

DEZEMBRO, JANEIRO E  
FEVEREIRO  
2019 - 2020

RUY DE MELLO MILLER

ADVOCACIA

Desde 1961

# Boletim ANTAQ

EDIÇÃO 11

Ana Carolina Barbosa Kiritschenko  
Gustavo Campos  
José Carlos Higa de Freitas  
Luana Dourado Costa  
Marcel Stivaletti  
Marcos Castilho  
Marina Maciel  
Rafael Ferreira

[miller.adv.br](http://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) Parceria inédita entre Vale e VLI Multimodal autorizada pela ANTAQ (ii) Declaração de Utilidade Pública (DUP): formas de materialização do interesse público (iii) Aprovada a metodologia de gestão de riscos e integridade da ANTAQ (iv) Procedimento de reposição de valores ao erário recebidos indevidamente por servidores da ANTAQ (v) Prorrogação de prazo para início da operação do Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC) (vi) A Resolução ANTAQ N.º 7586/2020 e**

**as premissas para o estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis à navegação (vii) Afretamento emergencial - Prazo reduzido de circularização (viii) Manifesto de cargas perigosas (Resolução ANTAQ N.º 2239/2011) - Pedido de revisão realizado pelo CENTRONAVE.**

O Boletim ANTAQ é elaborado por profissionais especialistas em regulação marítima e portuária do Núcleo de Direito Público da RMM. 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](mailto:josecarlos@miller.adv.br) ou contate-nos pelo telefone +55 (13) 3219-7303.

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

# Índice

## REGULATÓRIO

Parceria inédita entre Vale e VLI Multimodal autorizada pela ANTAQ  
Página 4

Declaração de Utilidade Pública (DUP): formas de materialização do interesse público  
Página 6

## FISCALIZAÇÃO

Aprovada a metodologia de gestão de riscos e integridade da ANTAQ  
Página 8

Procedimento de reposição de valores ao erário recebidos indevidamente por servidores da ANTAQ  
Página 10

## OUTORGA

Prorrogação de prazo para início da operação do Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC)  
Página 12

## PUNITIVO

Diretoria da ANTAQ mantém aplicação de multa a Terminal Portuário que cobrou indevidamente serviço de armazenagem  
Página 14

## MARÍTIMO

A Resolução ANTAQ N.º 7586/2020 e as premissas para o estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis à navegação  
Página 16

Afretamento emergencial - Prazo reduzido de circularização  
Página 19

Manifesto de cargas perigosas (Resolução ANTAQ N.º 2239/2011) - Pedido de revisão realizado pelo CENTRONAVE  
Página 21



# REGULATÓRIO

## PARCERIA INEDITA ENTRE VALE E VLI MULTIMODAL AUTORIZADA PELA ANTAQ

A ANTAQ analisou, em sua 472ª Reunião Ordinária, consulta regulatória sobre a legalidade e viabilidade da parceria *suis generis* entre a Vale S/A e a VLI Multimodal no Terminal de Uso Privado de Tubarão, em Vitória/ES, tanto no aspecto operacional, como aspecto jurídico e concorrencial decorrente e/ou incidentes sobre o respectivo Contrato de Adesão.

Em um breve resumo, a Vale pretende celebrar um contrato oneroso com a VLI para regular as atividades que serão assumidas por esta, bem como estabelecer as condições para o uso da infraestrutura portuária de ativos e equipamentos associados, incluindo os serviços de: (i) *descarga de graneis agrícolas dos vagões ferroviários nas moegas e a movimentação por meio das correias transportadoras, destinando a carga para armazenamento nos respectivos armazéns e silos (TPD3); (ii) armazenamento e carregamento de fertilizantes para os modais rodoviário e ferroviário (TPD4); (iii) o carregamento e descarregamento*

*dos navios de graneis agrícolas e fertilizantes; e (iv) a manutenção dos ativos operacionais da retroárea e píeres 3 e 4 do TPD, necessários a realização dessas atividades.*

A grande discussão, portanto, está em definir se o contrato em questão poderia representar a transferência ou não da autorização da Vale S.A para terceiros.

O despacho da GRP concluiu que apenas 6% de movimentação do TPD em relação às cargas movimentadas no TUP seriam transferidas, o que indicaria uma característica complementar dessa atividade, relacionada à principal, condição permitida pela subcláusula primeira, da cláusula décima do Contrato de Adesão analisado.

A nota jurídica apresentada expressa entendimento de que o trespasse pretendido pelas partes nesta consulta, configuraria subautorização da outorga pelo entendimento de que parte da

atividade finalística do contrato estaria sendo transferida, encontrando impedimento na subcláusula segunda, da cláusula décima, do Contrato de Adesão.

Os nobres julgadores procuraram analisar a questão dentro de uma visão macro, considerando a possibilidade de aumento de participação e ganho de eficiência na operação, e assim, julgaram pelo reconhecimento da operação pretendida, desde que a consulente venha a observar os seguintes impedimentos:

- a) repassar a gestão e serviços inerentes à segurança e à regularidade dos acessos não terrestres e demais partes da infraestrutura aquaviária do terminal ou da outorga;
- b) repassar a gestão comercial integral dos ativos da autorização à VLI e a representação exclusiva perante os usuários/clientes, devendo facilitar a opção do usuário por relacionar-se diretamente e comercialmente com a Vale; e
- c) repassar à VLI a responsabilidade pelas obrigações e deveres presentes na Resolução ANTAQ nº 3.274/2014 ainda que a Vale possa replicar tais obrigações nas avenças particulares com a VLI.

