

Tem início a regulamentação do BR do Mar*

Paulo Octavio de Paiva Almeida

No dia 4 de abril de 2022, o CDFMM deu o primeiro passo concreto para a implementação da Lei 14.301/2022, ao publicar a Resolução CDFMM-185, que adequa à lei os critérios para a liberação dos recursos financeiros das contas vinculadas das empresas de navegação. Este é o primeiro de uma série de três artigos contendo o que você precisa saber sobre a lei 14.301/2022 e a regulamentação que falta para sua implementação.

Este é o primeiro de uma série de três artigos sobre a Lei 14.301, de 7 de janeiro de 2022.

Conhecida como lei do Programa de Incentivo ao Transporte de Cabotagem (BR do Mar), assim chamada por ter criado o programa de mesmo nome, é na verdade bem mais abrangente. A lei contém outros dispositivos que ampliam seu escopo para incluir todas as modalidades de navegação, além da cabotagem, e introduzem modificações em importantes leis integrantes do ordenamento jurídico do transporte marítimo e da construção naval.

O presente artigo trata da criação do BR do Mar, seus objetivos, requisitos e critérios para habilitação das empresas; e as modalidades de afretamento das embarcações que fazem parte do programa.

No segundo serão apresentadas as modificações introduzidas na Lei 9.432/1997, responsável pela criação do Registro Especial Brasileiro (REB) e ordenação do transporte aquaviário, em especial a criação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN) e a flexibilização das regras para o afretamento a casco nu pelas empresas brasileiras de navegação.

O último dos três artigos cuidará das modificações na Lei 10.893/2004, que regulamenta o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) com destaque para a redução das alíquotas do AFRMM e as novas possibilidades de uso para os recursos provenientes de sua arrecadação. O terceiro artigo também apresentará o que falta fazer em termos de regulamentação para a plena implementação da lei.

Há instrumentos normativos que são demandados expressamente pela lei, mas há vários outros não mencionados, que ainda assim deverão ser editados por diversos órgãos para adequar o marco regulatório brasileiro às modificações introduzidas. Na esteira do decreto que regulamentará a lei, o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) têm papel fundamental a desempenhar. Ao primeiro cabe estabelecer, entre outras, a forma de concessão da habilitação e as competências para o estabelecimento das equivalências de TPB de embarcações. À Antaq cabe estabelecer os critérios para enquadrar a embarcação como efetivamente operante e pertencente a um mesmo grupo econômico e adequar suas normas às modificações na lei 9.432/1997.

O PROGRAMA BR DO MAR

Objetivos

Os objetivos do BR do Mar refletem-se em mecanismos de incentivo que podem ser agrupados em cinco eixos, mercado, mão de obra, construção naval, operações especiais e fontes de recursos.

EIXO	OBJETIVO	MECANISMO
Mercado	Ampliar a oferta, melhorar a qualidade, incentivar a concorrência e ampliar disponibilidade de frota	Permitir o afretamento de embarcações estrangeiras na modalidade por tempo pelas empresas BR do Mar
Mão de Obra	Incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais	Obrigar a serem brasileiros: comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas Criar de vagas para praticantes nas embarcações do BR do Mar
Construção naval	Revisar a vinculação das políticas de navegação com as políticas de construção naval	Permitir o uso do FMM para a manutenção de navios próprios e para obras em navios afretados pelas empresas BR do Mar
Operações especiais	Incentivar as operações especiais e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados	Permitir a formação de empresa de navegação para operar somente com embarcações afretadas por tempo, sem lastro em tonelagem pré-existente
Fontes de recursos	Otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do AFRMM	Permitir seu uso para pagar prêmios e encargos de seguros C&M das embarcações do BR do Mar

Requisitos

O BR do Mar é um programa destinado à cabotagem e, como tal, o primeiro requisito para fazer parte dele é estar autorizada pela Antaq, como empresa brasileira de navegação de cabotagem (EBN).

Originalmente, o principal fundamento para a Antaq conceder a outorga de EBN era a posse de uma embarcação brasileira. Com a lei surgiu uma nova categoria de outorga, a ser concedida especificamente para as empresas que farão parte do BR do Mar. Neste caso a autorização pode ser outorgada à empresa brasileira que esteja amparada nas hipóteses de afretamento previstas nessa lei (apresentadas mais adiante, neste artigo). A forma desta outorga de autorização será disciplinada em regulamento e as obrigações da empresa estarão limitadas à apresentação das informações utilizadas para a habilitação da empresa no BR do Mar.

