



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

N.º 1.091-A, DE 2018

(Do Sr. Hugo Leal)

Susta os efeitos do parágrafo 3º do artigo 2º da Resolução Normativa (RN) 13/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CARLOS CHIODINI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam suspensos os efeitos do parágrafo 3º do art. 2º da Resolução Normativa (RN) 13/2016 - ANTAQ, que “APROVA A NORMA QUE DISPÕE SOBRE O REGISTRO DE INSTALAÇÕES DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO”..

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Resolução Normativa (RN) 13/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, mais especificamente o parágrafo 3º do artigo 2º, permitiu a operação de embarcações estrangeiras (navios gaseiros do tipo FSRU) sem o cumprimento das regras e condições de afretamento previstas na Lei 9.432/97.

A revogação do parágrafo 3º do art. 2º da RN 13/2016 - ANTAQ é necessária para que se reestabeleça a competitividade no setor e a segurança jurídica nas operações, impedindo a abertura do mercado para empresas de navegação estrangeiras sem qualquer investimento no país.

A Lei 9.432/97 instituiu o marco regulatório do transporte marítimo no Brasil seguindo o princípio constitucional da soberania nacional da proteção da frota marítima nacional e da indústria naval.

Em seu escopo, esta Lei abrange o transporte aquaviário, os proprietários de navios (armadores), as empresas de navegação, as embarcações estrangeiras, o afretamento de embarcações, a operação de embarcações, a bandeira das embarcações, os regimes de navegação, tripulantes, o fomento à marinha mercante, além de criar o Registro Especial Brasileiro (REB) para fortalecer a frota nacional.

A mesma Lei exclui, em um rol taxativo do parágrafo único do art. 1º, as embarcações que não se sujeitam ao âmbito de sua aplicação. Dentre as exceções a esta Lei não constam os navios gaseiros do tipo FSRU.

Quando o legislador quis excluir alguma outra embarcação das regras desta Lei 9.432/97 o fez como deve ser feito: por meio de lei. Um exemplo é a exclusão das dragas conforme art. 55 da Lei 12.815/2013.

Contrariando toda a política do setor marítimo e a própria Lei 9.432/97, a ANTAQ instituiu a RN 13/2016, que “transforma” um navio gaseiro do tipo FSRU (embarcação) em uma instalação de apoio (instalação portuária), permitindo, ainda, em decisão colegiada da Diretoria, que esta instalação permaneça em águas

brasileiras por 25 anos, em prejuízo dos marítimos brasileiros, da frota marítima brasileira e das empresas brasileiras de navegação.

Desta forma, a ANTAQ deixa de exigir o “conteúdo nacional” e permite que uma embarcação estrangeira permaneça com bandeira estrangeira em águas brasileiras por até 25 anos, sem o cumprimento das regras de afretamento da Lei 9.432/97, sem a necessidade de ser afretado por uma empresa brasileira de navegação, sem utilizar marítimos brasileiros, sem a nacionalização da embarcação (o que geraria tributos na importação), sem que a empresa de navegação estrangeira invista no país, incorrendo em manifesta ilegalidade.

A manutenção do parágrafo 3º do art. 2º da RN 13/2016 da ANTAQ abre um precedente perigoso, atingindo frontalmente a política de proteção a navegação brasileira, trazendo ainda sérias implicações para outras áreas, como: segurança e soberania nacional, econômica, ambiental, tributária, trabalhista, criminal e empresarial.

É imprescindível para a sobrevivência do setor marítimo brasileiro o cumprimento da Lei 9.432/97 e a devida aplicação das regras de afretamento de embarcações estrangeiras para os navios gaseiros (FSRUs ou FSUs) que operarão na armazenagem e regaseificação de gás (nacional ou importado) para as termoelétricas, não podendo prevalecer a regra ilegal criada pela ANTAQ através do parágrafo 3º do art. 2º da RN 13/2016.

Assim, sustando esta Resolução teremos tempo para discutir efetivamente o assunto. É competência da Câmara dos Deputados, como representante da sociedade, atuar para impedir que as normas exaradas pelo Executivo extrapolem seu poder regulamentador, em especial, a norma ora impugnada, que não atende aos princípios da finalidade, interesse público, razoabilidade e proporcionalidade.

Sala das Sessões, 27 de novembro de 2018.

