



SENADO FEDERAL

Of. 854 /2018 - SF

Brasília, 19 de junho de 2018

A Sua Excelência o Senhor
Senador **LINDBERGH FARIAS**
Senado Federal

Assunto: Resposta ao Requerimento nº 2, de 2018.

Senhor Senador,

Envio a V. Exa. cópia do Aviso nº 48/2018-ASPAR/GM/MTPA, do Ministro de Estado dos Transportes, por meio do qual encaminha informações em resposta ao Requerimento nº 2, de 2018, de sua autoria.

Atenciosamente,

Senador João Alberto Souza
No exercício da Primeira Secretaria



Junta-se ao processado do
requerimento nº 2 de 2018
Em 19 / 06 / 2018



AVISO N° 48/2018/ASPAR/GM/MTPA

Brasília, de 13 de junho de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **JOSÉ PIMENTEL**
Primeiro Secretário do Senado Federal

Assunto: Requerimento de Informação nº 2/2018, de autoria do Senador Lindbergh Farias.

Senhor Secretário,

Reporto-me ao Ofício nº 536 (SF), de 2 de maio de 2018, no qual Vossa Excelência comunica a aprovação do Requerimento de Informação nº 2/2018, de autoria do Senador Lindbergh Farias (PT/RJ), apresentado em 6 de fevereiro de 2018, que requer informações sobre 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 respeito, encaminho, para o conhecimento do ilustre Secretário, o Ofício nº 5/2018/ASP/GAB-ANTAQ, de 12 de março de 2018, elaborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Atenciosamente,



VALTER CASIMIRO SILVEIRA
Ministro de Estado dos Transportes,
Portos e Aviação Civil





AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
SEPN - Quadra 514, Bloco E - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70760-545
Telefone: (61) 2029-6500 - <http://www.antaq.gov.br>

Ofício nº 5/2018/ASP/GAB-ANTAQ

A Sua Senhoria o Senhor
CARLOS HENRIQUE SILVA SANTOS
Chefe da Assessoria Parlamentar
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar
CEP: 70.040-900 - Brasília - DF.

Assunto: Requerimento de Informação nº 2/2017, do Senador Lindbergh Farias - Ofício nº 92/2018/ASPAR/GM.

Referência: (Processo nº 50.000.004320/2018-44).

Senhor Chefe da Assessoria,

1. Reportamo-nos ao Ofício nº 92/2018/ASPAR/GM, através do qual V.Sa. solicita análise e manifestação da Antaq sobre o Requerimento de Informação nº 2 de 2018, de autoria do Senador Lindbergh Farias (PT/RJ), que "Requer, nos termos do art. 50, § 2, da Constituição Federal e do art. 216, do Regimento Interno do Senado Federal, informações ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintela Lessa, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)".

2. Encaminhamos abaixo as respostas desta Agência aos questionamentos:

1) 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?

Preliminarmente, cabe destacar que a Resolução Normativa nº 01/2015 foi resultado de uma demanda ocasionada pelo aumento da quantidade de afretamentos de embarcações estrangeiras para operar na cabotagem e a observação de distorções no uso do instituto do afretamento, desbordando com a política pública de desenvolvimento da frota de marinha mercante regida, desde então e até hoje, pela Lei nº 9.432, de 1997, sendo que, para o que compete aqui esclarecer, transcrevo os artigos 9º e 10º, vejamos:

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

- I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;
- II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;
- III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:
 - a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;
 - b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

Art. 10. Independente de autorização o afretamento de embarcação:

- I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;
- II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;
- III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.



Da leitura dos artigos transcritos acima percebe-se a intenção do legislador em priorizar a indústria nacional, trazendo como regra o uso de embarcações nacionais, excecionando a utilização de navios estrangeiros para cargas de cabotagem e prestação de serviços em águas jurisdicionais brasileiras.

Nessa toada, o corpo técnico da Agência iniciou os trabalhos de elaboração da norma sendo que a primeira minuta foi resultado de um Grupo de Trabalho multisectorial instituído pela Ordem de Serviço nº 01/2014-SNM, de 6 de junho de 2014. Em seguida, foi submetida à apreciação da Procuradoria-Federal junto à ANTAQ - PFA e ao decorrente procedimento de Audiência Pública, em atendimento ao disposto no art. 68 da Lei nº 10.233, de 2001, cumprindo-se assim, rigorosamente, todos os ritos processuais obrigatórios.

Verifica-se da análise das atas de reunião produzidas pelo Grupo de Trabalho, anexadas ao Processo nº 50300.001334/2014-14 (SEI nº 0004413), que os principais elementos que permeiam a Análise de Impacto Regulatório - AIR foram empregados na elaboração do normativo, dentre as quais se destaca a contextualização legislativa, a análise da competência para regular, a identificação dos problemas, dos objetivos pretendidos, do exame das opções regulatórias e a avaliação dos principais impactos para a escolha da alternativa regulatória.