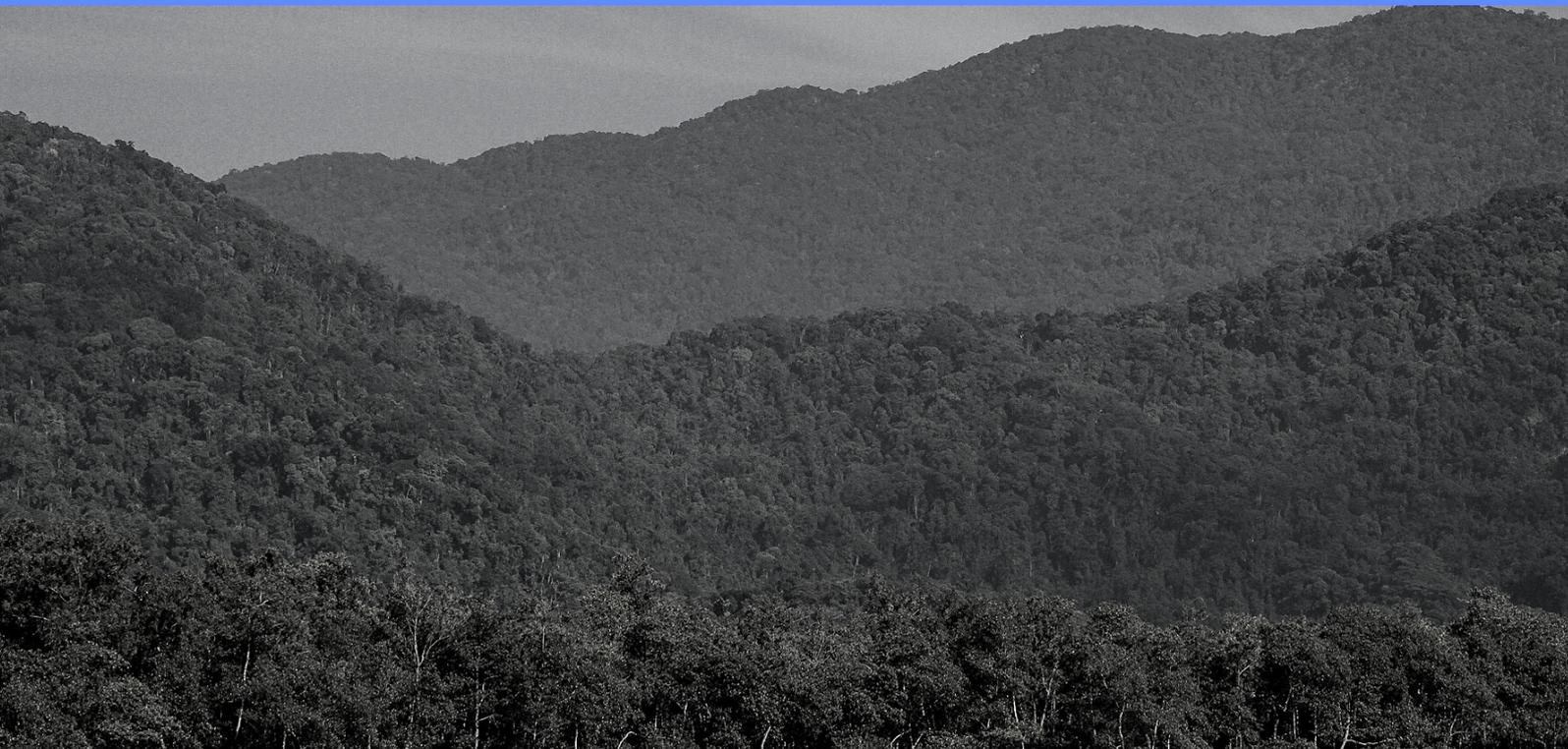
Como bem pontuou o diretor-relator Francisval Dias Mendes, *“em nenhum momento a Vale S.A. poderá alegar responsabilidade de terceiros, em nenhum aspecto inerente à outorga em questão, haja vista que o acordo com a VLI Multimodal S.A. se dá em termos estritamente privados, regrados pela relação entre particulares, não sendo capaz de se interpor no âmbito do contrato de outorga de autorização”*.

Com relação ao aspecto concorrencial, foram cogitados os impactos do aumento do poder de mercado do grupo econômico da VLI em decorrência da integração vertical com a Vale. Entretanto, a parceria não aparenta acarretar impactos significativos em termos de *market share*,

porquanto sua parcela é inferior a 20%, rechaçando-se, assim, as hipóteses de concentração do mercado.

Insta consignar que a decisão da ANTAQ teve como fio condutor a atual agenda política de privilégio à liberdade econômica e os novéis artigos da Lei de Introdução ao Direito Brasileiro, sobretudo no que tange às análises consequenciais de suas decisões. Isso demonstra que a nova legislação, apesar de alguns pontos polêmicos, já está produzindo frutos e cumprindo com seu objetivo de “destravar” o mercado.

Espera-se, assim, que essa análise *suis generis*, em combinação com o novo arcabouço legal, abra caminhos para novas parcerias e para o aprimoramento do mercado portuário, de modo a otimizar a relação das empresas com seus clientes.



# REGULATÓRIO

## DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA (DUP): FORMAS DE MATERIALIZAÇÃO DO INTERESSE PÚBLICO

O tema apresentado na 473ª Reunião Ordinária de Diretoria da ANTAQ discutiu requerimento formulado por arrendatária do Porto de Santos, visando à declaração pelo poder público federal da utilidade pública de área de 9.043 m<sup>2</sup> de Bioma Mata Atlântica para fins de supressão de vegetação desse bioma.

Com efeito, a área em questão foi recentemente objeto de adensamento, justificando a previsão de investimentos futuros no montante de 295 milhões de Reais.

Tal situação já havia sido analisada pelo órgão ambiental licenciador das explorações de área no Estado de São Paulo. O assunto chegou ao crivo da ANTAQ justamente em razão de negativa da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB para a supressão do bioma, que afirmou

ser área de preservação permanente, e, portanto, não exclusiva do Bioma Mata Atlântica, com base na Lei nº12.651/2012 o Código Florestal brasileiro.

Ato contínuo, sobreveio parecer do Superintendente de Outorgas, nos seguintes termos: *“Assim, considerando que a declaração de utilidade pública é para fins de licenciamento ambiental (...), os aspectos ambientais devem ser avaliados pelo órgão ambiental competente. Considerando que já houve a celebração da prorrogação do Contrato de Arrendamento, o que materializa que há o interesse público na construção/operação do empreendimento, sendo, portanto, desnecessária, ao meu ver, declaração de utilidade pública posterior, ou seja, o ato de celebrar a prorrogação já é instrumento de reconhecimento da utilidade pública para o empreendimento para fins do licenciamento*

*ambiental*".

A Procuradoria junto à ANTAQ, por sua vez, exarou opinião entendendo não haver óbice jurídico à declaração de utilidade pública. Mas que não estava caracterizada a hipótese legal da declaração de utilidade, uma vez que não havia caracterização da área como necessária para os investimentos previstos no contrato firmado entre a requerente e o Poder Concedente, recomendando uma melhor instrução do feito pela interessada.

Passou-se, então, à análise pela Diretoria Colegiada da ANTAQ, sob a relatoria do Dr. Francisval Mendes.