Deputado **Hugo Leal**
PSD/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 13-ANTAQ, DE 10 DE OUTUBRO DE 2016

Aprova a norma que dispõe sobre o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES

AQUAVIÁRIOS ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo inciso IV do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e pelo inciso IV do art. 20 do Regimento Interno, considerando o que consta do processo nº 50300.000409/2015-12, ad referendum da Diretoria Colegiada:

Resolve:

Art. 1º Aprovar a norma que dispõe sobre o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário, na forma do anexo desta Resolução Normativa.

Art. 2º Tornar sem efeito a Resolução Normativa nº 12-ANTAQ, de 10 de outubro de 2016.

Art. 3º Esta Resolução Normativa entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

ADALBERTO TOKARSKI
Diretor-Geral

ANEXO DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 13-ANTAQ, DE 10 DE OUTUBRO DE 2016, QUE APROVA A NORMA QUE DISPÕE SOBRE O REGISTRO DE INSTALAÇÕES DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO.

CAPÍTULO I
DO OBJETO

Art. 1º Esta Norma tem por objeto estabelecer os procedimentos para o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário junto à ANTAQ, bem como estabelecer as obrigações para a prestação de serviço adequado, quando aplicável, e definir as respectivas infrações administrativas.

Parágrafo único. O registro, a que se refere o caput, consiste no cadastramento, de caráter discricionário, perante a ANTAQ, das instalações não passíveis de outorga de autorização de que trata o art. 8º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, com vistas à regulação da prestação de serviço adequado, quando aplicável.

Art. 2º São passíveis de registro, de que trata a presente Norma, a construção, exploração e ampliação das seguintes instalações de apoio ao transporte aquaviário, localizadas fora da área do porto organizado:

I - instalações flutuantes fundeadas em águas jurisdicionais brasileiras, inclusive interiores, em posição georreferenciada, devidamente homologadas pela Marinha do Brasil, sem ligação com instalação localizada em terra, utilizadas para recepção, armazenagem e transferência a contrabordo de granéis sólidos, líquidos e gasosos;

II - instalações com acesso ao meio aquaviário destinadas exclusivamente à construção e/ou reparação naval;

III - instalações destinadas ao apoio ao transporte aquaviário de insumos, equipamentos, cargas de projeto e recursos humanos necessários à execução de obras de infraestrutura, cujas operações são desativadas na sua conclusão;

IV - instalações portuárias públicas de pequeno porte exploradas, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, ou outro instrumento equivalente, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; e

V - instalações de pequeno porte para apoio ao embarque e desembarque de cargas e/ou passageiros destinadas ou provenientes do transporte aquaviário, desprovidas de Guindastes de Pórtico – Portêiner, Guindastes Fixo de Torre, Guindastes Flutuantes, Guindaste Móvel sobre Pneus (Mobile Harbours Crane –MHC) , Shiploader, Torre fixa de Shiploader, Estação de descarga de vagão, Ponte rolante móvel, Esteira de Granéis Sólidos (Incluindo Suporte & Galeria), Torre de Transferência (típico), Linha de Dutos para Granéis Líquidos (Incluindo suportes), Descarregador Contínuo, Equipamentos auxiliares para granéis líquidos, Guindaste Móvel de alta performance, Scanner, Transtêiner, RTG (Rubber Tyred Gantry), Ship

unloader, Esteira de Granéis Sólidos, Descarregador de Barcaça Contínuo, Torre de transferência, Silos (metálicos/concreto) e Tanques de armazenagem de combustíveis e químicos.

§ 1º Mediante prévio conhecimento do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPAC, serão objeto de registro os terminais de uso privado, as estações de transbordo de carga e as instalações portuárias de turismo, assim definidos na Lei 12.815, de 2013, em operação até dezembro de 2012, desprovidos de autorização por se localizarem dentro da área de porto organizado, enquanto persistir essa condição.

§ 2º As instalações especificadas no inciso V de responsabilidade de empresas brasileiras de navegação (EBN) terão seus registros assentados junto ao Termo de Autorização de EBN outorgado pela ANTAQ, sendo que quando se tratar de empresa de navegação que atue no transporte estadual, esta constará do termo de registro da instalação como titular.