2) 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?

Em relação à política de incentivo à indústria naval, destaca-se que a maioria dos países com dimensões continentais e tradição marítima protegem o transporte de cabotagem da competição internacional, por meio de subsídios ou da reserva de mercado, com o objetivo de fomentar e preservar uma frota própria e o controle e a regulação sobre o mercado doméstico da navegação. No Brasil a legislação também garante que a navegação nacional seja tratada como assunto estratégico, sendo um setor altamente regulamentado e protegido. A Constituição Federal estabelece no parágrafo único do Art. 178 que:

"Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras".

Nessa seara, a regulamentação do citado dispositivo constitucional é a já referenciada Lei nº 9.432, de 1997, que visa garantir a preferência do uso de embarcações nacionais no transporte de cabotagem é a política pública a ser implementada. Já a Lei nº 10.233, de 2001 determina como competências da ANTAQ:

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

(...).

'XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (grifos nossos)

Portanto, a Lei 10.233, de 2001 determina à ANTAQ a obrigação de implementar a política pública disposta na Lei nº 9.432, de 1997. Cumpre ressaltar também que a regulação exercida pela ANTAQ harmoniza os interesses dos usuários e dos prestadores do serviço, impedindo situações que configurem competição imparfeita ou infração à ordem econômica, mas, prioritariamente, deve preservar o interesse coletivo, considerando as políticas públicas específicas do setor.

Merece destaque recente acórdão publicado em 23 de fevereiro de 2018, pela Sexta Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região sobre questionamentos quanto à legalidade da Resolução Normativa nº 01/2015-ANTAQ no Processo nº 1005467-79.2017.4.01.0000:

AGRAVO INTERNO. NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM. NORMA EMANADA NO ÂMBITO DE AGÊNCIA REGULADORA. LEGÍTIMO EXERCÍCIO DO PODER REGULAMENTAR. INEXISTÊNCIA DE ILEGALIDADE OU ARBITRARIEDADE. AÇÃO DE MANDADO DE SEGURANÇA. SENTENÇA CONCESSIVA DA ORDEM. APELAÇÃO. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA DEFERIDA.

I. A Resolução Normativa 1/2015 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) estabeleceu limites objetivos à autorização de fretamento de embarcação estrangeira. Tais limitações encontram amparo mediato na Constituição Federal e imediato na legislação de

regência, se harmonizando com o escopo de assegurar especial proteção aos armadores nacionais.

II. A análise conjunta dos dispositivos legais e normativos aplicáveis na espécie permite concluir, sem dificuldade, que a impugnada Norma da ANTAQ não padece de qualquer ilegalidade ou arbitrariedade.

III. É a própria lei que estabelece a disciplina básica do setor de transporte aquaviário, cabendo à ANTAQ a competência para elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores.

IV. O Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) – já suficientemente dotado de mecanismos destinados à repressão ao abuso do poder econômico – se orienta por diversos postulados, entre os quais estão igualmente dispostos os princípios da liberdade de iniciativa e da livre concorrência, bens jurídicos dos quais a coletividade é titular, nos termos do caput do art. 1º e parágrafo único da Lei 12.529/2011.

V. Sem embargo, a própria Constituição Federal ressalva a possibilidade de submeter o livre exercício de qualquer atividade econômica à autorização de órgãos públicos “nos casos previstos em lei” (parágrafo único do art. 170).

VI. *Agravo interno a que se nega provimento.
(grifos nossos)*

Cabe então repisar que sim, a ANTAQ cumpre a política de incentivo à indústria naval brasileira e garante a livre concorrência entre as empresas de navegação, nos termos da legislação de regência.

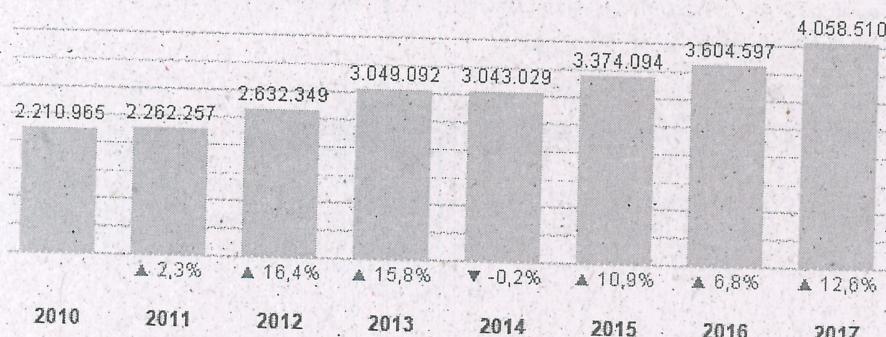
3) Depois da aprovação da Resolução Normativa nº 1, de 2015, quantos navios de carga foram encomendados a estaleiros nacionais? Quantos navios importados/nacionalizados (incluindo o registro especial brasileiro - REB) compõem atualmente a frota das empresas de navegação de cabotagem?

