

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

LETÍCIA CRISTINA RIBEIRO RODRIGUES

EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO: Do processo de criação e da sua
regulamentação

São Luís

2016

LETÍCIA CRISTINA RIBEIRO RODRIGUES

EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO: Do processo de criação e da sua
regulamentação

Monografia apresentada à Coordenação
do Curso de Direito da Universidade
Federal do Maranhão.

Orientador: José Humberto Gomes de
Oliveira

São Luís

2016

Rodrigues, Letícia Cristina Ribeiro.

Empresas Brasileiras de Navegação : Do processo de criação e da sua regulamentação / Letícia Cristina Ribeiro Rodrigues. - 2016.

62 p.

Orientador(a): José Humberto Gomes de Oliveira.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Maranhão, São Luis, 2016.

1. Empresas Brasileiras de Navegação. 2. Exploração da atividade econômica marítima. 3. Resoluções da Antaq.
I. de Oliveira, José Humberto Gomes. II. Título.

LETÍCIA CRISTINA RIBEIRO RODRIGUES

EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO: Do processo de criação e da sua
regulamentação

Monografia apresentada à Coordenação
do Curso de Direito da Universidade
Federal do Maranhão.

Aprovado em: / /

BANCA EXAMINADORA

Prof. Msc. José Humberto Gomes de Oliveira

EXAMINADOR I

EXAMINADOR I

*Dedico este trabalho à minha família
que me incentiva na caminhada ao saber;
ao meu orientador Prof. Msc. Humberto,
sempre solícito; ao curso de Direito da UFMA que
proporcionou um grande crescimento pessoal;
e a Deus por sempre abençoar a minha vida.*

AGRADECIMENTOS

Este trabalho simboliza mais um ciclo que se completa em minha vida. Pela glória de Deus, venho conseguindo desempenhar com sucesso tudo aquilo que sonhei – juntamente com minha família – para mim. Os caminhos árduos percorridos durante os cinco anos que estive na UFMA foram mais suaves, pois jamais estive só: principalmente meus pais e meu irmão me impulsionaram a ir mais longe. À eles a minha eterna gratidão por estarem na linha de batalha junto a mim, ainda que eu não os enxergasse.

Aos amigos que cultivei no ambiente acadêmico, por compartilharem da mesma jornada e serem verdadeiros companheiros de vida, e aos amigos que, mesmo não vivendo a minha realidade, sempre estiveram presentes, respeitando meus compromissos e atentos às minhas necessidades: a amizade é um bem valioso, que me impulsionou nesta caminhada, muito obrigada!

Muito importante para mim, também, é o carinho que recebo dos demais familiares e dos amigos da família. Sempre fui recebida com palavras de incentivo e com felicidade sincera quando atingia algum objetivo. A percepção de que as pessoas me querem bem auxilia a manter o foco na busca de uma meta.

O ambiente acadêmico, ainda que conturbado, me proporcionou altos e baixos, mas também um vasto crescimento pessoal e profissional. O meu estágio, na Defensoria Pública da União, além de expandir meus horizontes, me tornou uma pessoa melhor. Experiências de vida que serão lembradas com muito carinho e gratidão.

Contudo, nada disso a mim seria concedido sem a presença de Deus, tão maravilhoso, que jamais me desamparou – não apenas durante a graduação, mas toda a vida. Com pleno discernimento de que Ele me ama, agradeço não somente esta grande bênção, mas por toda a minha caminhada, com a certeza estou sempre sob seus cuidados, pois toda ajuda vem dos céus.

Às vitórias já alcançadas e todas as outras que conquistarei, ainda que sendo pertencentes ao meu maravilhoso Deus, eu ofereço aos meus pais e ao meu irmão, que são fonte de inspiração e que por eles busco ser sempre melhor.

RESUMO

O presente trabalho aborda de forma direta como se dá o nascimento das empresas brasileiras de navegação – pessoa jurídica de direito privado – que necessita de autorização e constante fiscalização do Poder Público. Para tanto, é analisado, principalmente, a atuação de uma autarquia federal: a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, agência reguladora que tem como uma de suas principais funções conceder e revogar as outorgas de funcionamento das empresas que visam explorar a atividade econômica marítima, bem como fiscalizar o funcionamento das mesmas. Dessa forma, as resoluções da Antaq são a base para melhor compreender os trâmites executados atualmente no cenário político-econômico brasileiro. Na necessidade de demonstrar a importância desta atuação, informações contidas nos relatórios anuais da referida autarquia corroboram na ideia de que este serviço é essencial para a melhor harmonia entre os interesses da sociedade, do poder público e do setor privado.