O Diretor Relator votou no sentido de que a prorrogação do Contrato de Arrendamento *per se* já traz o interesse público na instalação, afirmando, ainda, que a necessidade de oferta de infraestrutura no Brasil é inquestionável e dentre elas está a ampliação da capacidade e de infraestruturas portuárias.

Outrossim, apontou que a Lei de utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica e o Código Florestal consideram as obras essenciais de infraestrutura de interesse nacional destinadas aos serviços públicos de transporte como de utilidade pública.

Diante de tudo isso, foi reconhecida a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários para análise e proposição de Declaração de Utilidade Pública – DUP, e, nesse caso, foi apresentada opinião favorável à concessão da DUP, determinando o encaminhamento do processo ao Ministério da Infraestrutura, responsável pela emissão do ato propriamente dito, conforme disposição do art. 27, inc. XVII da Lei nº. 10.233 de 2001.



# FISCALIZAÇÃO

## APROVADA A METODOLOGIA DE GESTÃO DE RISCOS E INTEGRIDADE DA ANTAQ

Em 19 de dezembro de 2019, no julgamento do processo nº 50300.022130/2019-13 durante a 471ª Reunião Ordinária de Diretoria, a ANTAQ aprovou a Metodologia de Gestão de Riscos e Integridade (MGRI) da agência reguladora. Com a aprovação, foi publicada a Portaria DG nº 486/2019-DG/ANTAQ. A MGRI já havia obtido Parecer Jurídico favorável da Procuradoria-Geral Federal da Advocacia-Geral da União.

O processo tinha como objetivo específico a aprovação da metodologia, uma das etapas necessárias para a operacionalização da Gestão de Riscos na ANTAQ, conforme estabelecido pela Polícia de Governança da Administração Pública Federal (Decreto nº 9.203/2017), bem como pela Instrução Normativa Conjunta MP/CGU nº 01/2016 e em atendimento às diretrizes da Política de

Gestão de Riscos instituída pela Portaria nº 71/2018-DG/ANTAQ.

Na prática, a MGRI dispõe princípios, fundamentos, orientações, etapas e outros padrões a serem observados nos trabalhos de gerenciamento de riscos desenvolvidos nas unidades organizacionais da ANTAQ. Conforme voto do Ilmo. Relator Francisval Dias Mendes, “a *Gestão de Riscos constitui uma ferramenta estratégica no auxílio à tomada de decisão pela Diretoria Colegiada desta Agência, uma vez busca avaliar e gerenciar potenciais eventos que possam afetar o cumprimento dos objetivos institucionais.*”

Ainda, de acordo com o apontado na metodologia, no âmbito da ANTAQ a implantação da Gestão de Riscos surge como medida

fundamental para subsidiar o processo decisório a ser adotado pela alta administração. Como bem se sabe, o envolvimento da alta direção ao compliance é imprescindível, sendo bem acertada essa preocupação na elaboração da MGRI.

De fato, a Gestão de Riscos é medida essencial para a execução de um Programa de Integridade eficiente, afinal, para se mitigar riscos é necessário primeiro identificá-los, avaliá-los e estabelecer estratégias de resposta a cada um deles, monitorando-os em um sistema cíclico e duradouro. Para tanto, a MGRI se apresenta bem completa e robusta, baseando-se no conhecido modelo COSO/ERM e na ISO 31000:2018, adotando técnicas como *bow tie* e *brainstorming*, além de tradicionais matrizes de risco e formulários de processos de gerenciamento de riscos.

O documento pode ser acessado no seguinte link: <https://sei.antaq.gov.br>

Certamente a aprovação do instrumento de metodologia de gestão de riscos e integridade da ANTAQ representa um importante passo para a política da governança da agência, fortalecendo, desse modo, o cumprimento de sua função institucional.



# FISCALIZAÇÃO

## PROCEDIMENTO DE REPOSIÇÃO DE VALORES AO ERÁRIO RECEBIDOS INDEVIDAMENTE POR SERVIDORES DA ANTAQ

Trata-se de procedimento administrativo com objetivo de aprovar minuta de portaria regulamentando a devolução de valores pagos equivocadamente a servidores, aposentados e beneficiários de pensão civil, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Cumprir observar que o procedimento foi instaurado por iniciativa da Superintendência de Administração e Finanças – SAF da ANTAQ em consonância com recomendação da Procuradoria Federal junto à ANTAQ – PFA.

A nota técnica nº. 2/2019/CBL/GRH/SAF propôs a instituição de instâncias de julgamento no âmbito do processo administrativo, sendo a primeira instância a superintendência de Administração e Finanças e a segunda e última a Diretoria Colegiada da ANTAQ.

Houve, ainda, a proposição de ampliação do âmbito de alcance do procedimento a ser regulamentado servindo, inclusive, para requerer a reposição de valores ao Erário por parte dos colaboradores, incluídos nesse rol os servidores efetivos e comissionados, os estagiários, os aposentados e pensionistas e todos aqueles que sejam responsáveis por valores públicos e pelo uso dos bens e serviços contratados pela Agência para seu funcionamento.

Posteriormente, a PFANTAQ se manifestou, deixando clara a existência de normas disciplinando o assunto (Lei n.º 8.112, de 1990 e Orientação Normativa n.º 05, de 2013, do MPOG) e que o texto apresentado necessitaria de alteração do prazo previsto para o recurso administrativo no artigo 7º, parágrafo único. O prazo em questão passaria para 30 (trinta) dias, conforme estabelece

o artigo 59, § 1º da Lei 9.784/99, com a possibilidade de dilação do prazo recursal, conforme possibilidade prevista no § 2º do precitado dispositivo legal.

Opinou, ainda, pela modificação da redação do artigo 10 da minuta da Portaria<sup>1</sup> que previa a possibilidade de arquivamento do processo administrativo de cobrança caso o custo administrativo da cobrança seja igual ao débito cobrado, passando a ter a seguinte redação:

Art. 10. Processos administrativos de reposição de valores de pequena monta, cujo o custo administrativo de cobrança *seja superior* ao montante a ser reposto, poderão ser arquivados pelas autoridades julgadoras de que trata esta Portaria, por oportunidade e conveniência da administração, desde que devidamente motivada, *sem cancelamento de débito, a cujo o pagamento continuará obrigado o devedor, para que lhe possa dar a quitação.*

No julgamento, o Diretor Relator Mário Povia exarou voto favorável à aprovação da proposta, destacando que tal se encontra em consonância com as disposições legais já editadas, entre elas a Lei nº. 8.112 de 1990 e a Lei nº. 8.443 de 1992, além de observar os preceitos contidos na lei nº. 9.784, de 1999.