A princípio é importante destacar que o transporte marítimo, como qualquer outro mercado, é regido por uma diversidade de fatores econômicos, como a lei de demanda e oferta, sazonalidades e crises.

O aprimoramento da regulação do afretamento é apenas um dos diversos fatores que influenciam a decisão de uma empresa de navegação em construir ou importar uma nova embarcação, sendo no mínimo superficial a associação direta de causa e efeito entre a aprovação da Resolução Normativa e a demanda por novas embarcações ou crescimento da frota.

A despeito da ressalva acima descrita, apresentamos os dados sobre incremento da Tonelagem de Porte Bruto - TPB em operação na cabotagem por Empresas Brasileiras de Navegação - EBN, conforme os registros do Sistema Corporativo da ANTAQ.

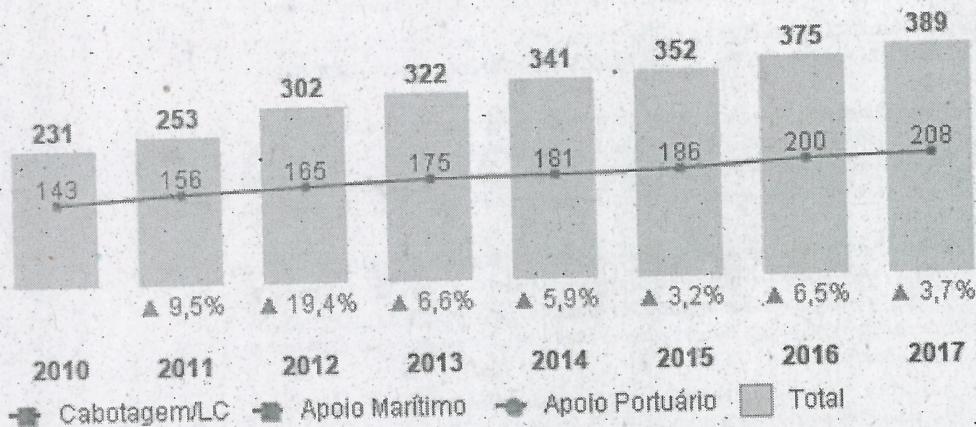
Gráfico 1: TPB da frota das EBNs de Cabotagem e de Longo Curso



FONTE: Estatístico Aquaviário, disponível em <http://portal.antaq.gov.br/>

Gráfico 2: Evolução da frota de bandeira brasileira das EBNs de Cabotagem e de Longo Curso





FONTE: Estatístico Aquaviário, disponível em <http://portal.antaq.gov.br/>

Em complementação, segue o Relatório de embarcações financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM entregues pelos estaleiros nacionais (2007-2016):

Tabela 1: Número de embarcações financiadas com recursos do FMM entregues pelos estaleiros nacionais (2007-2016):

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Apoio navegação	20	18	7	8	11	5	6
Apoio offshore	13	19	19	21	17	21	27
Carga cabotagem	1	4	4	4	2	4	5
Carga interior	5	16	-	44	59	41	81