§ 3º Excepciona-se o disposto no inciso I do caput, no que se refere à vedação à conexão com terminal localizado em terra, na hipótese de embarcações adaptadas para operação de regaseificação fundeadas/atracadas, inclusive quando localizadas dentro da poligonal do Porto Organizado.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES E OBRIGAÇÕES

Art. 3º As instalações registradas junto à ANTAQ devem seguir as seguintes diretrizes:

I - adoção de procedimentos operacionais que evitem perda, dano ou extravio de cargas e bagagens, minimizem riscos ao meio ambiente e custos a serem suportados pelos usuários;

II - melhoria contínua da qualidade, segurança e eficiência na movimentação de cargas e passageiros;

III - garantia da efetividade dos direitos dos usuários;

IV - garantia da modicidade e da publicidade de tarifas e preços praticados, quando aplicável;

V - observância das normas de segurança da navegação emanadas pela Autoridade Marítima; e

VI - observância da disponibilização de informações à ANTAQ, nas formas e prazos previstos pela Agência.

Art. 4º As instalações que efetuem movimentação de passageiros devem apresentar as seguintes condições operacionais básicas, conforme cronograma a ser firmado com a ANTAQ, após a aprovação do respectivo registro, quando couber:

I - plataforma para embarque e desembarque de passageiros com guardacorpo, piso plano antiderrapante e rampas ou estruturas de transição entre bordo e terra em condições que garantam a movimentação segura de pessoas e bens;

II - área abrigada provida de assentos para descanso e proteção de pessoas e seus pertences contra intempéries, durante a espera para embarque e desembarque;

III - higiene e limpeza adequadas nas áreas e instalações, incluindo disposição de instalações sanitárias de uso geral e de lixeiras em número adequado de fácil localização;

IV - iluminação adequada para operação noturna;

V - pessoal em terra devidamente identificado por uniforme, camiseta, boné, crachá ou outros meios de fácil distinção por parte dos usuários, responsável por prestar informações gerais, procedimentos de segurança e atender a reclamações e sugestões, podendo pertencer ao quadro de funcionários das empresas de navegação usuárias da instalação; e

VI - acessibilidade ou atendimento diferenciado e prioritário às pessoas com deficiência, aos idosos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo, nos termos da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, da Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia, e do Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

CAPÍTULO III DO PROCEDIMENTO

Art. 5º O interessado na construção, exploração ou ampliação das instalações

referidas no art. 2º deverá preencher a Ficha de Registro, conforme modelo do anexo único desta Norma, e encaminhá-la à ANTAQ, junto a sua sede ou qualquer de suas unidades regionais, devendo estar acompanhada de:

I - ao menos duas imagens de satélite, com diferentes aproximações, incluindo uma que permita identificar os limites da instalação, e outra que identifique seu contexto geográfico, impressas em folha tamanho A4, coloridas, obtidas por meio de aplicativos disponíveis na internet, constando obrigatoriamente marcação das coordenadas geográficas (latitude e longitude) do ponto central da instalação, de modo a permitir sua fácil localização e identificação;

II - título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno e ou certidão de disponibilidade do espaço físico em águas públicas expedida pela Secretaria do Patrimônio da União - SPU ou por outro ente com atribuição equivalente, ressalvada a hipótese do inciso I do art. 2º desta Norma; e

III - documentação comprobatória de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica e, quando situada em município diverso, também da localização da instalação, de que não possui qualquer registro de processo de falência, recuperação judicial ou recuperação extrajudicial.

§ 1º O interessado, ou seu representante, poderá comparecer pessoalmente a qualquer unidade da ANTAQ para solicitar apoio na obtenção das imagens referidas no inciso I do caput deste artigo.

§ 2º Na hipótese de impossibilidade do atendimento do disposto no inciso II deste artigo, devidamente justificada, deverá o interessado apresentar declaração, de próprio punho, que ateste a posse justa e de boa-fé da área.

§ 3º A ANTAQ poderá aceitar, a seu critério, em substituição aos documentos constantes dos incisos III deste artigo, declaração do interessado, de próprio punho, sob as penas da lei, de que detém regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica e, quando situada em município diverso, também da localização da instalação, de que não possui qualquer registro de processo de falência, recuperação judicial ou recuperação extrajudicial.