Palavras-chave: Empresas Brasileiras de Navegação. Resoluções da Antaq. Agência reguladora. Concessão e revogação de outorgas. Exploração da atividade econômica marítima.

ABSTRACT

This paper deals about how is the appearance of Brazilian shipping companies - legal entity of private law - which requires authorization and ongoing supervision of public authorities. Therefore, it is analyzed mainly the work of a federal agency, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, regulatory agency that has as one of its main functions to grant and revoke the operating grants companies aimed at exploring the maritime economic activity and supervise their operation. Thus, Antaq resolutions are the basis to better understand the procedures currently performed in the Brazilian political or economic scenario. In order to demonstrate the importance of this operation, information in the annual reports of that authority corroborate the idea that this service is essential for the best harmony between the interests from the society, the government and the private sector.

Keywords: Brazilian Companies Navigation. Antaq Resolutions. Regulatory agency. Concession and grants revocation. Exploitation of maritime economic activity.

LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

AR – Aviso de recebimento

art. – artigo

CAA – Certificado de Autorização de Afretamento

CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica

CF – Constituição Federal

CNPJ – Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

DPC – Diretoria de Portos e Costas

DPEM – Danos Pessoais Causados por Embarcação ou por suas Cargas

EBN – Empresa Brasileira de Navegação

EPP – Empresa de pequeno porte

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

FMM – Fundo de Marinha Mercante

HP – Cavalos a vapor

INSS – Instituto Nacional da Seguridade Social

Lesta – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

ME – Microempresa

MPF – Ministério Público Federal

PAC – Processo administrativo contencioso

PAF – Plano Anual de Fiscalização

PF – Polícia Federal

REB – Registro Especial Brasileiro

res. – resolução

SEP/PR – Secretaria dos Portos da Presidência da República

TAC – Termo de Ajuste de Conduta

TPB – Tonelada por porte bruto

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	NOÇÕES BÁSICAS DE DIREITO MARÍTIMO.....	12
2.1	HISTÓRICO.....	12
2.2	LEGISLAÇÃO.....	14
2.3	ALGUNS CONCEITOS BÁSICOS.....	17
3	DAS EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO (EBN).....	21
3.1	PROCESSO DE OUTORGA PERANTE A ANTAQ.....	21
3.2	AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES POR EBN.....	25
3.3	DO FUNCIONAMENTO DA EBN NA MARINHA MERCANTE.....	32
4	REGULAMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA EBN.....	36
4.1	INTRODUÇÃO.....	36
4.2	INFRAÇÕES ADMINISTRATIVAS.....	38
4.3	PROCESSO ADMINISTRATIVO CONTENCIOSO.....	42
4.4	PENALIDADES.....	45
4.5	RECURSO ADMINISTRATIVO.....	47
4.6	AS CAPITANIAS DOS PORTOS COMO ÓRGÃO FISCALIZADOR.....	48
5	CONCLUSÃO.....	49
	REFERÊNCIAS.....	51

1 INTRODUÇÃO

Sabe-se que o Direito tem característica fundamental de se modificar conforme a sociedade necessita. Dessa forma, o ramo do direito marítimo, que há certo tempo já existe, vem ganhando forte destaque no cenário mundial em virtude da grande exploração do comércio e transporte marítimo e de embarcações. Juntamente com esta necessidade de haver regras que rejam tal modalidade – cabendo destacar, aqui, sua dificuldade por se tratar de questões não apenas em âmbito nacional, mas sobretudo de normas internacionais – nasce a grande vontade de se estudar mais a respeito do referido tema com finalidade de compreender melhor a matéria por ele abordada.

Porém, este ramo que por hora vem sendo discutido é peculiar por pertencer ao direito público e privado, bem como ao direito interno e internacional. Portanto, é importante frisar que este trabalho tratará do direito marítimo em âmbito interno – pois será analisado as normas dentro do ordenamento jurídico brasileiro, ainda que exista algum embasamento em lei estrangeira – e de ramo público e privado (logo, híbrido) haja vista que a regulação das Empresas Brasileiras de Navegação, que são de particulares, é feito pelo ente público, uma vez que essas empresas se utilizam de patrimônio da União (o mar) como forma de exploração, quando do uso do transporte aquaviário.

Primeiramente antes de explorar o tema, é necessário que se exponha um pouco mais sobre o direito marítimo, uma vez que o mesmo é pouco difundido, necessitando de maior entendimento para que se possa aprofundar no assunto ora debatido.