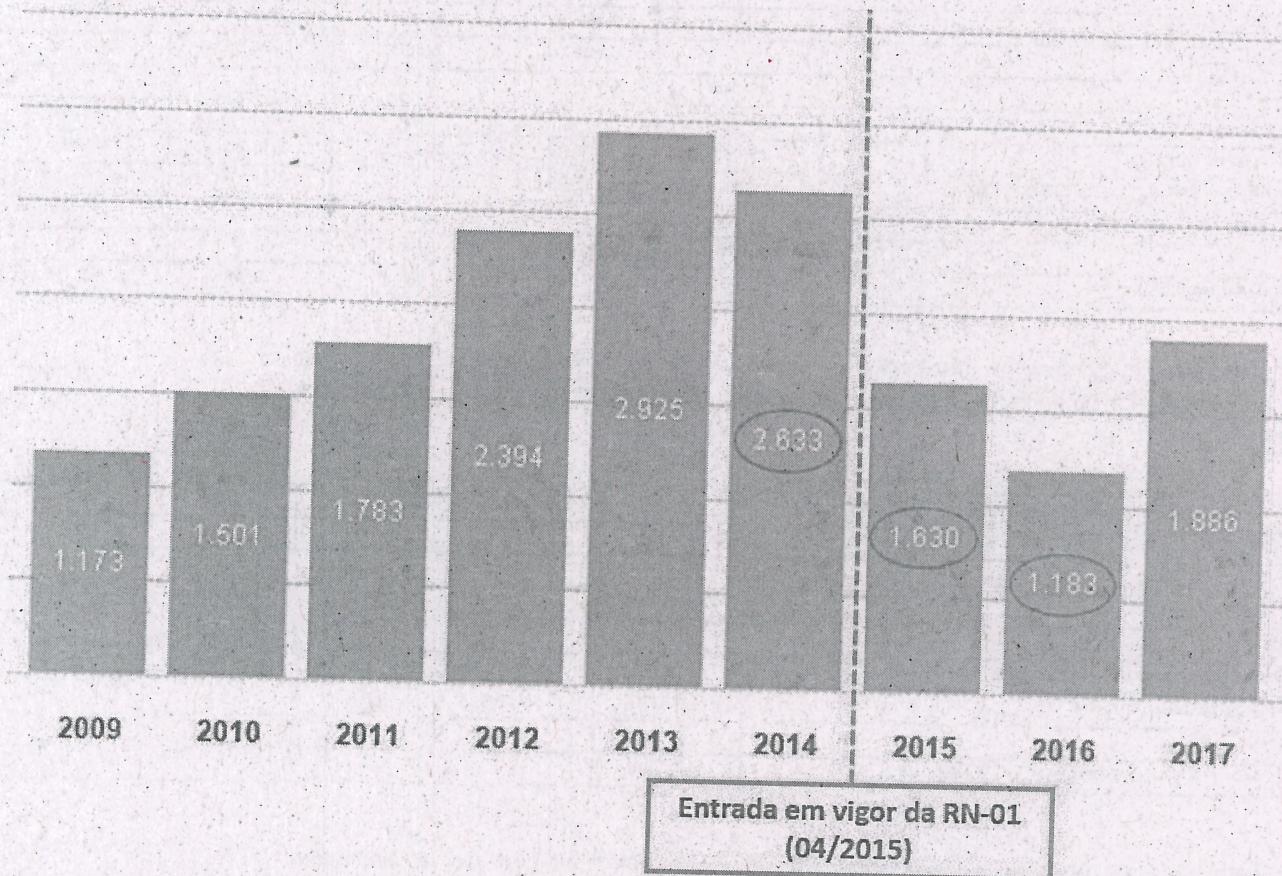
Fonte: <http://dados.gov.br/dataset/entregas-de-projetos-financiados-pelo-fmm>

Por fim, informamos que a lista das embarcações que obtiveram Registro Especial Brasileiro - REB junto ao Tribunal Marítimo está disponível no endereço eletrônico <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=reb>.

4) A citada Resolução fez com que diminuísse o número de afretamentos de navios estrangeiros?

No gráfico 3 está demonstrada a evolução do número de autorizações para afretamento de embarcações estrangeiras concedidas pela ANTAQ na navegação de cabotagem.

Gráfico 3: Quantidade de autorizações de afretamento de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem



Fonte: Estatístico aquaviário, disponível em <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>

Após a entrada em vigor da norma em questão é possível notar o decréscimo em cerca de 38% (trinta e oito por cento) na quantidade total de afretamentos de embarcações estrangeiras autorizados na cabotagem de 2014 para 2015. Observa-se que, em 2016, esse valor continuou diminuindo, com uma queda de cerca de 27% (vinte e sete por cento) em relação a 2015 e de cerca de 55% (cinquenta e cinco por cento) em relação a 2014. No entanto, em 2017, houve um aumento de cerca de 59% (cinquenta e nove por cento) em relação a 2016, embora em comparação com 2014, a quantidade ainda tenha sido inferior, representando uma queda de cerca de 29%.

5) Qual a quantidade de carga transportada na navegação de cabotagem por empresa em navios estrangeiros, nos últimos 5 anos?

De acordo com dados extraídos da base do SAMA, o Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio, da ANTAQ, elaboramos as seguintes tabelas relativas aos afretamentos por espaço, viagem e tempo para uma única viagem. Ressaltamos que este sistema tem como função precípua a instrumentalização dos processos de afretamento sob competência da Agência.

Tabela 1. Quantidade de carga transportada, em toneladas, na cabotagem por embarcações estrangeiras afretadas por empresa brasileira, nas modalidades espaço, viagem e tempo para uma única viagem, para as cargas acondicionadas como granel sólido ou líquido, neogranel, carga geral ou de projeto.