Art. 6º Para o registro das instalações especificadas no inciso I do art. 2º desta Norma, além da Ficha de Registro, o interessado deverá apresentar:

I - ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado dos documentos comprobatórios da eleição de seus administradores, com mandato em vigor, registrados no órgão competente;

II - prova de inscrição da sede da requerente no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF), bem como da instalação aquaviária, quando constituída sob a forma de filial;

III - descrição da instalação, identificando as estruturas de acostagem, os berços de atracação e suas finalidades, as instalações de armazenagem, as instalações gerais e as instalações de suprimentos, com as respectivas destinações e capacidades;

IV - provisão de Registro de Propriedade Marítima ou Título de Inscrição da Embarcação, Certificado de Segurança da Navegação e Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga (Seguro DP&EM), se for o caso, por ocasião do fundeio;

V - especificação da embarcação-tipo de projeto por berço de atracação, informando o tipo de embarcação, seu comprimento, boca, calado e porte bruto, em TPB;

VI - descrição dos principais equipamentos e dispositivos para carga e descarga das embarcações, informando perfil das cargas e capacidade de utilização;

VII - consulta à autoridade aduaneira, quando couber;

VIII - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, ou licença ambiental cabível emitida pelo órgão competente ou ainda a dispensa de licença;

IX - parecer favorável da autoridade marítima quanto ao cumprimento dos termos da NORMAM-11/DPC, que trata da realização de obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação nas áreas de responsabilidade da instalação, quando couber;

X - planta de locação das instalações do terminal, identificando as instalações de

acostagem com indicação dos berços de atracação, as instalações de armazenagem, as áreas de circulação, as instalações gerais e as instalações de suprimentos existentes e projetadas, em escala adequada, com cotas, devendo ser apresentada com a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), contendo o nome do responsável técnico, sua assinatura e número de registro no CREA/CAU;

Art. 7º Instruído o requerimento, em conformidade com os artigos 5º e 6º desta Norma, no prazo de 10 (dez) dias contados de seu recebimento, a ANTAQ publicará em sua página eletrônica a íntegra de seu conteúdo.

§ 1º O requerimento referido no caput poderá ser objeto de impugnação, no prazo máximo de 10 dias, por aqueles que sejam titulares de direitos ou interesses que possam ser afetados pela decisão a ser adotada.

§ 2º O pedido de impugnação será julgado pela Diretoria Colegiada da ANTAQ.

§ 3º Em não havendo pedido de impugnação ou na hipótese do seu indeferimento, a Diretoria Colegiada, após juízo de conveniência e oportunidade, tendo em vista o atendimento do interesse público, deliberará sobre o registro da instalação de apoio ao transporte aquaviário.

Art. 8º O início da operação de instalação flutuante fundeada em águas jurisdicionais brasileiras, prevista no inciso I do art. 2º desta Norma, ficará condicionada à emissão, pela ANTAQ, de Termo de Liberação de Operação, após o cumprimento das seguintes etapas:

I - aprovação em vistoria técnica a ser realizada mediante solicitação formal à ANTAQ;

II - apresentação da licença de operação emitida pelo órgão ambiental competente;

III - Autorização para operação expedida pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, quando for o caso;

IV - Certidão do Corpo de Bombeiros, por ocasião do fundeio; e

V - certidão declaratória acerca da disponibilidade do espaço físico em águas públicas, expedida pela Secretaria do Patrimônio da União – SPU ou por outro ente com atribuição equivalente, se for o caso;

Art. 9º Caberá à ANTAQ a expedição de habilitação ao tráfego internacional de instalação portuária, quando couber, condicionada à prévia emissão de Termo de Liberação de Operação.

CAPÍTULO IV DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 10. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta e observadas as demais disposições de norma disciplinadora do procedimento sancionador:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão; e

IV - cassação.

Art. 11. As infrações de que trata este capítulo são classificadas, conforme sua gravidade, em:

I - Natureza leve: a infração administrativa que preveja a cominação de multa máxima de até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

II - Natureza média: a infração administrativa que preveja a cominação de multa máxima acima de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) e até R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais);

III - Natureza grave: a infração administrativa que preveja a cominação de multa máxima acima de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) e até R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais); e

IV - Natureza gravíssima: a infração administrativa que preveja a cominação de multa máxima acima de R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais).

