

REQUERIMENTO Nº , DE 2017

Requer informações ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Nos termos do art. 50, §2º, da Constituição Federal e do art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro as seguintes informações ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintela Lessa, no âmbito da Agência Nacional De Transportes Aquaviários (ANTAQ), responsável pela edição da Resolução Normativa nº 1, de 2015, *que aprova a norma que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso:*

- A ANTAQ realizou, como forma de instruir os debates que culminaram na aprovação da Resolução Normativa nº 1, de 2015, a Análise de Impacto Regulatório (AIR), especialmente em relação às disposições contidas no art. 5º, III, a, da referida Resolução?
- De acordo com a avaliação da Diretoria da ANTAQ, na sua atual composição, a Resolução Normativa nº 1, de 2015, cumpre a política de incentivo à indústria naval brasileira e garante a livre concorrência entre as empresas de navegação, de acordo com o que estabelece a Lei nº 10.233, de 2001?
- Depois da aprovação da Resolução Normativa nº 1, de 2015,

SF/17132.93669-30

quantos navios de carga foram encomendados a estaleiros nacionais? Quantos navios importados/nacionalizados (incluindo o registro especial brasileiro – REB) compõem atualmente a frota das empresas de navegação de cabotagem?

- A citada Resolução Normativa fez com que diminuísse o número de afretamentos de navios estrangeiros?
- Qual a quantidade de carga transportada na navegação de cabotagem por empresa em navios estrangeiros, nos últimos 5 anos?
- A ANTAQ levou em consideração o Parecer da Secretaria de Assuntos Econômicos (SEAE/MF) juntado ao processo administrativo que culminou na aprovação da Resolução Normativa nº 1, de 2015, especialmente no que toca aos riscos à livre concorrência apontados no aludido documento?
- Quais empresas de navegação (com outorga de cabotagem) estão construindo navios de carga no Brasil?
- A ANTAQ realizou apurações internas para esclarecer se houve algum tipo de conduta criminosa na edição da Resolução Normativa nº 1, de 2015, como, por exemplo, tráfico de influência, corrupção ou algum tipo de vantagem indevida auferida por algum de seus Diretores?
- Como se deu o processo de votação que resultou na aprovação da Resolução Normativa nº 1, de 2015? Todos os diretores votaram? Quais

foram as Notas Técnicas (encaminhar cópias) que respaldaram a fundamentação da decisão dos diretores?

- Existe decisão judicial afastando o Diretor Mario Povia de apreciar processos de alguma empresa de navegação?
- No art. 5º, III, a, da Resolução Normativa nº 1, de 2015, limita-se o afretamento de navios estrangeiros ao quádruplo da tonelagem em operação da empresa interessada, bem como se estabelece a exigência de que a mesma empresa seja proprietária de uma embarcação de tipo semelhante. Por que a escolha desse múltiplo (“quádruplo”)?
- Os prazos previstos no art. 7º da aludida Resolução Normativa foram estabelecidos com base em quais parâmetros técnicos?
- Quantas empresas brasileiras de navegação de cabotagem surgiram depois da edição da Resolução Normativa nº 1, de 2015? E quantas deixaram de operar?

JUSTIFICATIVA

Em abril de 2015, a ANTAQ editou a Resolução Normativa nº 1, de 2015, que *aprova a norma que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso.*

Referida norma foi editada mesmo havendo várias críticas sobre as consequências que poderia gerar no mercado de navegação de cabotagem e apoio marítimo, especialmente por elevar a concentração de mercado.

A navegação de cabotagem é um elemento que impacta diretamente o custo final de vários produtos de consumo de massa, como, por exemplo, combustíveis, alimentos e insumos para a indústria em geral.

Além disso, a Constituição Federal, a Lei n. 9.432, de 1997, e a Lei n. 10.233, de 2001, protegem a navegação de cabotagem, considerada essencial para a soberania e desenvolvimento nacionais.

Contudo, a pretexto de regulamentar a Lei n. 9.432, de 1997, a ANTAQ trouxe inovações que exorbitam o seu poder regulatório, passando a fazer exigências que não estavam previstas em lei.

O objetivo do presente requerimento de informações é justamente o de avaliar, com dados técnicos mais apurados, o real impacto da Resolução Normativa nº 1, de 2015, sobre a navegação de cabotagem no Brasil. Uma conclusão é certa: referida norma elevou a concentração de mercado, impedindo empresas pequenas e médias de crescerem em um ambiente saudável de competição. Empresas transnacionais de origem norueguesa, francesa, espanhola, dinamarquesa e alemã, fazendo valer o seu enorme poder econômico, dominam tal mercado de forma a impedir o desenvolvimento de empresas de capital brasileiro.

Pretendemos aprofundar os conhecimentos, objetivando a análise aprofundada sobre a referida resolução com o intuito de verificar se essa visa a proteger a indústria naval brasileira e a garantir que a concorrência seja preservada.

Sala das Sessões, em 18 de dezembro de 2017.

Senador LINDBERGH FARIAS



SF/17132.93669-30