Empresa de Navegação Afretadora	2013	2014	2015	2016	2017
ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.		305.085	112.000		
CIA DE NAVEGAÇÃO NOR-SUL	3.999.544	3.388.604	3.102.892	3.647.337	5.905.673
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.			13.105	3.747.004	12.578.664
EQUIPEMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.				210	95
FLUMAR TRANSPORTES DE QUÍMICOS E GASES LTDA	833.451	708.006	346.311	465.903	386.925
GRANINTER TRANSPORTES MARÍTIMOS DE GRANEIS S A	23.083				
HIDROVIAS DO BRASIL - CABOTAGEM LTDA.					
LOG-IN - LOGÍSTICA INTERMODAL S/A	2.274.618	2.979.077	2.612.914	223.227	
LYRA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA LTDA	734.784	544.600	534.680	564.607	

NORSULCARGO NAVEGAÇÃO S/A	275.257	1.153.591	862.494	1.138.073	1.268.162
NORSULMAX NAVEGAÇÃO S.A.		118.378	123.832	1.136.073	1.372.146
PANCOAST NAVEGAÇÃO LTDA.	993.889	519.120			
PETRÓLEO BRASILEIROS S.A - PETROBRAS	2.546.234	3.362.375	1.781.619	513.701	80.467
POSDONIA SHIPPING & TRADING LTDA.	295.135	281.558	161.109	192.263	774.666
SUPERPESA CIA DE TRANSPORTES ESPECIAIS E INTERMODAIS		560			
TRANSHIP TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA					1.485
TRANSNAVÉ NAVEGAÇÃO S/A	135.879	11.520			
ZEMAX LOG SOLUÇÕES MARÍTIMAS S.A.	731	10.000	6.940	176.696	1.221.755

Tabela 2. Quantidade de contêineres transportados, em unidades, na cabotagem por embarcações estrangeiras afretadas por empresa brasileira, nas modalidades espaço, viagem e tempo para uma única viagem.

Empresa de Navegação Afretadora	2013	2014	2015	2016	2017
ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	13.018	12.251	12.523	7.303	16.612
COMPANHIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO	11.681	10.881	1.410		
LOG-IN - LOGÍSTICA INTERMODAL S/A	17.008	12.507	17.746	30.048	39.118
MERCOSUL LINE NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA	16.824	11.757	18.343	19.236	20.609
NTL - NAVÉGAÇÃO E LOGÍSTICA S/A	4.427				
POSDONIA SHIPPING & TRADING LTDA.	20.996	23.563	2.245		140
TRANSNAVE NAVÉGAÇÃO S/A	8.203				
VESSEL-LOG COMPANHIA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICAS/A.	2.786				

Tabela 3. Quantidade de veículos transportados, em unidades, na cabotagem por embarcações estrangeiras afretadas por empresa brasileira, nas modalidades espaço, viagem e tempo para uma única viagem.

Empresa de Navegação Afretadora	2013	2014	2015	2016	2017
LOG-IN - LOGÍSTICA INTERMODAL S/A				128	776
POSDONIA SHIPPING & TRADING LTDA.		1.648			

6) 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?

Sim, no Processo nº 50300.001334/2014-14, que culminou na aprovação da Resolução Normativa em questão, consta o Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 293/COGTL/SEAE/MF-SEAE, de 05 de novembro de 2014, no âmbito Audiência Pública nº 02/2014, manifestando-se da seguinte forma:

"29. O impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; e iii) diminuição do incentivo à competição.

30. Analisando tais critérios, observou-se que a proposta em tela tem o potencial de ocasionar os três impactos acima elencados. Por outro lado, as limitações previstas na proposta de resolução em análise não são frutos da discricionariedade da agência na atividade de regular o setor, mas de determinação legal, exposta na Lei nº 9.432/1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário".

Assim, durante o processo de Audiência Pública, a SEAE manifestou-se, previamente à aprovação da Resolução Normativa, no sentido de que apesar da possibilidade de ocasionar prejuízos à competição, as limitações ao afretamento de embarcações estrangeiras previstas na norma se coadunam com a obrigação legal da ANTAQ de implementar as políticas públicas emanadas pela Lei nº 9.432, de 1997.

Ressaltamos que essa Secretaria emitiu seu parecer sem apontar qualquer infração à ordem econômica ou avocação indevida de competência. As sugestões apontadas pela SEAE foram acatadas no decorrer do processo de aprovação da Resolução Normativa em questão.

7) Quais empresas de navegação (com outorga de cabotagem) estão construindo navios de carga no Brasil?

As empresas que solicitaram outorga com finalidade específica para obter financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM para a construção de embarcação em estaleiro

brasileiro e/ou para obtenção de pré-registro de embarcação em construção no Registro Especial Brasileiro - REB são: Mercosul Line Navegação e Logística LTDA; Aliança Navegação e Logística LTDA; Hidronave South American Logistics S.A; e Woodhollow Participações S.A.

Ressaltamos, entretanto, que as empresas brasileiras de navegação que não pleiteiam recursos do FMM ou pré-registro no REB não estão obrigadas a informar a ANTAQ sobre o andamento da construção, sendo obrigatório o registro na Agência apenas após o término da empreitada, o que faz com que a lista de empresas acima não seja exaustiva.

