

FEVEREIRO E MARÇO
2019

RUY DE MELLO MILLER

ADVOCACIA

Desde 1961

Boletim ANTAQ

EDIÇÃO 7

Aline Bayer

Ana Carolina Barbosa Kiritschenko

José Carlos Higa de Freitas

Marina Maciel

Rafael Ferreira

Thiago Miller

miller.adv.br

Introdução



O presente boletim é uma iniciativa da Advocacia Ruy de Mello Miller que tem como objetivo sistematizar as decisões proferidas nas reuniões de diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), além de outros julgamentos e discussões relacionados, gerando um repositório sólido que pode ser utilizado como base para futuras análises e iniciativas referentes aos setores marítimo e portuário.

Nesta edição, tratamos de temas importantes como (i) Exército brasileiro: requerimento de Isenção de taxa de armazenamento e de taxa mercadoria depositada em procedimento de importação (ii) Dutovia, contrato de passagem e regulação (iii) O enquadramento normativo de terminais retroportuários que utilizam píeres públicos de atracação (iv) Cessão de

uso não onerosa - equiparação entre OGMO e Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga (v) Novo acórdão do TCU determina providências à ANTAQ quanto à fiscalização e regulação de armadores estrangeiros (vi) Propostas Normativas.

Elaborado por profissionais especialistas em regulação marítima portuária que integram os núcleos de Direito Público, Direito Marítimo e Direito Digital da RMM, o Boletim ANTAQ é publicado bimestralmente. Caso deseje incluir um contato no nosso mailing para receber as próximas edições, ou caso não queira mais receber este documento, envie uma solicitação para josecarlos@miller.adv.br ou contate-nos pelo telefone (13) 3219-7303.

Desejamos uma leitura profícua e prazerosa, e seguimos à disposição.

Índice

REGULATÓRIO

Exército brasileiro: requerimento de Isenção de taxa de armazenamento
e de taxa mercadoria depositada em procedimento de importação
Página 4

Dutovia, contrato de passagem e regulação
Página 6

O enquadramento normativo de terminais retroportuários que utilizam
píeres públicos de atracação
Página 9

OUTORGA

Cessão de uso não onerosa - equiparação entre OGMO e
Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga
Página 12

MARÍTIMO

Novo Acórdão do TCU determina providências à ANTAQ quanto à
fiscalização e regulação de armadores estrangeiros
Página 14

LEGISLAÇÃO

Propostas Normativas
Página 16



REGULATÓRIO

EXÉRCITO BRASILEIRO: REQUERIMENTO DE ISENÇÃO DE TAXA DE ARMAZENAMENTO E DE TAXA MERCADORIAS DEPOSITADAS EM PROCEDIMENTO DE IMPORTAÇÃO

A 457ª Reunião Ordinária da ANTAQ deliberou sobre pedido de isenção de taxa de armazenamento e de taxa mercadoria depositada em pátios formulado pelo Exército Brasileiro em caso específico de importação de 56 viaturas blindadas de Combate Obuseiro Autopropulsadas M109 A5, 40 viaturas blindadas especializadas de transporte de munição M992 e 28 tubos M284, a serem desembarcados no Porto de Paranaguá.

O pedido de isenção foi baseado em alegadas restrições orçamentárias do

Exército Brasileiro com a consequente redução de créditos destinados a atender o custeio com despesas relacionadas ao processo de desembarço alfandegário, chegando à diretoria da agência em virtude de consulta formulada pela Autoridade Portuária do Porto de Paranaguá e Antonina – APPA através do Ofício nº 711/2018-APPA-EP.

O tema em comento foi analisado preliminarmente pela Chefia da Unidade Regional de Paranaguá – UREPR, que deduziu pela possibilidade de deferimento de pedido, tendo como

argumentos: (i) a isenção requerida refere-se única e tão somente às taxas devidas pelo requisitante, sem englobar desoneração aos agentes privados presentes no porto organizado — armador/afretador/operador portuário, que, in casu, seriam Inframmar, Infracais e Infraport; (ii) a Autoridade Portuária tem autonomia para conceder descontos tarifários isonômicos e imparciais com base em justificativa firmada em sua estratégia comercial para aumento da competitividade do porto, atração de novos clientes, incremento na movimentação portuária; (iii) a isenção pleiteada vem de órgão federal voltado à prestação de serviço público, notadamente no caso concreto, que, inclusive, alega restrições orçamentárias; (iv) o fomento à cooperação e atuação harmônica entre os órgãos públicos.

