



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

SF/24713.00272-26

## PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.221, de 2019, do Senador Chico Rodrigues, que *altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.*

Relator: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

### I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a examinar o Projeto de Lei (PL) nº 3.221, de 2019, do Senador Chico Rodrigues, que *altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras.*

A Lei nº 9.432, de 1997, passaria a vigorar com nova redação para que não mais dependa de autorização o afretamento a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio portuário e marítimo. Tais embarcações seriam consideradas brasileiras para todos os efeitos, independentemente de sua origem construtiva.





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

É acrescido ainda novo dispositivo a essa lei, para estabelecer que será livre a aquisição de embarcações nacionais ou estrangeiras, novas ou usadas, para utilização, pelas empresas brasileiras de navegação, sendo vedado o estabelecimento de normas infralegais que criem embaraços ou desvantagens comparativas para essa aquisição.

A norma resultante da aprovação do PL teria vigência imediata.

O autor justifica sua proposição afirmando que o objetivo da proposta é livrar as empresas das amarras para o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu. A medida estimula a redução dos custos de navegação. Ressalta ainda que, no Brasil, somente 14% do transporte de carga acontece por meio aquaviário. Há um potencial imenso não explorado para o transporte de carga por navegação de cabotagem e por navegação de interior. O autor defende também o impedimento de criação de novas normas infralegais que criem embaraços desnecessários para a aquisição de embarcações novas ou usadas.

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 29 de maio de 2022, tendo sido encaminhada a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Em vista do disposto no art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão analisar o mérito de projetos que versem sobre transportes. Como se trata de decisão terminativa, competenos também a análise não só do mérito, mas também da constitucionalidade, da juridicidade e da técnica legislativa.

A Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre regime dos portos, navegação lacustre, fluvial,





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Alessandro Vieira

marítima, aérea e aeroespacial (art. 22, X). A deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior. Assim, a proposição obedece aos requisitos constitucionais formais para a espécie normativa e não afronta dispositivos de natureza material da Carta Magna.

Quanto à técnica legislativa, não há qualquer óbice ao texto do projeto, estando o mesmo de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com a redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Quanto ao mérito, o PL nº 3.221, de 2019, propõe que o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu seja livre para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio portuário e marítimo.

Entretanto, em data posterior à apresentação da proposição em análise, foi sancionada a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, conhecida como BR do MAR. A lei promove algumas alterações importantes na legislação. A principal mudança implementada é de facilitar regras para a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados no setor. Aumentaram-se as possibilidades das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) fazerem afretamentos sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias, sem deixar de criar incentivos para que as EBNs tenham frota própria, garantindo-se assim a disponibilidade do serviço mesmo em caso de mudança da demanda internacional causada pela volatilidade dos preços.

Em relação ao afretamento a casco nu, a lei que cria o programa BR do MAR libera imediatamente o afretamento de uma embarcação com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira. Pelos quatro anos seguintes, o limite é aumentado gradativamente,





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

sendo livre, sem limitação de quantidade, a partir de quatro anos da vigência da lei.

Entendemos que não se pode desprezar totalmente os investimentos já realizados por empresas brasileiras que fizeram investimentos recentes ao adquirir embarcações próprias. Caso o PL venha a se tornar lei, já não haverá limitação de quantidade de embarcações a afretar desde o início de sua vigência, ao contrário do escalonamento que foi estabelecido pelo programa BR do MAR. A regra que foi criada em 2022 considera o impacto nas empresas existentes e fornece um período de transição adequado para que as empresas possam se ajustar às novas regulamentações ou requisitos. A título exemplificativo, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) possui hoje mais de 1.200 autorizações para a operação das EBNs em todo o Brasil.

O PL nº 3.221, de 2019, insere ainda novo artigo na Lei nº 9.432, de 1997, para estabelecer que é livre a aquisição de embarcações nacionais ou estrangeiras, novas ou usadas, para utilização pelas empresas brasileiras de navegação. Justifica o autor que a proposta pretende suprimir a criação de embaraços desnecessários para a aquisição de embarcações, sejam novas ou usadas que existem na normatização infralegal.

No entanto, é justo haver um incentivo para que as empresas contratem a construção de embarcações nos estaleiros brasileiros. O programa BR do MAR preocupa-se com isso, no seu art. 5º, § 1º, incisos II e III. O dispositivo permite que as EBNs possam afretar embarcações a tempo, que envolvem custos mais baratos, caso tenham embarcações em construção. E, caso a construção seja no Brasil, o limite de afretamento é duas vezes maior.

Importante frisar que não há impedimento para a aquisição de embarcações estrangeiras na legislação vigente. Inclusive, a grande maioria das embarcações porta-contêineres que operam na cabotagem nacional não foram construídas em estaleiros brasileiros.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

Quanto à importação de embarcações usadas de transporte de cargas e passageiros, existem normas infralegais que tratam da segurança operacional e da obediência a normas ambientais. Tais regras não poderiam ser desrespeitadas sob pena de degradação do mercado nacional que se tornaria atrativo para embarcações ineficientes e defasadas. Ainda que aprovado o dispositivo sugerido pelo PL, seria inócuo retirar uma restrição comercial de livre aquisição de embarcações, sem, por outro lado, eliminar outras normas de segurança operacional e ambiental.

O PL nº 4.199, de 2020, que deu origem à lei do BR do MAR, foi discutido exaustivamente entre o setor produtivo, parlamentares e o Governo Federal. O texto da lei representa a construção do melhor cenário possível, que acomoda os interesses da indústria naval, do aumento da oferta de cabotagem, da proteção da marinha mercante brasileira e da abertura, ainda que gradual, de setor tão estratégico para o país.

Assim, os objetivos pretendidos pela proposição em análise já estão atendidos pela legislação que passou a vigorar após a apresentação do PL nº 3.221 de 2019. O momento é de observação dos resultados que o atual arcabouço normativo produzirá para, se necessário, corrigir e aprimorar eventuais pontos da lei no futuro.

### III – VOTO

Em vista do exposto, nos termos do Art. 133, inciso V, alínea “d,” combinado com o art. 334, inciso I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, o voto é pela **declaração de prejudicialidade** do PL nº 3.221, de 2019.

Sala da Comissão,





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Alessandro Vieira

, Presidente

, Relator