8) 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?

A Corregedoria da ANTAQ não recebeu qualquer denúncia referente a possível conduta criminosa na edição da Resolução Normativa nº 1, de 2015. Portanto não houve fato que justificasse a realização de apuração interna sobre o assunto.

Recentemente, por conta de demanda do Ministério Público Federal - MPF, foi concluída sindicância administrativa que abordou o tema de forma marginal, tendo como resultado o arquivamento, sem que se tenha encontrado qualquer conduta irregular por parte de servidores desta Agência citados na demanda.

9) 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?

A Resolução Normativa nº 01/2015-ANTAQ foi aprovada por unanimidade do colegiado na 378ª Reunião Ordinária de Diretoria (ROD). Na ocasião, o Diretor Relator, Fernando Fonseca, votou por aprovar a norma em questão, tendo sido acompanhado pelos Diretores Mário Povia e Adalberto Tokarski.

Os documentos que respaldaram a fundamentação da decisão dos Diretores se encontram no Processo nº 50300.001334/2014-14, quais sejam:

Os estudos e pareceres técnicos e jurídicos que embasaram a criação da referida norma podem ser encontrados nos 3 (três) volumes do Processo 50300.001334/2014-14:

- I. Despacho de abertura de processo 015/2014-SNM, de 25/06/2014, de Revisão das Resoluções nº 2919, 2920, 2921 e 2922-ANTAQ, contido na página 3 do volume 1.
- II. Ordem de Serviço nº 001/2014-SNM, de 25/06/2014, a que constitui o Grupo de Trabalho com o objetivo de Revisar as Resoluções nº 2919, 2920, 2921 e 2922-ANTAQ, que aprovaram, respectivamente, as normas para disciplinar o afretamento de embarcações para operação na navegação de apoio marítimo, cabotagem, apoio portuário e longo curso. Está contido nas páginas 5 a 10.
- III. Atas das reuniões do Grupo de Trabalho instaurado pela ordem de serviço nº 001/2014-SNM. As reuniões tiveram início em 10/06/2014 e término em 25/06/2017. Estão contidas nas páginas 11 a 22 do volume 1.
- IV. Nota 000011-2014-GDM e anexos, de 23/07/2014, contido nas páginas 25 a 38 e 39 a 72 (anexo) do volume 1.
- V. Parecer nº 00036/2014/NCA/PF/ANTAQ/AGU, de 13/08/2014, contido nas páginas 83 a 90 do volume 1.
- VI. Voto Relator (Relatório), de 11/09/2014, contido nas páginas 97 a 101 do volume 1.
- VII. Aviso de Audiência Pública Nº 02/2014, de 18/09/2014, contido nas páginas 127 a 128 do volume 1.
- VIII. Parecer Analítico sobre regras regulatórias nº 293/COGTL/SEAE/MF, de 05/11/2014, contido nas páginas 365 a 377 do volume 1.
- IX. Parecer nº 06/2015/PF/ANTAQ/PGF/AGU, de 26/01/2015, contido nas páginas 321 a 336 do volume 3.
- X. Nota Técnica nº 02-2015-GRM, de 06/02/2015, contido nas páginas 343 a 353 do volume 3.
- XI. Voto (Relatório), de 11/02/2015, contido nas páginas 421 a 426 do volume 3.

[...]

Os relatórios de consolidação e análise das contribuições podem ser encontrados nas páginas 167 a 362 do volume 1, páginas 79 a 260 do volume 3 e páginas 283 a 310 do volume 3.

10) Existe decisão judicial afastando o Diretor Mário Povia de apreciar processos de alguma empresa de navegação?

A empresa Posidônia Shipping & Trading LTDA impetrhou o Mandado de Segurança nº



1005301-32.2017.4.01.3400 (14ª Vara Federal Cível da SJDF), com pedido liminar contra ato do Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, objetivando que fosse declarado o impedimento e a suspeição do Diretor Mário Povia, impedindo-o de participar na discussão e votação de todo e qualquer ato no curso dos procedimentos que versassem sobre a impetrante.

Foi deferida *ad cautelam* a suspensão dos futuros julgamentos que tramitam na ANTAQ, no interesse da impetrante, bem como deferido o sigilo dos autos. Em sentença proferida em 28/09/2017 foi denegada a segurança por inadequação da via eleita. A impetrante postulou a desistência do feito. Em nova sentença proferida em 05/02/2018, foi denegada a segurança e homologado o pedido de desistência.

