



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

**REQUERIMENTO Nº , DE 2014.
(Do Sr. Deputado Rodrigo Maia)**

Solicita a realização de Audiência Pública, com a presença de autoridades, destinada a debater e buscar soluções para Portos, seus usuários exportadores e importadores, em virtude dos diversos problemas enfrentados, bem como a atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 58, § 2º da Constituição Federal, e dos arts. 24, inc. VII e 255 ao 258 do Regimento Interno, requeiro a Vossa Excelênci que, ouvido o Plenário, sejam convidados a comparecer a este órgão técnico, em Audiência Pública em data a ser oportunamente agendada, para subsidiarem os debates e a busca de soluções para os Portos, seus usuários, exportadores e importadores, em virtude dos diversos problemas enfrentados, bem como a atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, as seguintes autoridades:

1 - Advogado e Professor Osvaldo Agripino de Castro Junior - Pós-Doutor em Regulação de Transportes pela Harvard University e membro da USUPORT-SC.

2 - Sr. André de Seixas - Diretor Comercial da IRO-LOG LOGISTICS & TRADING e da TRANSBRANDÃO TRANSPORTES E LOGISTICA LTDA.

3- Sr. Mário Povia – Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

4- Fernando Fonseca – Diretor da Agência Nacional de Transportes



Aquaviários – ANTAQ.

5- Adalberto Tokarski - Diretor da Agência Nacional de Transportes
Aquaviários – ANTAQ.

J U S T I F I C A T I V A

O presente pedido de audiência pública destina-se a debater e buscar soluções para Portos, seus usuários exportadores e importadores.

Os Usuários de Portos do Rio de Janeiro – UPRJ, em defesa da categoria, elaboraram vários questionamentos ao órgão regulador – ANTAQ, indagando sobre o aumento de até 490% na armazenagem mínima de importação para retirar suas mercadorias do terminal, afetando também pessoas físicas que trazem suas mudanças do exterior.

Ainda foi questionado o trabalho da ANTAQ em relação aos armadores estrangeiros, que teve cancelado no ano passado mais de 300 escalas de navios, prejudicando os exportadores que aguardavam os embarques de suas cargas que não aconteceu, colocando em descrédito a imagem do país no exterior.

Porém os questionamentos seguidos de denúncia foram arquivados com alegações evasivas e frágeis.

Não satisfeito, os autores das denúncias decidiram investigar a relação desses armadores estrangeiros com o Brasil, buscando nas resoluções da ANTAQ as autorizações outorgadas para exploração do nosso transporte aquaviário internacional na navegação de longo curso, mas nada foi encontrado a respeito do assunto.

Questionado novamente o órgão regulador sobre as outorgas de autorização, conforme preceitua a Alínea “d” do Inciso XII do Art. 21 da Constituição e os Artigos 13 e 14 da Lei 10.233/2001, o mesmo respondeu que o Art. 5º da Lei 9.432/97, que diz respeito ao tráfego marítimo tão somente, isentava empresas de navegação estrangeiras de outorgas de autorização. Em outras palavras, a ANTAQ defende uma tese que uma norma específica de tráfego



aquaviário pode suprimir um dispositivo constitucional e uma Lei específica posterior.

O caso foi levado ao MPF/PRRJ, denunciando os Superintendente de Navegação Marítima e Apoio, bem como os Diretores da Agência, por omissão. O MPF oficiou a ANTAQ e a Agência respondeu ao Procurador da república dando continuidade a sua tese mirabolante de que uma norma infraconstitucional pode suprimir a Constituição sem, no entanto dizer o que foi feito do texto da nossa Carta Maior.

Como o Inciso III do Art. 1º da Lei 9.432/97 restringe o tráfego marítimo aos países que estejam amparados por acordos firmados pela União, a ANTAQ tentou ludibriar o Ministério Publico, informando que o Brasil possui acordos bilaterais, tratados e convenções ratificados com todos os países que enviam embarcações para este país.

Porém temos apenas 13 acordos bilaterais celebrados e estes não mencionam dispensa de outorgas de autorização. Não existem tratados ou convenções ratificados pelo Brasil nesse sentido. Hoje, cerca de 70% dos navios do mundo estão registrados em bandeira de conveniência, que são países, geralmente paraísos fiscais, que vendem suas soberanias aos armadores, que abrem empresas nesses locais, diluindo seus riscos, sendo que as embarcações passar a arvorar bandeiras desses paraísos.

No caso dos navios de cruzeiro, a tese da ANTAQ afirma que esses ficariam de fora, pois Inciso III do Parágrafo único do Art. do Art. 1º da Lei 9.432/97 exclui os navios de turismo. Ora, o fato da nossa navegação ser aberta aos países que estejam amparados por acordos firmados pela União, não significa dizer que estão dispensados de outorgas, de cadastro, de registro.

Desse modo sobram questionamentos, como controlar, fiscalizar e regular as empresas estrangeiras que não estão registradas no país? Caso ocorra um acidente ambiental que garantia teremos? Não existe regulação sobre armadores estrangeiros, pois não se pode regular aqueles que não se conhecem.

E se não fosse suficiente, através da resolução 2.389/12 a ANTAQ ainda permitiu que esses armadores estrangeiros cobrassem serviços portuários



CÂMARA DOS DEPUTADOS

(THC), que detêm natureza de preço público, sem a qualquer fiscalização, conforme resposta a ofício.

Outro ponto não menos importante é o Anuário estatístico da ANTAQ, que não informa os fretes, “taxas, extrafretes”, THC’s pagas aos armadores estrangeiros. Nesse sentido seguem as indagações, evasão de divisas? Sonegação fiscal? Enfim, providências devem ser tomadas com urgência.

Pelo exposto, entendemos que as personalidades convidadas poderão enriquecer o debate, a formação de opinião em relação ao tema e a busca por soluções urgentes.

Sala das Comissões, em de de 2014.

**Deputado Rodrigo Maia
Democratas/RJ**