O entendimento preliminar foi ratificado posteriormente pela Gerência de Regulação Portuária – GRP, sendo feitas ressalvas de que *“não estando caracterizada missão comercial (isto é, de exploração econômica) e sim importação de produtos balísticos a serem usados pelo Exército na sua finalidade pública, é razoável que as entidades públicas não onerem umas às outras, considerando, ademais, que a titularidade de exploração dos portos é da própria União, a qual contempla as Forças Armadas. Tal isenção, assim, não caracteriza discriminação indevida de usuários ou tratamento não isonômico”*.

A Superintendência de Regulação e a Procuradoria Federal junto a ANTAQ - PFA, por meio de seus pareceres, não

fizeram óbice à isenção, tendo a procuradoria afirmado, inclusive, que *“as atividades do Exército Brasileiro dizem respeito ao interesse coletivo de segurança nacional, de garantia da soberania do País, atividades essas de peculiar interesse para a continuidade da atividade do porto, e da própria nação brasileira”*, ressaltando, ao final, a competência da Diretoria Colegiada para deliberar sobre a matéria (v. art. 27, da Lei n. 10.233/01).

Em conclusão, o diretor relator Adalberto Tokarski acompanhou as manifestações técnicas e jurídica, decidindo pelo deferimento do pleito do Exército Brasileiro, autorizando a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA a isentá-lo do pagamento de taxa de armazenamento e taxa de mercadoria depositada em pátios no referido processo de importação de viaturas blindadas.



REGULATÓRIO

DUTOVIA, CONTRATO DE PASSAGEM E REGULAÇÃO

Tema recorrente e controverso desde a publicação da Resolução 3274/2014, a regularização de áreas exploradas “sem o competente instrumento contratual” (art. 34, XIV) voltou à discussão na 457ª reunião da Diretoria ANTAQ. Nessa oportunidade, a discussão referia-se aos dutos da TRANSPETRO no porto de SUAPE, cuja falta de regularização redundou em uma multa e na obrigação de quitar os valores devidos retroativamente.

Cabe situar que referido caso ocorreu em meio à promoção de regularização da exploração da poligonal do porto organizado de Suape pelos respectivos terminais. Empresas que

faziam uso de dutos ou esteiras foram notificadas pela ANTAQ para celebrarem espontaneamente contratos de passagem com a Autoridade Portuária.

No primeiro momento, a TRANSPETRO apresentou defesa invocando o artigo da 42, §2º, da Lei 8.987/95 (as concessões que estiverem com prazo vencido permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações), a incumbência da ANTAQ promover a licitação das áreas e a impossibilidade, em razão dessa omissão, de aplicar a multa a TRANSPETRO (*venire contra factum*

proprio), a quem não competia outra atitude, posto que permanecia pagando as tarifas e encargos contratuais. Suscitou, por fim, o interesse público à continuidade do abastecimento (Art. 177, IV, § 2º, I, da Constituição Federal), e o princípio da razoabilidade e proporcionalidade na dosimetria da pena.

No parecer instrutório, a unidade local da ANTAQ contestou as afirmações, destacando que as dutovias do Porto de SUAPE foram todas regularizadas, à exceção da TRANSPETRO, que deixou de fornecer as balizas técnicas que lhe foram exigidas para a confecção dos contratos de passagem, previsto na Resolução Normativa n. 7/2016. Recomendou a fixação da pena no valor de R\$175.000,00.

A Superintendência de Fiscalização da ANTAQ concordou com os termos do parecer instrutório da área técnica regional, mas entendeu que a multa deveria ser majorada para R\$210.000,00 em razão de circunstância agravante, pois, ao deixar de prestar as informações, eximia-se de pagar a devida contraprestação pela utilização das áreas. A Procuradoria Federal da ANTAQ endossou todos os argumentos do parecer instrutório, confirmou a validade formal do auto e remeteu para o julgamento da Diretoria.