Após, dar-se-á início à exploração do tema, não apenas explicando como se executa o processo de criação das EBN frente à Antaq, como também as normas e fiscalização da agência reguladora. Durante toda a explanação será possível observar as razões pelas quais se faz necessário a regulação dessas empresas pelo Estado, que, ressalta-se, tem amparo constitucional no art. 21, XII, *d*.

Por fim, será apresentado as sanções que decorrem da não obediências às normas que se submetem as EBN, bem como sucinta explanação da importância da Capitania dos Portos para o efetivo sucesso de fiscalização das mesmas.

2 NOÇÕES BÁSICAS DE DIREITO MARÍTIMO

2.1 Histórico

Sabe-se que o transporte marítimo foi peça fundamental para a evolução da sociedade, pois, através dele, houve o desenvolvimento do comércio e o explorar de terras “não-civilizadas”, podendo ser considerado o ponto de partida para a globalização vivida na contemporaneidade.

O desenvolvimento do Direito Marítimo, desde os povos mais antigos, é caracterizado pela internacionalidade, buscando sempre sua uniformidade, baseado em costumes – prática reiterada – que levava aos povos a ideia de obrigatoriedade.

Os fenícios, nos séculos XIV e XV a.C., já faziam uso de normas costumeiras marítimas ao intermediar o comércio entre a Ásia e as costas do Mediterrâneo. A *Lex Rhodia de Jactu* surge nessa época determinando que, caso fosse necessário o lançamento ao mar de parte da mercadoria transportada, em virtude de perigo da viagem, quem arcaria com os prejuízos seriam os proprietários das mercadorias e do navio – proporcionalmente.

Herda-se da Grécia registros de legislação e usos atenienses quanto à responsabilidade do armador, ao alijamento, à imperícia dos comandantes e à avaria e divisão dos prejuízos, conforme referências de Demóstenes. Cabe destacar o instituto do *nauticum foenus*, contrato de comércio marítimo, que lembra o contrato de seguro da atualidade.

As primeiras normas escritas sobre navegação marítima foram os Código de Hamurabi, Babilônia – séc. XXII a.C. – e Código de Manu, dos hindus – séc. XIII a.C., cabendo ressaltar, também, as Leis de Rodes, que fora a lei de maior importância na antiguidade, vigorando em todo o Mediterrâneo entre os sécs. VII e IX, e *Corpus Iuris Civilis*, ambas de Roma.

Na Idade Média, principalmente no período do Renascimento, houve uma atenção especial para propositura de regras sobre direito marítimo em virtude da prosperidade de grandes famílias com base no comércio, que estava intrinsecamente ligado ao transporte marítimo, com grande evidência para o *Code Michaud*, de 1629, na França.

É este o período das Grandes Navegações, onde, principalmente, Portugal e Espanha se lançam rumo ao desconhecido, a fim de descobrir novas rotas para se

chegar às Índias. Além da descoberta de novos caminhos e da certeza de que o mundo não era quadrado, desmistificando as histórias acerca dos monstros que habitavam os oceanos, as potências encontraram novas terras para exploração e colonização: o continente americano.

Na Modernidade, a França se mostrou pioneira em codificar normas a respeito do tema, sendo a mais importante delas a *Ordonnance Touchant la Marine*, 1681, que se dividia em cinco livros, com regras de direito marítimo privado, direito marítimo público e direito internacional marítimo. Já em 1807, há a promulgação do Código Comercial Francês – Código Napoleônico – que exercera grande influência nas legislações estrangeiras da época, inclusive na brasileira.

É na Idade Contemporânea, contudo, que se observa o disparo no Direito Marítimo: com o fenômeno da globalização, se faz necessária a criação de normas internacionais que versem a respeito dessa relação econômica a fim de tentar uniformizar questões, o que interfere, diretamente, no comércio internacional de mercadorias e no sistema de transportes internacional. Assim, as normas de Direito Marítimo versam sobre o tráfico e o tráfico internacional.

Contudo, ainda se observa grandes dificuldades para conseguir a unificação internacional no que diz respeito à atividade empresarial de transporte marítimo internacional de mercadorias, principalmente no tocante ao Direito Marítimo Privado.

Em paralelo à evolução do Direito Marítimo no mundo, cumpre analisar também esta evolução em âmbito nacional.