Os outros requisitos são a empresa estar em situação regular com os tributos federais e apresentar, na forma e na periodicidade a serem estabelecidas em regulamentação própria, informações relativas à sua operação com relação aos parâmetros de monitoramento. ⁽¹⁾

1 Parâmetros : a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País; b) melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário; c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem; d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular; e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada; f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País; g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem; h) segurança no transporte

Critérios para habilitação

A habilitação no BR do Mar será dada à empresa interessada, por ato do ministro da Infraestrutura, em formato de concessão a ser disciplinado por regulamento, que incluirá as seguintes regras:

- A perda das condições originais acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar; e
- A empresa que perder a sua habilitação não terá direito à obtenção de uma nova por dois anos.

Modalidades de afretamento para embarcações do BR do Mar

Como visto anteriormente, a empresa habilitada no BR do Mar poderá operar na navegação de cabotagem dispondo apenas de embarcações estrangeiras afretadas. Por outro lado, a lei estabeleceu algumas condições para que o afretamento pudesse ser realizado.

A primeira condição é que o afretamento seja feito exclusivamente na modalidade por tempo.

Em segundo lugar, o contrato de afretamento deverá ser celebrado com uma subsidiária integral estrangeira da empresa; ou uma subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação, desde que as embarcações objeto do contrato estejam em propriedade ou em posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu, da empresa estrangeira.

Finalmente, o afretamento estará condicionado ao emprego a ser dado às embarcações e pode ter ou não necessidade de lastro em tonelagem da empresa. As embarcações podem ser afretadas para ampliar a tonelagem em operação ou substituir tonelagem em construção, nestes casos haverá necessidade de lastro em tonelagem própria ou em construção. Também podem ser afretadas para atender com exclusividade contratos de transporte de longo prazo ou operações especiais de cabotagem, neste caso sem necessidade de tonelagem pré-existente ou em construção.

As cláusulas essenciais para os contratos de longo prazo e as regras gerais para as operações especiais serão estabelecidas pelo Ministério da Infraestrutura.

Sempre na modalidade por tempo, para cada um dos tipos de emprego da embarcação foram instituídas regras específicas, que definem um limite de tonelagem para as embarcações que podem ser afretadas e um prazo de duração máximo para o afretamento. O quadro a seguir apresenta as regras para o afretamento de embarcações do BR do Mar.

dos bens transportados; i) desenvolvimento sustentável; j) transparência quanto aos valores do frete; k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e l) promoção da integridade.

A empresa habilitada no BR do Mar poderá operar na cabotagem embarcações afretadas por tempo

- De sua subsidiária integral estrangeira
- De subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação

FUNDAMENTO	LIMITE	PRAZO	OUTRAS CONDIÇÕES
Ampliação do TPB das embarcações próprias efetivamente operantes na cabotagem	Valor % do TPB pré-existente registrado pelo grupo econômico da afretadora		O valor do % será definido em ato do Poder Executivo Federal.
Substituição a construção no País	200% do TPB semelhante em construção	36 meses	Adiciona-se ao limite previsto na Lei 9.432/1997, para afretamento em substituição a construção
Substituição a construção no exterior	100% do TPB semelhante em construção	6 meses, prorrogáveis por igual período até o limite de 36 meses	Duração da construção: do pagamento inicial ao estaleiro até o termo de entrega e aceitação.
Uso exclusivo em contrato transporte de longo prazo	TPB necessário para demanda do contrato O Poder Executivo Federal poderá estabelecer um limite	Será definido pelo Minfra	Embarcações afretadas com este fundamento não valem para comprovar existência ou disponibilidade de bandeira brasileira.
Uso exclusivo em Operações Especiais	TPB necessário para demanda da operação	36 meses, prorrogáveis por 12 meses	Operação regular em transporte não existente ou consolidado.

Direitos e deveres das embarcações BR do Mar

As embarcações afretadas pelas regras do BR do Mar, estarão submetidas a direitos e deveres, que são apresentados nos próximos parágrafos. O descumprimento destas obrigações ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

São deveres das embarcações BR do Mar:

- Submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras. A inspeção da Autoridade Marítima poderá ser realizada antes de a embarcação entrar em AJB.
- Ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros. Os tripulantes embarcados em navios habilitados no BR do Mar serão considerados, como em viagem de longo curso.
- Ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio da qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro. Regulamento assegurará a livre contratação do seguro no mercado internacional ou doméstico.

São direitos das embarcações BR do Mar:

- Destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento (N e NE)
- Contratos de trabalho dos tripulantes de acordo com 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 a Constituição Federal. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.
- Regime de admissão temporária, automaticamente, sem registro de Declaração de Importação (DI) e com suspensão total do pagamento dos tributos federais

Paulo Octavio de Paiva Almeida é engenheiro naval pela Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, com pós-graduação em Engenharia Naval do Programa de Engenharia Oceânica – COPPE – UFRJ. É sócio fundador da AQUAPAR. Foi subsecretário de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes.

***Artigo publicado em 29/05/2022 na revista Portos e Navios**