Da mesma forma, o Diretor Mario Povia acompanhou os termos do parecer, aplicou a penalidade de R\$175.000,00, fixando o prazo de 60 dias para a formalização do contrato de passagem e a promoção da cobrança dos últimos 5

anos “sob o ponto de vista patrimonial”. O pedido de reconsideração da TRANSPETRO foi processado, confirmada a decisão da Diretoria Colegiada, o processo teve o seu trânsito em julgado.

Em ofício resposta à provocação da ANTAQ, a Autoridade Portuária de Suape confirmou a formalização do contrato de passagem, a quitação da multa imposta e a resistência para o pagamento da cobrança retroativa (R\$1.124.400,00) relativa aos últimos 05 anos. Comunicou a solicitação da TRANSPETRO para que a retroatividade da cobrança alcançasse apenas a data da notificação do auto de infração (ao invés dos 5 anos), argumentando a isonomia com os demais arrendatários, que não foram obrigados a adimplir com cobranças retroativas. Suape solicitou à ANTAQ a análise do pleito, demonstrando sua concordância com a ponderação da TRANSPETRO.

A Procuradoria da ANTAQ entendeu que o pedido de SUAPE traduzia, em verdade, uma renúncia de receita, posto que o acórdão da ANTAQ havia transitado em julgado; logo, não competia à ANTAQ (falta de competência material) analisar essa renúncia de receita da União. Segundo a PFA, o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros é uma empresa pública de direito privado, vinculada ao Estado de Pernambuco, mas a atividade desenvolvida é serviço público federal; a receita portuária deverá ser aplicada na manutenção das instalações e investimento do Porto. Assim, deixar de cobrar a utilização da dutovia significa

renúncia de receitas que somente poderia ser autorizada pelo Poder Concedente.

O tema, então, foi debatido na reunião da Diretoria Colegiada, que acatou o parecer da PFA e manifestou-se sobre a alegada isonomia, assinalando: “o mesmo procedimento foi observado por esta Agência ao adotar o mesmo procedimento de notificação junto a todas empresas que se utilizam de dutos (ou esteiras) de acesso do cais do porto organizado, sendo certo que cada uma delas cuidou de se regularizar,” “exceto a TRANSPETRO”, razão pela qual não há que se socorrer da tese da isonomia “quando diferentes condutas adotadas pelas empresas envolvidas, a partir de uma notificação de mesma natureza e conteúdo, levaram esta Agência a adotar procedimentos distintos”.

Destacamos, em conclusão dessa análise: os antigos arrendamentos dos terminais líquidos (de derivados de petróleo) impuseram um grande esforço à Agência Reguladora, pois, em grande parte vencidos, mantinham-se operando por necessidade de abastecimento; basta observar nos últimos anos a maciça licitação desses terminais; mas, no caso, o que merece destaque é i) a postura da Agência buscando a regularização de uma forma pacífica, oferecendo a oportunidade de solução, e ii) a consequência danosa, muito além da multa, para aquele que dela não se aproveitou.



REGULATÓRIO

O ENQUADRAMENTO NORMATIVO DE TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS QUE UTILIZAM PÍERES PÚBLICOS DE ATRACAÇÃO

A Unidade Regional do Recife - URERE da ANTAQ apresentou consulta sobre o enquadramento normativo de instalação da empresa PETROBRAS TRANSPORTE S/A - TRANSPETRO, localizada dentro da polygonal do porto organizado de SUAPE, para certificar a sua competência de fiscalização.

É relatado que a instalação de 266.800,00m², situada dentro da polygonal do porto organizado de SUAPE, realiza o armazenamento de produtos derivados de petróleo (granéis líquidos), utilizando 2(dois) píeres de atracação de uso público para desenvolver as suas operações de movimentação.

Verifica-se que, no passado, a Petrobrás tentou obter um instrumento de outorga de autorização para operar esta área na qualidade de Terminal de Uso Privado - TUP, mas esta empresa teve o seu pedido indeferido pela ANTAQ sob o fundamento de que a área em questão não possuía instalações de acostagem própria.

Paralelamente a isto foi observado que não seria possível a exploração dessa área por meio de um contrato de arrendamento portuário, visto que a sua titularidade não é nem da União, nem da administração portuária de SUAPE.

