias integrais estrangeiras para operar a navegação de cabotagem em diversas hipóteses. Uma destas possibilidades é em substituição a embarcações em construção no exterior, pelo prazo de até 3 anos.

A supressão da obrigatoriedade de contratação de estaleiro no Brasil prejudica não só o Espírito Santo, que tem um grande setor de construção naval, mas toda a economia nacional. A indústria naval enfrenta um período de grandes dificuldades e precisa de estímulos para recuperar sua capacidade de investimentos e criação de empregos.

Dessa maneira, a possibilidade de contratação de estaleiros no exterior prejudica a recuperação de toda a cadeia produtiva da indústria naval que envolve também o mercado de peças, equipamentos e manutenção.

Por essas razões, peço apoio aos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Plenário,

Senador FABIANO CONTARATO