Art. 12. Constituem infrações administrativas comuns a todas as instalações especificadas no art. 2º desta Norma:

I - deixar de informar à ANTAQ, em até 30 (trinta) dias após a ocorrência do fato, mudanças de endereço ou inclusão de sócios ou administradores que já componham o quadro societário de outra empresa regulada pela ANTAQ: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

II - deixar de prestar, nos prazos fixados, ou ainda, omitir, retardar ou recusar o fornecimento de informações ou documentos solicitados pela ANTAQ: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

III - deixar de prestar o apoio necessário às equipes de fiscalização da ANTAQ, garantindo-lhes livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos, às instalações, bem assim o exame de todos os documentos e sistemas inerentes à gestão e ao desempenho operacional, comercial, econômico-financeiro e administrativo: multa de até (dez mil reais);

IV - adotar preços abusivos, em bases não transparentes ou discriminatórias, ou não refletindo a complexidade e custos das atividades: multa de até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais);

V - dar causa, por qualquer meio, a dano ambiental nas instalações ou áreas adjacentes, ou ainda, não adotar as providências necessárias à sua prevenção, mitigação ou cessação: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais);

VI - dar causa, por qualquer meio, a incêndio ou desastre nas instalações ou áreas adjacentes: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais); e

VII - construir e/ou explorar instalação de apoio ao transporte aquaviário sem o registro prévio na ANTAQ: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Art. 13. Constituem infrações administrativas específicas das instalações de que trata o inciso I do art. 2º desta Norma:

I - alterar a posição de fundeio ou zona estacionária da instalação sem prévia autorização da Marinha do Brasil e comunicação à ANTAQ com antecedência mínima de 30 dias: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

II - colocar em risco a segurança da navegação ou provocar transtornos operacionais a outras embarcações por conta de ações ou omissões em desconformidade com as normas e determinações da Marinha do Brasil: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e

III - deixar de encaminhar, por intermédio do SDP – Sistema de Desempenho Portuário, no site da ANTAQ, relatório mensal, até o 20º (vigésimo) dia do mês subsequente, com discriminação relativa à movimentação de cargas e às atracções das embarcações que demandaram à instalação: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

IV - deixar de encaminhar, por intermédio do sistema de acompanhamento de preços portuários (Módulo APP), informações relativas às receitas auferidas pelos serviços prestados em suas instalações, conforme estabelecido em normativo específico a ser editado pela ANTAQ: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Art. 14. Constitui infração administrativa específica das instalações de que tratam os incisos II e III do art. 2º desta Norma, explorar a instalação para fins alheios à construção ou reparação naval, ou a atividades não relacionadas à obra para a qual está vinculada: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Art. 15. Constituem infrações administrativas específicas das instalações de que tratam os incisos IV e V do art. 2º desta Norma:

I - não receber ou não adotar as providências para solucionar as reclamações ou demandas dos usuários: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

II - não manter as condições básicas de que trata o art. 4º desta Norma, conforme cronograma firmado com a ANTAQ, naquilo que couber, quando envolver movimentação de passageiros: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais); e

III - realizar movimentação de cargas em desacordo com as informações prestadas na ficha de registro: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 16. A Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, não se aplica às instalações especificadas no art. 2º desta Norma, excetuando-se as especificadas no § 1º.

Art. 17. Esta Norma revoga os incisos VIII e XII do art. 2º e o art. 39 do anexo da Resolução nº 3.290-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2014.

Art. 18. As instalações de apoio ao transporte aquaviário, passíveis de registro, de que trata a presente Norma, deverão obtê-lo, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, após a sua publicação, sob pena de sanção.

Art. 19. Os prazos previstos nesta Norma serão contados de acordo com o previsto no artigo 66 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no

âmbito da Administração Pública Federal.

Art. 20. O registro das instalações previstas no art. 2º, desta Norma, quando localizadas dentro da poligonal do Porto Organizado, não as exime do cumprimento das regras legais e regulamentares relativas à exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da Administração do Porto.

Art. 21. As instalações com acesso ao meio aquaviário destinadas à construção e/ou reparação naval, e, também, utilizadas em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, serão objeto de autorização, nos termos da Resolução nº 3.290-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2014.

Art. 22. Aplicam-se às instalações previstas no art. 2º, desta Norma, as disposições da Resolução nº 3.259-ANTAQ, de 30 de janeiro de 2014.

Art. 23. A Resolução nº 3.585-ANTAQ, de 18 de agosto de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 49.....

VII - receber e processar o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário. (NR)

“Art. 53.....