Após uma provocação da autoridade portuária de SUAPE sobre uma questão pertinente à fiscalização desta área, a URERE se viu em dúvida sobre as medidas que poderia adotar em virtude da inexistência de relação jurídica, seja de natureza pública (arrendamento), seja de caráter privado (autorização), justificando a formulação de consulta sobre o correto enquadramento da área.

A nota técnica de análise da gerência de regulação portuária sobre essa questão concluiu que o enquadramento mais apropriado para a instalação seria a de registro, na forma da Resolução Normativa nº 13 da ANTAQ.

A Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PFA), por sua vez, observou que seria necessário promover uma nova análise do pedido de autorização formulado pela PETROBRAS em 2007, porquanto, naquela época, foi decidido que, em razão da instalação não possuir área molhada e não ter acesso direto à área de cais, não se poderia conceder a autorização pleiteada.

A PFA pondera que essas duas condições não seriam, por si só, impeditivos ao reconhecimento da requerente como instalação portuária privada, tanto no regime da Lei nº. 8.630/93, como no regime da Lei nº 12.815/13, declarando que não incidiria, no caso concreto, a prescrição, de forma que seria viável uma solução de transição que melhor atenda a necessidade de correção do ato.

Finalmente, no tocante ao título, foi pontuada a competência da ANTAQ em

definir se a instalação portuária em questão preenche os requisitos do art. 59 e seu parágrafo único, da Lei nº 12.815 de 2013, ou os requisitos do § 1º do art. 2º da Resolução Normativa nº 13-ANTAQ.

A diretoria colegiada deliberou sobre o tema, sendo destacado pelo relator Mario Povia que:

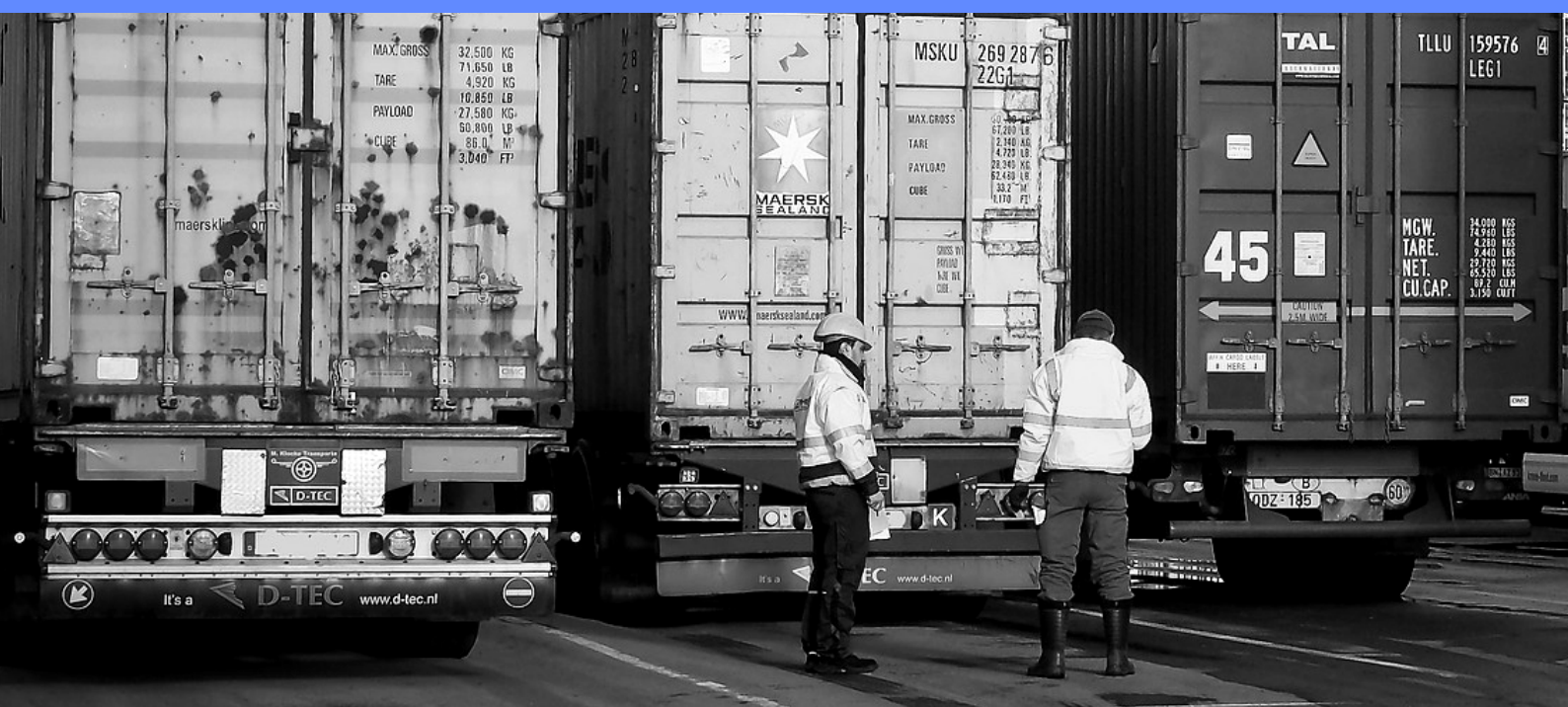
a matéria não é nova, tendo sido objeto de debate quando da revisão da norma aprovada pela Resolução nº 517-ANTAQ, em 2009/2010, oportunidade em que se buscou entabular a possibilidade de compartilhamento de berços públicos ou privados pelos detentores de outorga de instalações portuárias privadas, contudo, à época, prevaleceu o entendimento de que somente instalações de acostagem privadas poderiam ser objeto de compartilhamento.