Como o Brasil foi, durante muito tempo, colônia de Portugal é comum que as leis provenientes desse fossem aplicadas naquele. Assim, fora instituída as Ordenações Afonsinas, Manoelinas e Filipinas, esta última vigorando por bastante tempo. Com a Proclamação da Independência brasileira em 1822, as leis começaram a se modificar gradualmente, sendo promulgada a Lei n. 556, de 25 de junho de 1850, a saber, o Código Comercial, com a Segunda Parte (arts. 457 a 796) destinada integralmente ao comércio marítimo, sendo mantida pelo Código Civil de 2002, fazendo parte do ordenamento jurídico brasileiro pertinente ao direito marítimo juntamente com outras leis.

Durante o tempo de Brasil colônia houve a criação da Capitania dos Portos, por meio do Decreto n. 358, de 14 de agosto de 1845:

Art. 1º O Governo é autorizado a estabelecer uma Capitania do Porto em cada Provincia maritima do Imperio, onde semelhante estabelecimento parecer necessario.

Este órgão ainda existe, contudo, com funções diferenciadas da de outrora. Era sua função prover defesa em casos de ataque e guerras e regular o movimento das embarcações nos portos. Atualmente é uma seção da Marinha formada por pequenas guarnições fiscalizadoras de lagoas, lagos, rios e costas.

Já na República, houve a criação do Tribunal Marítimo, que começou a funcionar em fevereiro de 1935, no Distrito Federal. Atualmente com sede no Rio de Janeiro e com jurisdição em todo o território nacional, é órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha, julga os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre; manutenção do Registro da Propriedade Marítima, de armadores de navios brasileiros, do Registro Especial Brasileiro (REB) e dos ônus que incidem sobre as embarcações nacionais.

Relevante papel é realizado pela Autoridade Marítima – Ministério da Marinha – que tem como objetivo salvaguardar a vida humana e garantir a segurança da navegação, assim como evitar qualquer tipo de poluição ambiental por parte das embarcações e das estruturas por elas utilizadas, podendo inspecionar embarcações nacionais e estrangeiras, tudo em virtude da segurança.

2.2 Legislação Aplicada

Na legislação interna brasileira, o principal diploma que versa sobre a comercialização marítima é a lei nº 556, de 25/06/1850, a saber, o Código Comercial. Com o advento do Código Civil de 2002 e da Lei de Falências, grande parte de seus dispositivos foram revogados, restando em vigor, ainda, apenas a Parte Segunda da referida lei que trata do Comércio Marítimo.

Cumprido ressaltar que o Código Comercial trata exclusivamente dos assuntos pertinentes ao comércio no mar, cabendo, assim, a outros diplomas legais versarem sobre os mais diversos anseios pertinentes ao Direito Marítimo.

Contudo, ao focar no tema em análise deste trabalho, faz-se necessário a observância em outros normativos que não seja o Código Comercial. Isto porque, no Brasil, os instrumentos normativos que regulam a criação de empresas brasileiras de navegação e que as mantém em funcionamento são as resoluções publicadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq.

A Antaq é entidade que integra a Administração Federal indireta, autarquia especial, pessoa jurídica de direito público, com independência administrativa e autonomia financeira e funcional, está vinculada à Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) e foi criada pela Lei nº 10.233/2001, sendo instalada em 17 de fevereiro de 2002.

A lei supramencionada, além de instituir a Agência, também especifica a competência da mesma. Dentre os inúmeros incisos expostos na legislação, é interessante analisar:

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

(...)

IV – 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;

(...)

V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

Logo, depreende-se que é ela a responsável por regular (elaborar e editar normas e regulamentos), supervisionar e fiscalizar (celebrar atos de outorga de permissão ou autorização) as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

É nesse contexto que se justifica a utilização, no cenário brasileiro, de normas elaboradas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. A mesma foi instituída com este fito, sendo, portanto, as Resoluções da Antaq de grande importância para análise e desenvolvimento do tema.

A fim de não deixar mais dúvidas acerca da importância da Antaq para este estudo, faz-se alusão à Súmula Administrativa da Antaq nº 001, de 9 de agosto de 2004, já com alteração pela resolução nº 2828, de 13 de março de 2013, a saber:

I - Compete à União, aos Estados e aos Municípios, por meio dos respectivos órgãos competentes, autorizar a pessoa jurídica, constituída de acordo com as leis brasileiras, com sede no País, atendidos os requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nas normas pertinentes e, quando for o caso, nos Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, a operar como Empresa Brasileira de Navegação que tenha por objeto o transporte aquaviário, observada, para efeito da efetiva autorização para prestação dos serviços de transporte:

a) a competência executiva da União, por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, para autorizar a prestação dos serviços de transporte aquaviário:

1) nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário;

- 2) na navegação interior de percurso longitudinal, realizada em hidrovias interiores de percurso interestadual ou internacional;
- 3) na navegação de travessia, realizada em percurso interestadual ou internacional, ou que esteja inserido na abrangência dos sistemas rodoviário ou ferroviário federais;
- 4) Na navegação realizada parcial ou totalmente em faixa de até 150 (cento e cinquenta) quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira. (Incluído pela Resolução nº 2.828, de 13 de março de 2013).

