

# NOTA DESCRITIVA DO PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

## "BR do Mar"

Dezembro de 2020

**César Costa Alves de Mattos**

Consultor Legislativo da Área IX  
Política e Planejamento Econômico, Desenvolvimento  
Econômico e Economia Internacional

**Sandro Silva Gonçalves**

Consultor Legislativo da Área XIII  
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes



© 2020 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) os(as) autores(as). São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

O conteúdo deste trabalho é de exclusiva responsabilidade de seus(suas) autores(as), não representando a posição da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal do(a) consultor(a).

# SUMÁRIO

---

<b>I – INTRODUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>II – DESCRIÇÃO DO PROJETO DE LEI.....</b>	<b>4</b>
<b>III – JUSTIFICAÇÃO .....</b>	<b>9</b>

## **Projeto de Lei nº 4.199, de 2020**

**Ementa:** Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

### **I – INTRODUÇÃO**

---

Esta nota descreve o conteúdo do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, que “Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004”.

A proposta, de iniciativa do Poder Executivo, foi apresentada à Câmara dos Deputados no dia 13 de agosto de 2020, tendo sido acompanhada da Mensagem de Solicitação de Urgência nº 443/2020, por intermédio da qual era requerida a apreciação da matéria, pelo Plenário, no prazo de 45 dias.

Observado o disposto no art. 64, § 1º, da Constituição Federal, a aludida proposição passou a sobrestar a pauta a partir do dia 28 de setembro de 2020, com exceção do exame de medidas provisórias, propostas de emenda à Constituição, projetos de decreto legislativo e projetos de resolução.

A proposta foi distribuída à Comissão de Minas e Energia; de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Trabalho, de Administração e Serviço Público; de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Aquele que vier a relatar a matéria em Plenário, o fará em substituição aos citados colegiados.

### **II – DESCRIÇÃO DO PROJETO DE LEI**

---

O Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, de autoria do Poder Executivo, tem por objetivo instituir o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, denominado BR do Mar, estabelecendo orientações e regras para

as empresas brasileiras de navegação que dele tomem parte, especialmente no que respeita ao afretamento de embarcações.

O projeto tem início com a enunciação dos objetivos (art.1º, incisos I a VIII) e das diretrizes (art 2º, incisos I a XII) do BR do Mar. A seguir, a proposta fixa os requisitos para que a empresa seja habilitada no Programa (art. 3º, incisos I a III), quais sejam: (i) estar autorizada a operar, na cabotagem, como empresa brasileira de navegação; (ii) comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e (iii) firmar termo de compromisso que a obrigue a apresentar, periodicamente, informações relativas à observância de diretrizes relacionadas nas alíneas de *a* a *l*. De acordo com a iniciativa, a habilitação da empresa no programa BR do Mar dar-se-á mediante ato do Ministro da Infraestrutura (art. 4º); tal habilitação, porém, poderá ser cassada se não observadas as diretrizes a que se refere o art. 3º. As disposições dos arts. 1º a 4º compõem o conteúdo do capítulo I.

No capítulo II, cuida-se do afretamento de embarcações pelas empresas que estejam habilitadas no programa BR do Mar, na modalidade “por tempo”.

A seção I lança as hipóteses de afretamento “por tempo” (art. 5º), admitido desde que a embarcação a ser afretada pertença a subsidiária integral de empresa brasileira de navegação ou tenha sido afretada por ela na modalidade a “casco nu”. Resumidamente, pode-se afretar embarcação por tempo no programa BR do Mar: (i) para ampliação da tonelagem de porte bruto de embarcações próprias, nos termos definidos em ato do Poder Executivo; (ii) em substituição a embarcação em construção no País, até 200% da TPB<sup>1</sup>; (iii) em substituição a embarcação em construção no exterior, até 100% da TPB; (iv) em substituição a embarcação, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, até 100% da TPB; (v) para contratos de transporte de longo prazo; e (vi) para operações especiais de cabotagem, assim consideradas as que se destinem a suprir o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou não consolidado. Ainda na seção I, os arts. 6º, 7º e 8º impõem regras

---

<sup>1</sup> Tonelagem de Porte Bruto.

específicas aplicáveis às hipóteses de afretamento consideradas, respectivamente, nos itens (ii), (v) e (vi).