Nesse sentido, estabeleceu-se que instalações retroportuárias que não dispunham de berços exclusivos ou que se valiam apenas de instalações de acostagem pertencentes aos portos públicos, restariam impossibilitadas de obter outorga por parte desta Agência, condição que veio a gerar uma espécie de vácuo regulatório àqueles terminais que se encontram nessa condição, sendo classificados tão somente como usuários do porto, mediante a titularidade dos chamados "contratos de passagem".

Sobre essa deliberação, assinalou o diretor que concorda com o

posicionamento da PFA de que não haveria impedimento em se autorizar instalações portuárias em condições semelhantes a este caso concreto. Da mesma forma, destacou que não vislumbraria imediatamente óbice quanto à possibilidade de registro, mas salientou que qualquer deliberação há de ser tomada após a análise de impacto regulatório desse problema a fim de aferir quantas instalações se encontram nessa condição, o caráter cogente da medida, e também, quais os dispositivos normativos a serem alcançados com eventuais ajustes.

A diretoria colegiada deliberou unanimemente, então, por informar a URETE que os limites da regulação sobre a instalação portuária de titularidade da TRANSPETRO, localizada na poligonal do porto organizado de SUAPE, ocorram dentro do que prescreve o contrato de passagem (i), e que a Superintendência de Regulação - SRG instaure procedimento de Análise de Impacto Regulatório - AIR, com vistas a avaliar a possibilidade de que instalações portuárias privadas sejam outorgadas valendo-se da utilização, por meio de compartilhamento, de instalações de acostagem públicas, ou, alternativamente, do cabimento da figura do "registro" nas hipóteses de terminais retroportuários que se utilizem de instalações de acostagem públicas, mediante contrato de passagem (ii).



OUTORGA

CESSÃO DE USO NÃO ONEROSA - EQUIPARAÇÃO ENTRE OGMO E SINDICATO DOS CONFERENTES DE CARGA E DESCARGA

Em 22 de julho de 2016, a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), Autoridade Portuária do Porto de Vitória/ES, celebrou contrato de cessão de uso não onerosa de área não afeta às operações portuárias (Contrato nº11/2006) com o Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Estado do Espírito Santo.

O contrato fundamentou-se na possibilidade de equiparação do Sindicato ao órgão gestor de mão-de-obra (OGMO) para fins de cessão de uso não onerosa, consoante previsto de forma excepcional no parágrafo único do artigo 10 da Portaria nº 409/2014-SEP.