Diante de tal desfecho a empresa Posidônia Shipping & Trading LTDA ajuizou a Ação Ordinária nº 1014152-60.2017.4.01.3400 (14ª Vara Federal Cível da SJDF) em desfavor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), visando o reconhecimento do impedimento e suspeição do Diretor Mário Povia, de modo a impedir sua participação, discussão e votação nos procedimentos que versem sobre a Posidônia.

Em decisão proferida em 23/10/2017, nos autos da referida ação ordinária, com fundamento do poder geral de cautela, e para preservar o resultado útil do processo em prol de ambas as partes, foi determinada a suspensão do Diretor Mário Povia na instrução e julgamento dos processos administrativos que tramitam perante a ANTAQ que versem sobre a autora, POSIDÔNIA.

A ANTAQ interpôs o Agravo de Instrumento nº 1000347-21.2018.4.01.0000 contra referida decisão, tendo sido exarada decisão do Relator Desembargador Federal Jirair Aram Meguerian em 18/01/2018 no seguinte sentido:

"Pelo exposto, DEFIRO o pedido de atribuição de efeito suspensivo ao agravo de instrumento e, por consequência, suspendo os efeitos da decisão proferida pelo MM. Juiz Federal da 14ª Vara da Seção Judiciária do Distrito Federal no Procedimento Comum 1014152-60.2017.4.01.3400/DF".

Dessa forma, não existe decisão judicial em vigor afastando o Diretor Mário Povia de apreciar os processos da empresa Posidônia.

11) 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")?

De pronto, esclarecemos que na navegação de cabotagem ou de longo curso a contraprestação pela realização do transporte aquaviário é o frete. A contratação do transporte de cargas ocorre por meio de um contrato de transportes, consubstanciado no Conhecimento de Transporte Aquaviário de Cargas, *Bill of Lading - B/L* ou no Conhecimento de Carga. Por meio deste documento o transportador se compromete a transportar a carga até o destino especificado, utilizando embarcação própria ou afretada, e o contratante do serviço se compromete a pagar o valor consignado como frete.

Uma típica empresa de navegação tem sua receita operacional vinculada ao recebimento dos fretes gerados por suas embarcações. Para ter o direito de explorar o serviço de transporte aquaviário, a Empresa Brasileira de Navegação - EBN deve possuir ao menos uma embarcação própria ou afretada a casco nu, adequada à navegação pretendida, que é o requisito técnico exigido pela ANTAQ para outorgar uma autorização. Essa exigência visa coibir que empresas incapazes de prestarem o serviço de transporte aquaviário recebam a outorga da Agência.

Entretanto, algumas empresas, mesmo sem possuir embarcações apropriadas, buscam obter a autorização como EBN, não porque pretendam realizar o transporte, pois não possuem embarcação para tal, mas para oferecerem ao mercado a oportunidade de transportar mercadorias em embarcações estrangeiras. Essas empresas possuem as receitas atreladas não ao recebimento de frete, mas à prática de vender aos usuários, embarcadores ou consignatários da carga, o direito de contratar o transporte em uma embarcação estrangeira. Essa prática é comumente chamada de "venda de bandeira".

Por abocanharem uma fatia importante do mercado, a prática da "venda de bandeira" cria um ambiente de insegurança para os novos investimentos no setor. São empresas que utilizam lacunas na legislação para lucrar com as autorizações de afretamento nos casos de inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira para realizar o transporte, conforme disciplinado pela Lei nº 9.432, de 1997.

Ao acrescentar um intermediário na cadeia de transportes aquaviários, sem contribuir com a melhoria do serviço ou com o desenvolvimento da frota nacional, a prática da "venda de bandeira" fere o objetivo de racionalidade e economicidade das atividades marítimas, estabelecidos pela Política Marítima Nacional - PMN. Pois bem, o combate a essa prática esteve no cerne da elaboração da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ.

Destaca-se que o afretamento de embarcações estrangeiras deve ser a exceção e não a regra. Nesse sentido, a regulamentação da ANTAQ visa garantir que ele seja usado apenas para complementar a frota das empresas brasileiras de navegação, equilibrando o atendimento de demandas sazonais e não a

razão de ser de empresas que operam basicamente no "agenciamento" de embarcações estrangeiras.

Sobre a restrição de tonelagem e a necessidade de propriedade de embarcação de tipo semelhante cabe reproduzir decisão proferida pelo Desembargador Federal Kassio Marques, do TRF da 1ª Região, em recente decisão em sede de tutela antecipada (Processo nº 1005467-79.2017.4.01.0000; Processo de Referência nº 10027209320164010000), no seguinte sentido:

"Como bem ressaltou a requerente, está claro que, ao autorizar-se a ANTAQ a editar normas e regulamentos, a aquiescência do legislador não foi para que a Agência simplesmente reproduzisse textos de Lei. A Lei, de forma clara e precisa, outorga à ANTAQ o poder-dever de elaboração de normas para resguardar o direito dos usuários e a competição entre os operadores. (...)"