A proposta de norma aprovado foi consolidada na Portaria nº. 488/2019-DG/ANTAQ, cujo texto pode ser consultado no link abaixo:

<https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa>

<sup>1</sup>10. Processos administrativos de reposição de valores de pequena monta, cujo o custo administrativo de cobrança tenha equivalência ao montante a ser reposto, poderão ser arquivados pelas autoridades julgadoras de que trata esta Portaria, por oportunidade e conveniência da administração, desde que devidamente motivada.



# OUTORGA

## PRORROGAÇÃO DE PRAZO PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO DO TERMINAL DE GRANEIS DE SANTA CATARINA (TGSC)

O Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC), através do Contrato de Adesão nº 23/2014-SEP/PR (publicado no DOU em 12/09/2014), foi autorizado a construir e explorar instalação portuária na modalidade de Terminal de Uso Privado (TUP), localizado no município de São Francisco do Sul/SC. Terminal este destinado à movimentação e/ou armazenagem de granel sólido de origem vegetal (soja e farelo de soja).

Após a concessão da autorização, o terminal em questão formulou pedido junto à ANTAQ para prorrogação do *início de suas operações*, com amparo no artigo 26, do Decreto nº 8.033, de 2013<sup>1</sup>.

A justificativa para o pedido foi resumida pelos seguintes termos:

- i) Reflexo da crise econômico-financeira: tendo em vista a insegurança quanto aos novos investimentos;
- ii) Demora na concessão de incentivos fiscais: com base no requerimento que visava ao deferimento do incentivo fiscal do REIDI que tramitou durante três anos (fevereiro de 2015 a março de 2018), impactando negativamente na execução das obras;
- iii) Necessidade de solicitar ao IBAMA a alteração de área para canteiro de obra, nos termos da Licença de Instalação nº 1027/2014.

1 Art. 26. Serão exploradas mediante autorização, formalizada por meio da celebração de contrato de adesão, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte; e

IV - instalação portuária de turismo.

§ 1º O início da operação da instalação portuária deverá ocorrer no prazo de até cinco anos, contado da data da celebração do contrato de adesão, prorrogável a critério do poder concedente.

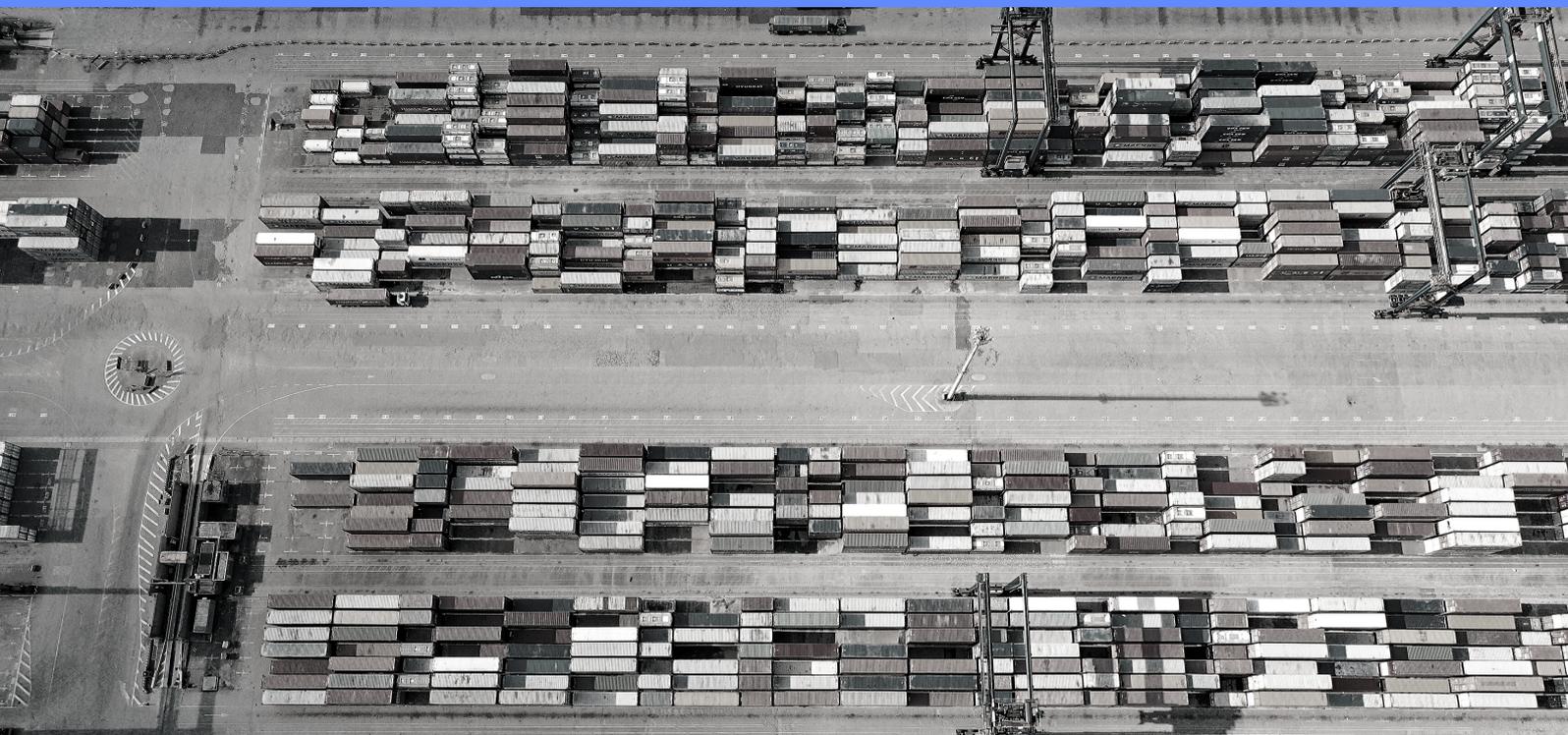
§ 2º O pedido de prorrogação do prazo para o início da operação deverá ser justificado e acompanhado de documentação que comprove a exequibilidade do novo cronograma.