Ao analisar a regularidade do contrato, a Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (PFANTAQ) emitiu parecer jurídico contrário

à cessão de uso não onerosa ao Sindicato pela impossibilidade de sua equiparação ao OGMO, pois a norma acima citada possui interpretação restritiva, tratando-se de exceção. Acrescenta a PFANTAQ que o objeto social de um sindicato não possui vínculo direto com a atividade portuária, diferentemente do objeto social do OGMO.

Em resposta, a CODESA manifestou-se informando que há outro caso, tratando de assunto semelhante, com entendimento distinto (Administração de Portos de Paranaguá e Antonina – APPA e sindicatos portuários), que culminou com a publicação da Resolução nº 5.517/2017, a qual prevê, em seu inciso II do art. 1º, a possibilidade de ocupação de áreas por meio de cessão de uso não onerosa para outras entidades ligadas ao trabalhador portuário, não se limitando ao OGMO.

A PFANTAQ proferiu seu parecer final, mantendo o posicionamento contrário à cessão de uso não onerosa ao Sindicato, acrescentando que a ANTAQ, na Resolução nº 5.517/2017, teria invadido competência normativa do Poder Concedente (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA), o que torna a norma ilegal.

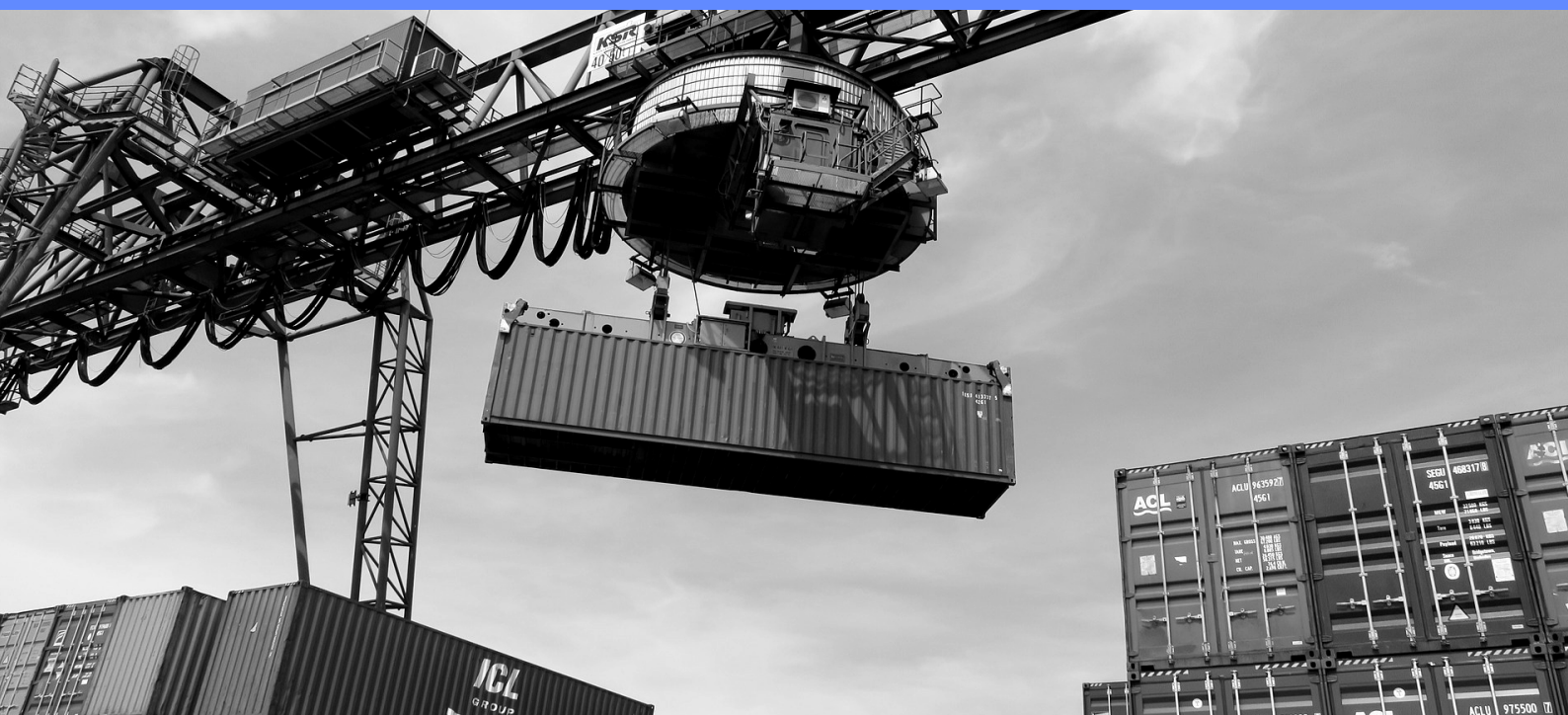
Ato contínuo, a Diretoria Colegiada da ANTAQ, após afastar a preliminar de incompetência normativa, posicionou-se favoravelmente à possibilidade de extensão da excepcionalidade para ocupação de área por meio de cessão de uso não onerosa ao Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos do Espírito Santo, remetendo-se ao voto condutor do processo 50313.001746/2015-71 (Portos de Paranaguá e Antonina – APPA e sindicatos portuários), de lavra do Diretor Mário Povia:

Quanto à proposta de equiparação dos sindicatos aos OGMO's para o fim de possibilitar a cessão de uso não onerosa, entendo que é aderente ao caráter teleológico da norma, que vislumbra originalmente estender a excepcionalidade da não onerosidade a entidades ligadas ao trabalhador portuário e não ao Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO em sentido estrito, desde que, evidentemente, em benefício do atendimento ao trabalhador portuário. (grifo nosso).

Por fim, a Diretoria Colegiada determinou a incorporação de proposta de

redação na RN 07, que refletirá o entendimento da ANTAQ, qual seja, de estender a excepcionalidade para ocupação de áreas por meio de cessão de uso não onerosa a entidades (sindicatos e associações) ligadas ao trabalhador portuário, não se limitando, portanto, ao Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO em sentido estrito, desde que em benefício do atendimento ao trabalhador portuário e em sinergia com as atividades portuárias.

Em nosso sentir, a ampliação da exceção normativa, inclusive do precedente no Porto de Paranaguá, ultrapassa a competência normativa da Agência e tem potencial de gerar inúmeros conflitos desnecessários: não há como equiparar o sindicato aos OGMOs, que possuem utilidade pública expressa em lei e são parte do arcabouço institucional do sistema portuário.



MARÍTIMO

NOVO ACÓRDÃO DO TCU DETERMINA PROVIDÊNCIAS À ANTAQ QUANTO À FISCALIZAÇÃO E REGULAÇÃO DE ARMADORES ESTRANGEIROS

No dia 24 de abril de 2019, foi publicado acórdão do Tribunal de Contas da União decorrente de denúncia que suscitava possíveis irregularidades relacionadas à cobrança de THC (*“Terminal Handling Charges”*) por parte dos armadores estrangeiros e omissão da ANTAQ na fiscalização e na regulação da atuação dessas empresas (Processo TC 004.662/2014-8).

O acórdão em questão (nº 923/2019) julgou pedido de reexame feito pelo Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CENTRONAVE) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) contra decisão

anterior, proferida pelo Plenário do próprio Tribunal de Contas da União em 2016 (Acórdão nº 1.439/2016), que havia julgado totalmente procedente a denúncia.

Além de outras providências, o TCU determinou naquela oportunidade que a ANTAQ apresentasse um *“plano de ação voltado à regulação, ordenação e supervisão da navegação de longo curso nos portos brasileiros, de forma a permitir o controle dessa atividade, contemplando, dentre outras questões que considere pertinentes: o registro de armadores estrangeiros; o registro de preços de frete, extra-frete de demais*

serviços; estudos comparativos de rotas e preços praticados pelos armadores estrangeiros; e normas para aplicação de sanção aos armadores estrangeiros em caso de omissões injustificadas de portos”.

O Acórdão nº 923/2019 deu parcial provimento ao pedido de reexame para alterar alguns itens da decisão anterior, porém reconheceu que a ANTAQ já havia avançado na regulação do setor com a publicação da Resolução Normativa nº 18/2017, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. A própria ANTAQ, por meio do seu Diretor-Geral Mario Povia, havia reconhecido que o pleito dos usuários era justa e informado a adoção de providências para coibir eventuais abusos praticados pelos armadores, dentre as quais estava a Resolução Normativa nº 18/2017.