VI - acompanhar e avaliar preços e tarifas praticados no âmbito dos portos organizados, terminais de uso privado, estações de transbordo de carga, instalações públicas de pequeno porte, instalações portuárias de turismo e instalações registradas junto à ANTAQ.” (NR)

ANEXO ÚNICO – FI

ANEXO ÚNICO - FICHA DE REGISTRO

DADOS DA EMPRESA	
01 - Empresa:	
02 - Endereço da Sede: (Rua, Avenida, etc)	03 - Número:

04 - Complemento:	05 - Bairro:	06 - Município:	07 - UF:
08 - CEP:	09 - (DDD) Telefone:	10 - (DDD) Fax:	
11 - CNPJ/MF: (Sede)	12 - Endereço Eletrônico:		
RESPONSÁVEL			
13 - Nome:	14 - Cargo (diretor/administrador/procurador):		
15 - (DDD) Telefone Fixo e Celular:	16 - Correio Eletrônico:		
DADOS DA INSTALAÇÃO			
17 - Nome da Instalação:			
18 - Endereço da Instalação:			19 - Número:
20 - Complemento:	21 - Bairro:	22 - Município:	23 - UF:
24 - CEP:	25 - (DDD) Telefone:	26 - (DDD) Fax:	
27 - CNPJ/MF: (Instalação)	28 - Endereço Eletrônico:		

29 - Nome do Responsável pela Instalação:	30 - Cargo:
31 - (DDD) Telefone Fixo e Celular:	32 - Endereço Eletrônico:
PREENCHIDO PELA ANTAQ	
33 - Tipo de Instalação:	
Instalação flutuante fundeada em águas jurisdicionais brasileiras.	
Instalações com acesso ao meio aquaviário destinadas exclusivamente à construção e/ou reparação naval	
Instalações destinadas ao apoio ao transporte aquaviário de insumos, equipamentos, cargas de projeto e recursos humanos necessários à execução de obras de infraestrutura, cujas operações são desativadas na sua conclusão; ou necessários à atividade industrial, quando a movimentação realizada não possua natureza comercial	
Instalação portuária pública de pequeno porte - IP4.	
Instalação de apoio ao embarque e desembarque de cargas e/ou passageiros destinados ou provenientes do transporte aquaviário, desprovidas de equipamentos especializados na movimentação de contêineres e granéis sólidos, líquidos e gasosos, bem como de instalações contíguas à área de atracação dedicadas à armazenagem e manipulação comercial de cargas e contêineres	
Terminal de Uso Privado, Estação de Transbordo de Carga ou Instalação Portuária de Turismo, em operação até dezembro de 2012, desprovido de autorização por se localizar dentro da área de porto organizado ou por não atender a todos os requisitos especificados no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.	
34 - Nº do Registro:	
Local:	Data:

OUTRAS OBSERVAÇÕES					

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica:

- I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;
- II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;
- III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

- I - os navios de guerra e de Estado que não sejam empregados em atividades comerciais;
- II - as embarcações de esporte e recreio;
- III - as embarcações de turismo;
- IV - as embarcações de pesca;
- V - as embarcações de pesquisa.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

- I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;
- II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;
- III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a

colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.379, de 6/1/2011)*

.....

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VIII
DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E
HIDROVIÁRIA II

.....

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

CAPÍTULO IX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).
Parágrafo único. (VETADO).

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.091, DE 2018

Apresentação: 09/12/2021 13:40 - CVT
PRL 3 CVT => PDC 1091/2018

PRL n.3

Susta os efeitos do parágrafo 3º do artigo 2º da Resolução Normativa (RN) 13/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

Autor: Deputado HUGO LEAL

Relator: Deputado CARLOS CHIODINI

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo em epígrafe, de autoria do Deputado Hugo Leal, tem por objetivo sustar os efeitos do parágrafo 3º do artigo 2º da Resolução Normativa (RN) nº 13/2016, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq –, que *“Aprova a norma que dispõe sobre o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário”*.