O Diretor Relator Francisval Dias Mendes, em seu voto, esclarece que o terminal requerente já havia tido seu prazo para início de operação prorrogado, mediante o primeiro termo aditivo, até a ata de 11/09/2019. Porém, diante dos reflexos dos termos acima expostos, os quais o próprio Relator aduz que tem condão para deferimento, foi necessária a outorga para apresentação de um novo cronograma de execução de obras, que prorroga o início da operação até o dia 10/09/2024.

O relator esclareceu, no entanto, que caberia à ANTAQ promover a instrução processual para o Poder Concedente deliberar sobre a prorrogação, celebrando o respectivo ato, conforme dispositivo legal pertinente à matéria.

Neste sentido, o Diretor Relator reconheceu a possibilidade de deferimento do pleito, com base no artigo acima mencionado, bem como no cronograma consolidado no documento SEI nº ficando a cargo da SFC apurar eventuais irregularidades.

Por fim, determinou-se pela ciência da empresa requerente acerca da referida deliberação para posterior remessa dos autos ao Ministério da Infraestrutura para as providências necessárias do Poder Concedente.



# PUNITIVO

## DIRETORIA DA ANTAQ MANTEM APLICAÇÃO DE MULTA A TERMINAL PORTUÁRIO QUE COBROU INDEVIDAMENTE SERVIÇO DE ARMAZENAGEM

Trata-se de pedido de reconsideração formulado em face de decisão proferida na 462ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, na qual foi aplicada multa à empresa requerente por ter efetuado cobrança indevida de armazenagem adicional por sobrestadia junto ao exportador, violando o artigo 10 da Resolução nº 2.389-ANTAQ.

A decisão já contava com análises e pareceres no mesmo sentido emitidos pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) e pela Procuradoria-Federal junto à ANTAQ (PFA), com aprovação pela Procuradora-Chefe da PFA.

O dispositivo em referência, vigente à época dos fatos, dispõe que “a armazenagem adicional e

outros serviços prestados às cargas não embarcadas em navio previamente programado serão cobrados pelo terminal ou pelo operador portuário, conforme o caso, diretamente do responsável pelo não embarque das referidas cargas.”

A norma foi recentemente substituída pela Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, cujo artigo 10 mantém o mesmo espírito da normativa anterior, ao prever que “a armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas não embarcadas em navio e prazo previamente programados nas rotinas de exportação, bem como aqueles prestados às mercadorias não entregues no prazo devido aos importadores ou consignatários na importação, serão cobrados pela instalação portuária ou pelo operador portuário diretamente ao

responsável pelo não embarque das referidas cargas.”

Nessa toada, é vedado ao Terminal efetuar cobrança de quem não deu causa à armazenagem adicional, sob pena de descumprir regulamentação da agência e incorrer em multa de até R\$00, nos termos do inciso XXXVIII, do artigo 32, da Resolução nº 3.274-ANTAQ. É necessário que se verifique o verdadeiro responsável para que, só então, seja direcionada cobrança pelo Terminal. No caso concreto apurou-se que a responsabilidade seria do armador.

Vale destacar que não se trata de um caso isolado, uma vez que foram encontrados casos sob análise do Poder Judiciário de cobrança direcionada a outros personagens, como transportadores rodoviários de cargas.

O tema em questão é polêmico, exigindo cautela dos terminais portuários, que precisam realizar uma rigorosa análise do destinatário da cobrança para que não sofram com penalidades e com o custo de demandas repetitivas.



# MARÍTIMO

## A RESOLUÇÃO ANTAQ N.º 7586/2020 E AS PREMISSAS PARA O ESTABELECIMENTO DE PREÇOS, FRETES, TAXAS E SOBRETAXAS APLICÁVEIS À NAVEGAÇÃO

No dia 28 de fevereiro de 2020 foi publicada a Resolução nº 7586-ANTAQ que, em seu breve teor, prevê as seguintes premissas para o estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis às navegações de apoio marítimo e portuário, cabotagem e longo curso: (i) fato gerador, (ii) serviço a que se aplicam, (iii) base de cálculo, e (iv) período de aplicação.

Além disso, após vedar a cobrança da denominada “Taxa de Logística de Exportação – TLE” ou “*Export Logistic Fee – ELF*” – por não corresponder a um serviço –, a agência autorizou expressamente a cobrança da “Taxa Emergencial de *Bunker* – TEB” ou “*Emergency Bunker Surcharge – EBS*”, da “Taxa de Emissão de Conhecimento de Embarque” ou “Taxa de *Bill of Lading* (BL)” e da “Taxa de Lacre” ou

“*Seal Fee*” – entendendo que atendem às premissas por ela definidas –, sendo proibidas, obviamente, todas as práticas abusivas.

A referida norma decorre das discussões e análises promovidas nos autos do Processo nº 50300.002265/2019-54 e do quanto deliberado na 473ª Reunião Ordinária da ANTAQ – realizada no dia 06 de fevereiro de 2020, a partir de reclamações e pedidos formulados por representantes de usuários da navegação sobre temas decorrentes de sua relação com terminais portuários e empresas de navegação, como, por exemplo, a taxa emergencial de *bunker*, a taxa de logística de exportação, a taxa de emissão de BL, *overbooking* e cancelamento de escalas.

Após a colheita de informações de diversos

usuários e armadores, foi elaborada nota técnica por especialistas da própria agência com análise completa de todas as questões apresentadas, destacando-se uma comparação com discussões ocorridas na União Europeia (UE), retirada de um estudo encomendado pela ANTAQ sobre a padronização de rubricas de serviços básicos de terminais de contêineres. Lá os armadores também possuem liberdade para a cobrança de preços, taxas e sobretaxas *desde que respeitadas as premissas de “fato gerador bem definido”, “serviço a que se aplicam”, “base de cálculo bem definida” e “período de aplicação divulgado com antecedência”*.

Vale aqui transcrever a síntese constante no voto do proferido pelo Diretor Sr. Mario Povia sobre as questões enfrentadas pela referida nota técnica:

“(a) Sobre a taxa emergencial de *bunker*, observadas as premissas de divulgação prévia de sua incidência, temporalidade, serviços a que se aplicam e base de cálculo (ainda que seja lastreada em mercado de referência internacionalmente utilizado), entendeu não haver óbice à sua cobrança.

(b) Com relação à Taxa Logística de Exportação – TLE ou *Export Logistic Fee*– ELF, concluiu no sentido de que não há clareza em relação a quais serviços se refere, deixando de cumprir, desta forma, cumulativamente, as premissas de fato gerador, serviço a que se refere, base de cálculo e período, não devendo ser permitida sua prática.