Além disso, entre os principais pontos do acórdão analisado estão as determinações para que a ANTAQ:

(i) apresente ao TCU “um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor despendido pelos usuários

corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários”;

(ii) informe ao TCU “os resultados obtidos em decorrência das fiscalizações empreendidas após a edição da Resolução Normativa Antaq 18/2017, no que concerne à detecção e apuração de eventuais abusos praticados pelos armadores, informando se foram efetivamente aplicadas sanções”;

(iii) elabore e divulgue “a relação de serviços mínimos que devem ser suficientes para atender às necessidades dos usuários, com o fito de padronizar as rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres, definir as diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, minimizar a ocorrência de práticas abusivas e conferir a necessária transparência”;

(iv) institua “procedimento que ateste e assegure que os armadores e as empresas de navegação, que atendem aos portos brasileiros, independentemente da existência de acordos bilaterais entre o Brasil e os respectivos países de origem, estão respeitando os direitos dos demais agentes setoriais e prestando um serviço adequado, em especial aos usuários, dando ampla publicidade aos resultados desse procedimento”.

A íntegra do Acórdão nº 923/2019 pode ser consultada no link abaixo:

https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A923%2520ANOACORDAO%253A2019/DTRELEVANCIA%20desc,%20NUMACORDAOINT%20desc/0/%20?uuid=b0929ba0-6a8a-11e9-84d6-9b2474d02e18



LEGISLAÇÃO

PROPOSTAS NORMATIVAS

1) Proposta de Resolução Normativa sobre a padronização da estrutura tarifária das administrações portuárias.

O processo nº 50300.005642/2017-45 foi objeto de deliberação na 458ª Reunião Ordinária de Diretoria da ANTAQ com o intuito de aprovar uma proposta de norma referente à padronização da estrutura tarifária das administrações portuárias.

Em sentido amplo, a resolução normativa proposta se destina a regulamentar a estrutura das tabelas tarifárias, instituindo novos critérios de cálculos das tarifas e padronizando a forma de elaboração.

A resolução apresenta inovações em matéria de princípios, conceitos e procedimentos referentes à revisão e constituição da tabela tarifária, como, por exemplo, a padronização de nomenclaturas, base de incidência e base métrica de tonelage da embarcação. A norma tem por finalidade facilitar o monitoramento e a fiscalização das respectivas cobranças.

Foi acolhida a versão final da proposta de resolução normativa, conforme apresentada pela Superintendência de Regulação. O diretor Mario Povia ponderou em relação ao art. 20 da resolução que essa norma não pode representar um “cheque em branco” para as administrações portuárias,

permitindo a majoração de tarifas além do limite máximo fixado pela ANTAQ sem que sejam observadas condições específicas para esta situação excepcional.

A diretoria aprovou, por unanimidade, o voto do relator Francisval Mendes, estando pendente nesse momento a publicação oficial desta norma.

2) Proposta de norma para regulação dos procedimentos de incorporação e desincorporação de bens da União sob a guarda e responsabilidade das administrações portuárias.

O processo nº 50300.001321/2009-61 foi objeto de deliberação na 458ª Reunião Ordinária de Diretoria da ANTAQ, discutindo a proposta de norma para regulação dos procedimentos de incorporação e desincorporação de bens da União sob a guarda e responsabilidade das administrações portuárias.

A proposta de resolução apresentada visa substituir a Resolução ANTAQ nº 443 de 2005 e tem por escopo padronizar os procedimentos de controle patrimonial das administrações portuárias, permitindo, assim, uma fiscalização e um monitoramento mais efetivos das atividades objeto de delegação e outorga pela ANTAQ.

De outro lado, a proposta de resolução busca garantir uma avaliação patrimonial mais adequada, estando

diretamente relacionada aos temas da reversibilidade de bens e governança corporativa.

A proposta de norma foi aprovada pela diretoria, aguardando, no momento, a publicação do texto final da resolução.



Obrigado!
[linkedin.com/company/advrmm](https://www.linkedin.com/company/advrmm)