Portanto, compete à ANTAQ, considerando o interesse público, normatizar e autorizar o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, consoante com o disposto na Lei 9.432/97.

Verifica-se, assim, que a legislação, atualmente em vigor, outorgou à ANTAQ o poder de regular e supervisionar este setor, inclusive mediante a edição de normas para disciplinar a forma de prestação dos serviços de transporte aquaviário, tendo por escopo melhor complementar as regras constitucionais e legais até então vigentes.

Nos diversos setores regulados - energia, telecomunicações, óleo e gás e transportes, nas suas diversas modalidades -, dada a complexidade de determinados assuntos técnicos, o legislador não é capaz de normatizar eficazmente todas as situações possíveis, delegando a entes, dotados de alta carga de conhecimento técnico, competência para regulá-las, de forma a prover soluções eficientes ao mercado.

Em relação à tonelagem, ao estabelecer uma proporcionalidade entre a tonelagem afretada e a frota efetivamente em operação objetiva-se que o uso do afretamento seja sustentado por investimentos e operações com embarcações próprias. Ressaltamos que o uso da TPB como limitador do afretamento já estava descrito em outras situações na Lei nº 9.432, de 1997, sendo a forma mais adequada de garantir a proporcionalidade almejada. Portanto, caso a empresa atue usualmente próxima do limite máximo permitido, torna-se evidente a necessidade de novos investimentos em embarcações brasileiras, uma vez que o mercado já estará consolidado. A questão sobre qual seria o número multiplicador, considerou por um lado a capacidade da frota brasileira de atender a demanda existente e por outro, o incentivo para novos investimentos na frota própria, eis que cada embarcação brasileira em operação na navegação específica garante o retorno de até quatro vezes na capacidade de afretar embarcações estrangeiras.

12) Os prazos previstos no art. 7º da aludida Resolução Normativa foram estabelecidos com base em quais parâmetros técnicos?

Além dos parâmetros estabelecidos pela lei, a RN-01 promoveu avanços regulatórios ao estabelecer prazo máximo para recebimento ou carregamento, conforme o perfil de carga e prazo de antecedência mínima para a circularização, já que as normas anteriores não estipulavam claramente essas regras. Essa medida teve por objetivo evitar a circularização sem tempo hábil para bloqueio por embarcação brasileira e impedir a reserva futura de mercado com circularizações realizadas com antecedência excessiva.

Evitando o uso inadequado da circularização, buscou-se dar maior efetividade à política pública estabelecida na legislação de régência, bem como instrumentalizar o Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio - SAMA com regras claras referentes aos prazos inerentes aos seus procedimentos.

Ressaltamos que durante a fase de Audiência Pública, houve amplo e qualificado debate relativo à questão dos prazos, haja vista que, das 641 contribuições validadas, 104 trataram dos prazos descritos no aludido artigo, sendo que 91 foram acatadas ou parcialmente acatadas. Portanto, cerca de 87,5% das contribuições que tratavam do tema foram, em certa medida, aproveitadas.

13) Quantas empresas brasileiras de navegação de cabotagem surgiram depois da edição da Resolução Normativa nº 1 de 2015? E quantas deixaram de operar?

Foram outorgadas 7 (sete) empresas brasileiras de navegação de cabotagem, a saber: Expresso Noronha Transportes e Serviços LTDA; Grega Shipping Navegação LTDA; Hidrovias do Brasil - Cabotagem LTDA; LOG-IN Navegação LTDA; Navemestre Serviços de Navegação LTDA; Sea Partners Navegação e Logística LTDA e Woodhollow Participações LTDA.

Foram extintas 7 (sete) empresas brasileiras de navegação de cabotagem, a saber: Companhia Libra de Navegação; Graninter Transportes Marítimos de Granéis S.A; Guinmar Serviços Marítimos Ltda; MS Operadora, Receptivo, Turismo e Eventos Ltda; NTL - Navegação e Logística S.A; Rabo de Peixe Transportes, Serviços Marítimos e Empreendimentos; e Vessel-Log Companhia Brasileira de



3. Nos colocamos à disposição do Senador para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos: I - Ofício nº 92/2018/ASPAR/GM (SEI nº 0435245).

Atenciosamente,

MARIA LÚCIA RODRIGUES LIMA TELES

Chefe da Assessoria de Relações Institucionais - ASP



Documento assinado eletronicamente por **Maria Lucia Rodrigues Lima Teles, Chefe da Assessoria de Relações Institucionais**, em 12/03/2018, às 10:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 1º da Portaria nº 210/2015-DG da ANTAQ.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **0453611** e o código CRC **A5362D4E**.

Referência: Processo nº 50300.002196/2018-06

SEI nº 0453611