(c) No que tange a taxa de emissão de BL, o posicionamento foi pela possibilidade de sua cobrança, seja pelo transportador marítimo ou seu representante, desde que em conformidade com a Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, devendo ser coibidas possíveis abusividades nos valores praticados e retenção indevida do BL.

(d) Sobre o *overbooking*, pontuou que a Resolução Normativa nº 18-ANTAQ coíbe a prática, não devendo estar prevista em contrato junto aos usuários como excludente de responsabilidade do transportador, em franca dissonância com o normativo. Já em relação aos custos decorrentes da incidência do *overbooking*,

apontou que devem ser arcados pelo transportador. Ainda no que tange ao *overbooking*, concluiu que somente a apuração do caso concreto, mediante apresentação das devidas evidências, será capaz de elucidar as respectivas responsabilidades, sendo o normativo em vigor instrumento regulatório suficiente para atuação administrativa por parte desta Agência.

(e) Quanto aos cancelamentos de escala, observou que as alegações dos usuários envolvendo o tema carecem de materialidade, sendo que os instrumentos regulatórios contidos na Resolução Normativa nº 18-ANTAQ são suficientes para apurar cobranças indevidas e respectivas responsabilidades, mediante análise do caso concreto.

(f) A despeito da denominada ‘taxa de lacre’ não ter sido tema da reunião e dos citados ofícios, foi incluída na análise por se tratar de outra demanda/reclamação dos usuários perante os armadores, principalmente no que diz respeito à desproporcionalidade do valor cobrado frente ao serviço realizado.

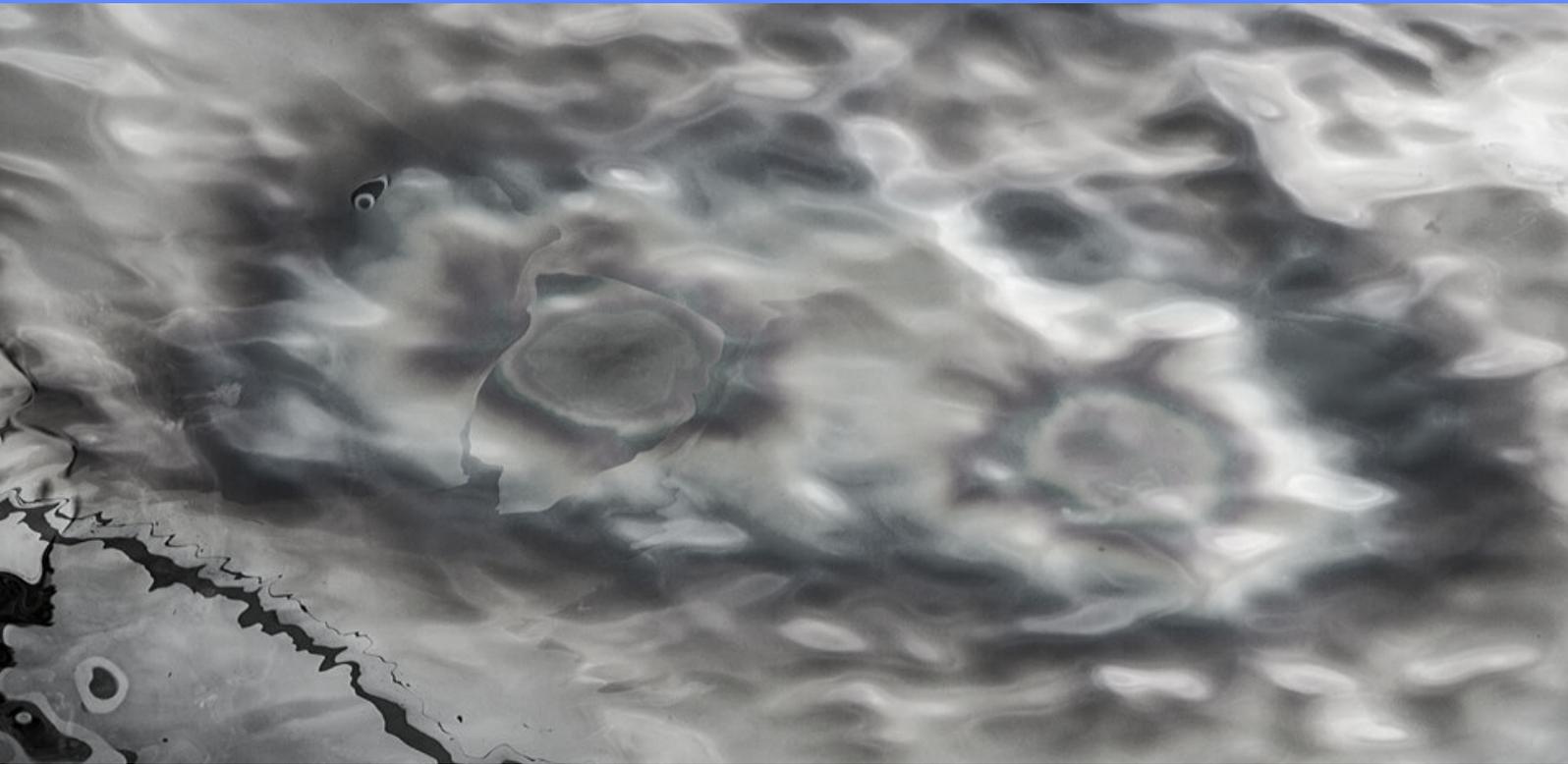
Sobre esta taxa, o entendimento apresentado foi de que, de *per se*, não há ilegalidade na sua cobrança, ressaltando que os valores praticados internacionalmente, em alguns casos, assemelham-se aos valores cobrados no Brasil, não cabendo ao agente marítimo, atuando em nome do transportador, cobrar do usuário valores superiores aos devidos ao seu representado, a exceção das situações em que atue como agente transitário de cargas”.

Em sua conclusão, o Diretor da ANTAQ ainda entendeu desnecessária a realização de processo de consulta e audiência pública, afirmando não haver inovações conceituais que estejam fora da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ e justificando sua posição na abrangência desta norma que, em suas palavras, já confere ao setor aquaviário previsibilidade e segurança jurídica, além de coibir abusividades.

Por fim, aprovando na íntegra a minuta da atual

Resolução nº 7586-ANTAQ – trazendo as premissas para o estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis à navegação -, o voto proferido esclarece que eventuais ações sob o comando da Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais dependem da análise do caso concreto, mediante verificação de todos os fatos que possam compor uma possível cobrança abusiva.

