

Resumo Executivo - [PL nº 4199 de 2020](#)

Autor: Câmara dos Deputados

Apresentação: 14/12/2020

Ementa: 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.

Orientação da FPA: Favorável ao projeto

Principais pontos

- Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), objetivando melhorar a qualidade e incentivar a concorrência na prestação do serviço de transporte de cabotagem, ampliar a frota para a navegação de cabotagem, estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem, incentivar a formação de marítimos nacionais, incentivar os investimentos decorrentes de operações de cabotagem em instalações portuárias e otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Justificativa

- Aprovado pelo Plenário da Câmara dos Deputados, o texto cria a chamada BR do Mar, em alusão a uma rodovia marítima.
- A navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos marítimos, sem perder a costa de vista. O sistema foi muito usado para o transporte de cargas no Brasil na década de 1930, antes do desenvolvimento de ferrovias e estradas.
- Segundo o PL, as empresas poderão afretar embarcações a casco nu. Ou seja, alugar um navio vazio para uso na navegação de cabotagem. A matéria libera progressivamente o uso de navios estrangeiros entre portos brasileiros, mesmo que as embarcações tenham sido construídas fora do país.
- O parecer do relator, aumenta de três para quatro anos o tempo de transição para o afretamento de navios estrangeiros. De acordo com o texto, após um ano de vigência da lei, as empresas poderão afretar duas embarcações. No segundo ano, três. E no terceiro ano, quatro navios. A partir daí, não haverá limite para afretamento, observadas condições de segurança

definidas em regulamento.

- As embarcações estrangeiras devem usar a bandeira do país de origem. A bandeira do país vincula algumas obrigações legais, desde comerciais, fiscais e tributárias até trabalhistas e ambientais.

Emendas

- Duas mudanças aprovadas pelo Plenário da Câmara tratam de regras sobre contratos de transporte de longo prazo e uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para financiar projetos de dragagem. Outra retoma trechos do texto original do projeto que haviam sido excluídos pelo relator.
- Os dispositivos atribuem ao Ministério da Infraestrutura a definição das cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo e a tonelagem máxima que poderá ser afretada em relação às embarcações operantes com bandeira brasileira.
- Outra emenda aprovada direciona 10% dos recursos do FMM ao financiamento total de projetos de dragagem de portos, hidrovias e canais de navegação apresentados por arrendatários e operadores de terminais de uso privado a fim de manter a profundidade da área fixada no edital de concessão.
- O projeto facilita a atuação de empresas brasileiras de investimento na navegação, como já ocorre em outros países na área de aviação comercial. Devido ao alto preço, grupos econômicos geralmente vinculados a bancos compram um avião e o alugam às companhias aéreas. Com as empresas de investimento em navegação ocorre o mesmo.
- O texto permite inclusive a transferência dos direitos de afretamento de embarcação estrangeira por tempo determinado às empresas de navegação, que prestam o serviço de transporte marítimo.

Direitos trabalhistas

- Em qualquer situação de afretamento prevista no projeto, os contratos de trabalho dos tripulantes de embarcação estrangeira afretada seguirão as normas do país à qual pertence a bandeira usada pelo navio.
- As empresas operadoras deverão seguir ainda regras internacionais, como as estabelecidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e também a Constituição Federal, que garante direitos como 13º salário, adicional de um terço de férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e licença-maternidade.
- Incluiu dispositivo que prevê a precedência de acordo ou convenção coletiva de trabalho sobre outras normas que regem as relações de trabalho a bordo. O texto torna obrigatória a abertura de vagas de estágio nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas para brasileiros que fizeram cursos do sistema de ensino profissional marítimo.
- Os navios afretados deverão manter tripulação brasileira equivalente a dois terços do total em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade. O comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de

máquinas deverão ser brasileiros.

- Se não houver tripulantes brasileiros suficientes para atingir o mínimo exigido, a empresa habilitada poderá pedir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira por até 90 dias ou por uma viagem, se a duração for maior que esse prazo.

Fonte: Agência Senado