Na seção II, discriminam-se direitos e deveres relativos ao uso de embarcações afretadas. De acordo com o art. 9º, tais embarcações devem ser submetidas a inspeção periódica no País, ser comandadas por brasileiros e operadas por tripulação formada por 2/3 de nacionais, e estar amparadas por contrato de seguro marítimo. Caso não observe esses deveres, a Empresa Brasileira de Navegação (EBN) perde o direito de manter a embarcação afretada no Brasil (art. 10). Com respeito aos direitos relacionados ao uso das embarcações afretadas (art. 11), garante-se à EBN o repasse de recursos provenientes do recolhimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e dos valores que lhes sejam equivalentes, quando presente isenção da cobrança de AFRMM nas operações no Norte e Nordeste, de acordo com o previsto na Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Garante-se, também, que a prestação dos serviços de praticagem e de apoio marítimo a embarcações afretadas preserve as condições comerciais usuais no setor. Finalmente, possibilita-se que sejam consideradas de bandeira brasileira as embarcações afretadas, para efeito de circularização<sup>2</sup>.

Ainda na seção II, estabelece-se que o contrato de trabalho do tripulante que atue em embarcação estrangeira afretada deve ser regido pelas normas do país de bandeira (art. 12). Além disso, prevê-se que sejam automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária – com suspensão do pagamento do Imposto de Importação, do IPI, do PIS/Pasep-Importação, da Cofins-Importação, da Cide-Combustíveis e do AFRMM - as embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem (art. 13).

A seção III, por sua vez, apresenta as seguintes regras gerais aplicáveis aos afretamentos (arts. 14 e 15): (i) cumpre à agência reguladora definir os conceitos de embarcação efetivamente operante e de embarcação pertencente a um mesmo grupo econômico; (ii) cabe ao Poder Executivo emitir

---

<sup>2</sup> Consulta feita pela agência reguladora ao mercado nacional atuante, a fim de saber se existe disponibilidade de embarcação nacional para efetuar transporte ou apoio requerido, antes que se autorize o afretamento de embarcação estrangeira.

ato que disponha sobre contratação de construção de embarcação no exterior e limites de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações.

A seguir, o capítulo III estabelece as condições por meio das quais a administração do porto organizado poderá firmar contrato temporário com particulares, com a finalidade de utilização de áreas ou instalações necessárias à movimentação de cargas transportadas em operação especial de cabotagem (art. 16).

No capítulo IV, das disposições finais, há comandos avulsos e alterações em leis vigentes, inclusive revogações do todo ou de partes.

Estipula-se que os órgãos com atuação nos portos considerem as especificidades do transporte por cabotagem (art. 17), que o Ministério de Infraestrutura e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tenham autorização para consultar dados e informações do setor de transporte aquaviário (art. 18) e que ato do Ministro de Infraestrutura possa estabelecer as hipóteses de afretamento de embarcação estrangeira consideradas de interesse público (art. 19).

No art. 20, modifica-se a Lei nº 5.474/68, para permitir que, na cobrança judicial de duplicata não aceita, a entrega e o recebimento de mercadoria possam ser comprovados por meio eletrônico.

No art. 21, modifica-se a Lei nº 9.432/97, para (i) definir os conceitos de empresa brasileira de navegação, de embarcação brasileira e de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN); (ii) obrigar a disponibilização de vagas para praticantes brasileiros do oficialato nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a “casco nu” e nas afretadas “por tempo”; (iii) permitir, de forma gradual, o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu, sem que, para tanto, seja preciso possuir frota própria ou contratar a construção de embarcação; (iv) permitir que sejam registradas no Registro Especial Brasileiro (REB) embarcações da frota da EBIN ou que tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com EBN; (v) considerar novas, para efeito legal, as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo

curso, ainda que utilizadas para transporte remunerado em sua viagem de vinda ao País.

No art. 22, modifica-se a Lei nº 10.233/01, para (i) ampliar o número de diretores da Antaq; (ii) recolocar as instalações portuárias na esfera de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit); (iii) atribuir ao Dnit as tarefas de projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos federais; e (iv) incorporar ao Dnit o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH).