Sendo o teor da Resolução nº 7586-ANTAQ bastante simples, podemos ter a certeza de que a ANTAQ autoriza o estabelecimento de preços, fretes, taxas e sobretaxas aplicáveis à navegação, desde que respeitadas as premissas por ela apresentadas. Todavia, servindo a Resolução Normativa nº 18-ANTAQ como referência e fonte normativa direta, toda e qualquer abusividade na cobrança de tais rubricas será combatida pela agência.



# MARÍTIMO

## AFRETAMENTO EMERGENCIAL - PRAZO REDUZIDO DE CIRCULARIZAÇÃO

No Processo nº 50300.000535/2020-26 (Processo condutor nº 50300.018733/2019-11) a empresa MODEC SERVIÇOS DE PETROLEO DO BRASIL LTDA. requereu Certificado de Autorização de Afretamento - CAA com redução de prazo de circularização para duas embarcações estrangeiras, a fim de viabilizar o imediato deslocamento da plataforma FPSO CIDADE DO RIO DE JANEIRO MV14 para o Estaleiro Jurong Aracruz. O fundamento para o pleito consistiu no risco de afundamento e consequente derramamento de óleo.

O Gerente de Afretamento da Navegação sugeriu a circularização com período reduzido para cumprimento dos requisitos legais e concessão do CAA. Cabe lembrar que a circularização, conforme definição da ANTAQ, constitui o *“procedimento de consulta formulada por empresa brasileira de navegação a outras empresas brasileiras de*

*navegação sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para realizar determinada operação, com vistas à obtenção de autorização para afretar embarcação estrangeira”.*

O Superintendente de Outorgas entendeu presente o interesse público para deferimento do pedido, consubstanciado no risco de dano ambiental. A Diretoria-Geral, liminarmente, autorizou a circularização com período reduzido, decisão instrumentalizada por meio da Resolução nº 7.344-ANTAQ, de 25 de outubro de 2019.

A Procuradoria Federal junto à ANTAQ, em Nota Jurídica (Nota nº 00346/2019/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU), considerou viável o pedido, uma vez embasado no artigo 7º, § 2º, artigo 29 da RN 01/2015-ANTAQ c/c o artigo 49 da Lei 10.233/01 e artigo 45 da Lei 9.784/99.

Após as deliberações técnicas e jurídicas, o voto *ad referendum* sobreveio para chancelar a decisão emanada liminarmente. No mérito destacou-se a possibilidade de afretamento emergencial de embarcação estrangeira em casos de evidente interesse público, caso fortuito ou de força maior. Assim, *in casu*, a deliberação não poderia ser outra, senão pela autorização excepcional (com redução do prazo de circularização para seis horas) ante o risco ambiental demonstrado.

Em que pese a excepcionalidade da medida deferida, cumpre sublinhar que, mesmo em tais casos, deve se fazer presente a legalidade estrita, ou seja, a máxima de que à Administração Pública apenas e tão somente é dado atuar com amparo na lei em sentido estrito. O basilar princípio, aliás, foi erigido à Carta Constitucional no artigo 37.

Conforme bem salientado na citada Nota Jurídica, os **requisitos legais** foram atendidos e deram azo ao afretamento emergencial, salvaguardando o meio ambiente de um potencial dano ambiental.

Lei 9.784/1999

**Art. 45. Em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá motivadamente adotar providências acauteladoras sem a prévia manifestação do interessado.**

Lei 10.233/2001

**Art. 49. É facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.**

RN 01/2015

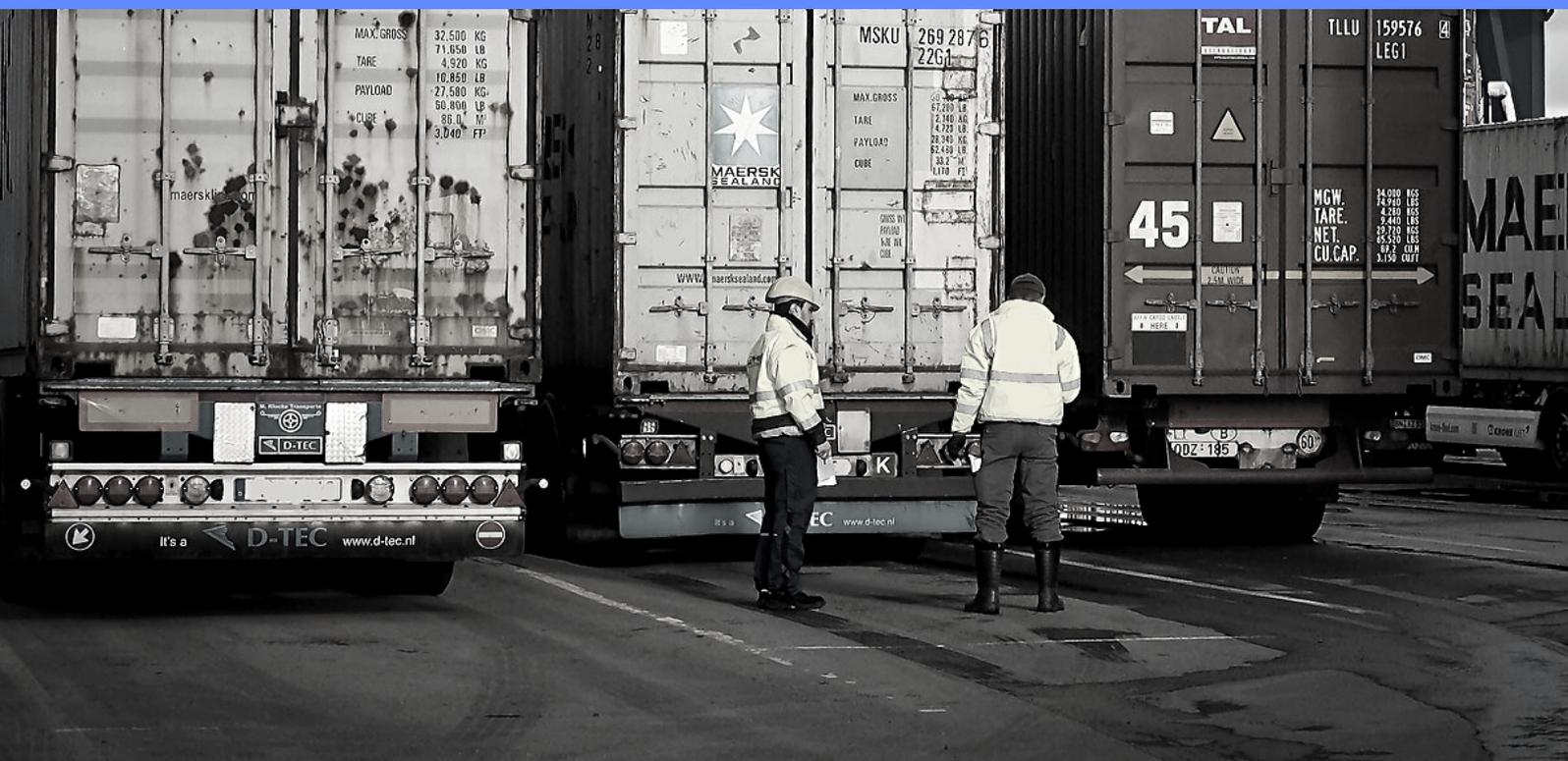
**Art. 7º A empresa brasileira de navegação interessada em obter a autorização de afretamento deverá preencher formulário de circularização no SAMA.**