Na justificção do projeto, o autor argumenta que o dispositivo atacado permitiu a operação de embarcações estrangeiras, no caso, navios gaseiros do tipo *FSRU*, sem o cumprimento das regras e condições de afretamento previstas na Lei nº 9.432, de 1997, que *“Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”*. Assim, entende ser necessária a sustação pretendida, para que se reestabeleça a competitividade no setor e a segurança jurídica nas operações, impedindo a abertura do mercado para empresas de navegação estrangeiras sem qualquer investimento no País.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217088715500>



Constituição e Justiça e de Cidadania deverá manifestar-se também quanto ao mérito e quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto, cabendo a apreciação final ao Plenário da Casa.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

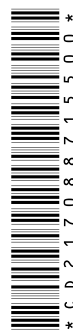
O Projeto de Decreto Legislativo nº 1.091, de 2018, proposto pelo Deputado Hugo Leal, tem a finalidade de sustar a aplicação do § 3º do art. 2º do Anexo à Resolução Normativa nº 13, de 2016, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, que dispõe sobre o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário. Merece registro o fato de que, na redação do art. 1º do PDC, houve um engano quanto ao dispositivo a ser sustado, pois o comando se dirige ao inexistente § 3º do art. 2º da referida resolução normativa. O que se desejava, obviamente, era a sustação do dispositivo do Anexo, como salientado há pouco. O pequeno lapso, todavia, não prejudica a compressão da proposta.

A sustação da aplicação do § 3º do art. 2º do Anexo à Resolução Normativa nº 13/2016, da Antaq, como defendido por S.Exa., implicaria a retirada à única menção expressa, na norma, às unidades flutuantes de armazenamento e regaseificação (*Floating Storage and Regasification Unit - FSRU*) como sendo instalações de apoio ao transporte aquaviário, desde que estacionárias.

A premissa do PDC é que, feito isso, as *FSRU* passariam a ser caracterizadas como embarcação, sujeitas, portanto, às regras de afretamento de embarcação estrangeira contidas na Lei nº 9.432, de 1997. Na justificção do PDC, argumenta-se que a resolução estaria contrariando a política do setor marítimo nacional, ao transformar navios gaseiros do tipo *FSRU* em instalações de apoio, permitindo-lhes permanecer em águas nacionais sem que tenham sido afretados por Empresa Brasileira de Navegação (EBN). Alega-se que isso tem causado prejuízo aos marítimos brasileiros, à frota marítima brasileira e às empresas brasileiras de navegação.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217088715500>



Discorda-se da posição do autor.

A Antaq, segundo a Lei nº 10.233, de 2001, detém competência para “*elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores*”.¹ Ao caracterizar as FSRU como instalações de apoio, a Agência, no estrito limite de suas atribuições, faz uso dos princípios da razoabilidade e da proporção para interpretar os comandos da Lei nº 9.432, de 1997, que são silentes a respeito do caso específico.

O conceito de embarcação, no citado diploma legal, permanece subentendido, não se ocupando o legislador de lhe definir os contornos. Como ensina Justen Filho, “*A ausência de determinação precisa não é um defeito do conceito, mas um atributo destinado a permitir sua aplicação mais adequada caso a caso. A indeterminação dos limites do conceito propicia a aproximação do sistema normativo à riqueza do mundo real*”.²

O legislador poderia explicitamente atribuir a determinados tipos de meio ou construção flutuante a qualificação de embarcação. Se não o fez, resta à agência reguladora, ao se deparar com situação fática, interpretar o conceito, avaliando se ele se ajusta ao caso específico. Foi o que fez a Antaq.

Considerando que o propósito das *FSRU* não é navegar ou realizar transporte, mas servir de planta industrial estacionária, próxima a terra, para a indispensável regaseificação do gás tornado liquefeito no processo de extração e de carregamento nos navios, em alto mar, inevitável que a agência fosse chamada a decidir sobre qual a natureza dessas unidades singulares.

Aos olhos do leigo, uma *FSRU* não se distingue de um navio do tipo cargueiro. Para o regulador, entretanto, não escapa o fato de que, uma vez conectada permanentemente às estruturas terrestres, por duto, a *FSRU* difere muito pouco de instalações e terminais que estejam a serviço de complexos portuários e industriais, na costa. Em verdade, a *FSRU* surgiu como alternativa a instalações terrestres de regaseificação, cumprindo a mesma

1 Art. 27, inciso V.

2 (JUSTEN FILHO, Curso de direito administrativo, p.147)

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217088715500>



função delas, mas a um custo menor, tanto financeiro como ambiental. A par disso, é claro, a FSRU tem, em relação às plantas terrestres, a enorme vantagem de poder ser removida a outro ponto do litoral, se isso se mostrar necessário com o passar do tempo. Não é à toa que essa solução vem sendo cada vez mais utilizada na indústria do gás natural, em especial no Brasil, cujas maiores reservas estão na plataforma continental.