No art. 23, modifica-se a Lei nº 10.893/04, para (i) determinar que seja repassada ao Fundo de Marinha Mercante (FMM) a totalidade da arrecadação do AFRMM gerado por EBN que tenha operado com embarcação estrangeira, mas somente na navegação de longo curso; (ii) assegurar recursos do AFRMM à EBN que tenha afretado, “por tempo”, embarcação estrangeira de sua subsidiária integral; (iii) permitir o uso de recursos do AFRMM não apenas em melhorias, reparo e manutenção de embarcação própria, mas também afretada; (iv) permitir o uso de recursos do AFRMM, pela EBN, como garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro; (v) permitir que os recursos do AFRMM sejam usados pela EBN a título de reembolso anual dos valores pagos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; (vi) estatuir que os recursos do AFRMM sejam aplicados pela EBN em embarcação do mesmo tipo da que os tenha gerado; (vii) permitir que outras instituições financeiras, além do Banco do Brasil, possam receber os depósitos em conta vinculada da EBN; e (viii) permitir que os recursos do FMM sejam aplicados em novas modalidades de investimento naval, inclusive no financiamento de 80% de construção, melhoramento ou reparo de embarcação de empresa estrangeira, desde que feitos em estaleiro do País.

O art. 24 dispõe sobre a transformação de cargos no âmbito do Poder Executivo, com vistas aos novos postos de diretoria da Antaq. O art. 25 promove alterações na Tabela de cargos constante da Lei nº 10.233/01, com o mesmo propósito.



No art. 26, cuida-se de preservar as liberações de recursos das contas vinculadas às EBN, segundo a sistemática atual, até que o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante (CDFMM) edite ato tratando do assunto.

Por fim, o art. 27 promove a revogação do Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892; do Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940; e de comandos diversos das Leis nº 6.458/77, nº 9.432/97, nº 10.233/01, nº 11.483/07, nº 11.518/07, nº 12.599/12, nº 12.815/13, nº 13.848/19, e da Medida Provisória nº 2.217-3/01.

### III – JUSTIFICAÇÃO

---

Na exposição de motivos que acompanha o projeto em exame, os Ministros de Estado da Infraestrutura, da Economia e da Secretaria-Geral da Presidência da República enfatizam a pequena participação da cabotagem na matriz de transportes brasileira, muito embora afirmem que o transporte aquaviário de cargas seja comparativamente mais eficiente e de menor custo que os modos rodoviário ou ferroviário.

De acordo com S.Exas., a experiência internacional demonstra que a cabotagem logra aumentar sua participação na matriz de transporte se o governo do país adota medidas que garantam “*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; e ii) o distanciamento das condições de volatilidade dos preços dos fretes praticados no mercado internacional e da volatilidade da disponibilidade de embarcações/frota desse mercado para o mercado interno*”.

Os ministros ressaltam que a atividade precisa de uma política específica, materializada na forma de projeto de lei, após diversas reuniões e debates com agentes do setor. A iniciativa, dizem, conduz a uma estrutura de custos mais adequada às empresas de cabotagem, permitindo também que os serviços estejam sempre disponíveis aos usuários. Destacam, com respeito à política setorial, os seguintes objetivos: “*I. incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; II. ampliar a disponibilidade de frota no território nacional; III. incentivar a*

*formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; IV. estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações utilizadas na navegação de cabotagem; V. revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval; VI. incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e VII. otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM’.*

S.Exas. salientam, a seguir, o tratamento do regime de trabalho em embarcações estrangeiras afretadas, que passa a ser regido pelas normas do país de bandeira, garantindo, afirmam, segurança jurídica e encorajando a presença de novos investidores no País. Apontam, ainda, a importância de se ter incorporado o setor de transporte de petróleo ao domínio das novas regras, pois a atividade teria enorme relevância social e econômica.

Em sequência, indicam a conveniência da concessão do uso temporário de instalação portuária, com a finalidade de promover as operações especiais de cabotagem, voltadas para linhas e mercados novos ou incipientes. Ato contínuo, argumentam que a ampliação das atividades de cabotagem a longas distâncias não é contrária aos interesses dos transportadores rodoviários, os quais serão levados a reconfigurar suas rotas, privilegiando as curtas distâncias.

Quase ao final, os ministros explicam alterações de natureza organizacional e administrativa relacionadas ao Dnit, ao INPH e à Antaq.

Encerram a Exposição de Motivos cuidando das revogações, as quais seriam necessárias para a obtenção de consolidação normativa acerca do tema.