(...)

**§ 2º A ANTAQ poderá aceitar, excepcionalmente, a circularização com**

***prazos mínimos inferiores aos estabelecidos no § 1º deste artigo, desde que devidamente justificado.***

O caso em análise, pois, denota que o pedido de afretamento emergencial deve conter o embasamento jurídico adequado por se tratar de medida excepcional, fora das regras ordinárias presentes na Resolução-ANTAQ nº 01/2015. Outrossim, porque o afretamento de embarcação estrangeira ainda é tema deveras sensível para a Agência Reguladora e, por vezes, está umbilicalmente ligado ao indigesto tema da “venda de bandeiras” por Empresas Brasileiras de Navegação, prática ainda persistente na navegação pátria.



# MARÍTIMO

## MANIFESTO DE CARGAS PERIGOSAS (RESOLUÇÃO ANTAQ N.º 2239/2011) PEDIDO DE REVISÃO REALIZADO PELO CENTRONAVE

O CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA (CENTRONAVE) solicitou à ANTAQ a revisão da Resolução 2.239/2011. A referida entidade, que atualmente arregimenta 21 empresas de transporte marítimo no Brasil, requereu uma emenda ao disposto no artigo 7º, inciso I da indigitada norma, para os seguintes fins: (i) esclarecer que a obrigação do armador, ou de seu preposto, limita-se ao encaminhamento do manifesto da carga tão somente como recebido do respectivo responsável; (ii) considerar os originais dos documentos intitulados MDGF - MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM e MSDS - MATERIAL SAFETY DATA SHEET; (iii) e, até que a Resolução passe por uma efetiva revisão, aceitar os manifestos da carga tão somente como disponibilizados pelos responsáveis.

Instada por meio do Processo nº 50300.000242/2020-49 (Processo condutor nº 50300.013610/2019-85), a Gerência de Regulação Portuária ponderou que “a demanda de inovação normativa é tecnicamente viável e justificada satisfatoriamente suas mudanças à luz dos parâmetros legais em vigor (e em processo de revisão no âmbito desta Casa)”.

A Superintendência de Regulação acompanhou o entendimento exarado na referida nota técnica, consignando que as duas primeiras solicitações do CENTRONAVE estão contempladas na proposta de revisão da Resolução nº 2.239/2011, no âmbito do Processo nº 50300.002155/2019-92. Ante a terceira solicitação posicionou-se no sentido de admitir que os armadores encaminhem o

manifesto da forma como disponibilizado pelo responsável.

A Procuradoria Federal junto à ANTAQ (Nota Jurídica nº 00300/2019/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU) opinou pela necessidade de consulta pública e consequente indeferimento da terceira solicitação. Ademais, com amparo na Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário - NR 29, a PFA entendeu ser razoável a apresentação de documentos em língua portuguesa, preservando a segurança dos trabalhadores portuários, que, em sua maioria, desconhecem outros idiomas.

Diante desse cenário - em que a área técnica acenou pela viabilidade da alteração normativa e a Nota Jurídica entendeu imprescindível a consulta pública -, o CENTRONAVE requereu medida administrativa cautelar para assegurar aos armadores o encaminhamento, às autoridades competentes, dos manifestos de produtos perigosos tão somente como disponibilizados pelos seus responsáveis.

Em seu voto, o Diretor Relator Francisval Dias Mendes reverberou o exposto pela equipe técnica, pontuando que os pedidos referentes à emenda do artigo 7º, inciso I, já estão albergados na proposta de revisão normativa em andamento na ANTAQ.

No que concerne ao manifesto, tal como encaminhado pelos responsáveis pela carga perigosa, o Relator acompanha a Nota Jurídica da Procuradoria, repisando em seu voto que “a reavaliação de tradução de manifestação de carga perigosa perpassa também pelo Ministério do Trabalho, em razão da Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário - NR 29”. Outrossim, salienta que a mera possibilidade de atingir direitos dos trabalhadores portuários remete para a necessidade de se realizar audiência pública prévia. Ainda em seu voto, o Diretor Relator indeferiu o pedido de medida administrativa cautelar requerida pelo CENTRONAVE, por não vislumbrar o periculum in mora.

Estando a Administração Pública adstrita ao princípio da razoabilidade, parece correta a aferição realizada pela ANTAQ neste momento. O referido princípio tem em sua acepção **“aferir a compatibilidade entre os meios e os fins, de modo a evitar restrições desnecessárias ou abusivas por parte da Administração Pública, com lesão aos direitos fundamentais”**.

A decisão do ente setorial parece encontrar supedâneo na definição acima, de ordem principiológica, que ora se toma emprestada do exímio Administrativista Hely Lopes Meireles (Direito Administrativo Brasileiro, São Paulo, 2016, Malheiros). Nesse sentir, a consulta pública sobre temática que envolve segurança e saúde do trabalhador portuário – i.e., a necessidade (ou não) de se verter o manifesto de carga perigosa para a língua portuguesa - é medida de cautela.

Não soa demasiada a orientação da ANTAQ quando recomenda o debate prévio em consulta pública, mormente se considerados os aspectos trabalhistas envolvidos. É razoável o esgotamento do assunto em homenagem ao bem maior subjacente à presente discussão: a proteção à vida e à integridade física do trabalhador portuário.



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