A esta altura, lembre-se que a Antaq, ao avaliar a matéria, não podia se ater exclusivamente aos argumentos de uma das partes interessadas, o conjunto das empresas brasileiras de navegação, que ainda julga haver burla à lei. As companhias dos segmentos de gás natural e de energia não tinham a expectativa de recorrer ao regime de afretamento de embarcação estrangeira ao planejar investimentos na contratação, no exterior, de navios do tipo *FSRU*, dadas as características deles, já descritas aqui.

Como bem aponta Souto, “A partir de uma decisão regulatória, a agência reguladora, sopesando custos e benefícios, fixa um entendimento acerca do que deve ser a correta conduta ou o resultado eficiente, não apenas das partes conflitantes, mas de todo o segmento regulado. Portanto a decisão regulatória é voltada para o futuro [...] e, assim, deve ponderar sobre o impacto que aquela decisão vai gerar não só sobre as partes, mas sobre todo o segmento regulado.”³

De acordo com especialistas do setor, eventual sustação do § 3º do art. 2º do Anexo à Resolução Normativa nº 13, de 2016, da Antaq, e adoção do processo de afretamento das *FSRU* por empresa brasileira de navegação poderia gerar um custo adicional da ordem de três a cinco milhões de dólares por ano para o consumidor final de energia elétrica, tendo em vista que o GNL hoje responde por cerca de 30% de toda a oferta de gás natural no País.

Cabe lembrar que o GNL vem sendo usado como fonte para as termelétricas, que hoje respondem por parte considerável da produção nacional de energia elétrica. Os novos projetos de plantas termelétricas também terão no GNL sua fonte, como o demonstram algumas publicações do Ministério de

3 (SOUTO, Marcos Jurena Villela. Agências reguladoras e entidades similares. In: Curso de direito administrativo econômico, José Eduardo Martins CAMARGO, João Eduardo Lopes QUEIROZ, e Márcia Walquíria Batista dos SANTOS (Orgs.). São Paulo: Malheiros, 2006, pp.374-412.).

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217088715500>



Minas e Energia.⁴ O cenário que se descortina, portanto, é de uso cada vez mais intensivo das *FSRU*.

Por fim, não passou despercebida para a Antaq a possibilidade de a interpretação literal do conceito de embarcação produzir insegurança jurídica, no caso das *FSRU*. Havia, e há, contratos em andamento. Uma reviravolta na decisão regulatória, por força da aprovação deste PDC, pode levar a disputa aos tribunais, gerando custos e atrasando investimentos capitais para o fornecimento de energia no País.

Não é demais ressaltar que, em relação à grande quantidade de embarcações que hoje atua na navegação de apoio à indústria do petróleo e gás, prevalecem as regras de afretamento previstas na Lei nº 9.432, de 1997. Tendo em vista o dinamismo dessa indústria, nos últimos quinze anos, o crescimento da demanda por embarcações de apoio portuário e de apoio marítimo tem sido bastante expressivo, não havendo motivo para queixa das empresas brasileiras de navegação, nesse segmento.

Em vista de todo o exposto, o voto é pela rejeição do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.091, de 2018.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **CARLOS CHIODINI**
Relator

4

[https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-412/Nota%20T%C3%A9cnica%20-%20Terminais%20de%20Regaseifica%C3%A7%C3%A3o%20de%20GNL%20no%20Brasil%20\(Ciclo%202018-2019\).pdf](https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-412/Nota%20T%C3%A9cnica%20-%20Terminais%20de%20Regaseifica%C3%A7%C3%A3o%20de%20GNL%20no%20Brasil%20(Ciclo%202018-2019).pdf)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217088715500>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.091, DE 2018

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela rejeição do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.091/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Chiodini.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alê Silva, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Felício Laterça, Franco Cartafina, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Juninho do Pneu, Lucas Gonzalez, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Alexandre Leite, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, Danrlei de Deus Hinterholz, Delegado Marcelo Freitas, Dra. Soraya Manato, Eli Corrêa Filho, Elias Vaz, Gutemberg Reis, Jaqueline Cassol, Milton Vieira, Neucimar Fraga, Nicoletti, Pedro Lucas Fernandes, Tereza Cristina, Tito e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220775799300>

Apresentação: 18/05/2022 16:35 - CVT
PAR 1 CVT => PDC 1091/2018

PAR n.1



* CD 220775799300 *