Resta, portanto, firmado a competência e a importância das normas da Antaq para criação das Empresas Brasileiras de Navegação, bem como o cumprimento das mesmas para que uma EBN possa continuar em funcionamento.

Ainda que as Empresas Brasileiras de Navegação sejam pessoas jurídicas de direito privado, é necessário que haja uma intensa fiscalização sobre elas, diferenciando-as das outras pessoas jurídicas de direito privado que geralmente são regidas pelos Código Civil. Isso ocorre porque a Constituição Federal assegura que é competência da União explorar (diretamente ou não) os serviços de transporte aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais e, ainda, aqueles que transponham os limites de Estado ou Território.¹

Em virtude desta competência da União, então, houve a criação da Antaq, para melhor regular e fiscalizar tais empresas.

Não se pode esquecer, ainda, que o Direito Marítimo tem sido uma matéria largamente discutida em âmbito internacional a fim de que possa haver uma unificação de legislações para harmonizar a sua prática.

Muito embora neste trabalho o foco seja, em sua maioria, a legislação nacional, é mister citar também as normas internacionais que corroboram para a legislação pátria, uma vez que a ratificação de tratados internacionais pelo Brasil faz com que os mesmos ingressem no ordenamento jurídico brasileiro, fazendo com que todas as normas sejam consoantes a eles.

Importante norma internacional para o caso em tela apresentado é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III) que define o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental. Esses limites são importantes para que o país possa melhor proteger seu território e saber, também, qual o seu limite, para, assim, aplicar a legislação interna.

¹ Constituição Federal, art. 21, XII.

2.3 Alguns conceitos básicos

Para melhor entendimento de termos utilizados neste trabalho, é necessário que primeiramente sejam expostas expressões usadas no dia-a-dia do profissional estudioso da área, a fim de facilitar a compreensão quando da menção dos mesmos durante o desenvolvimento do tema.

Interessante ressaltar que existe lei no ordenamento jurídico² que traz em seu bojo a explicação de alguns conceitos que serão aqui usados. Isso ratifica a importância de se fazer conhecer essas expressões para melhor compreender o assunto.

Primeiramente, é necessário explicar o conceito de Marinha Mercante³. Várias são as definições sobre o termo, porém o mais pertinente afirma que a Marinha Mercante é o conjunto heterogêneo das atividades no comércio marítimo internacional, da indústria *shipping*, integrada a mercados concernentes ao transporte marítimo de mercadorias, à armação de navios, à construção naval, ao reparo, à compra e venda de navios, à demolição e reciclagem da *petroleum industry* e às atividades de exploração, exploração e transporte de *oil & gas* e, ainda, da *tourism industry*. Como se observa, a Marinha Mercante engloba um conceito bem maior do que a simples afirmação de que a mesma é apenas o oposto aos navios de guerra.

O constante sucesso da Marinha Mercante se dá pela comprovação de maior segurança no transporte de cargas via navios: neles são apresentados menores índices de acidentes e avarias de cargas. Ademais, para a sustentabilidade ambiental, os navios apresentam menor consumo de combustível e energia, resultando em menor emissão de poluentes e do impacto ambiental, além de maior eficiência energética.

A indústria *shipping* se destaca no cenário mundial pois é um dos setores de maior crescimento em volume de negócios internacionais dos últimos anos, sendo um dos ícones da economia globalizada. Este setor se subdivide em dois mercados: *freight market* – relacionando-se com o transporte e à armação de navios – e *sale and purchase, newbuilding, ship repair services e the demolition and recycle ship market*

² Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

³ Merchant Shipping

– atividades concernentes ao mercado de construção naval e comercialização de navios.

Newbuilding e *ship repair services* tratam da indústria naval de construção e reparo de navios por estaleiros e construtores navais. *Sale and purchase* diz respeito ao mercado de compra e venda de navios, enquanto o *demolition and recycle ship market* trata dos negócios relativos a demolição e reciclagem de navios e negociação de partes do navio⁴.

Já o *freight market* tratará do comércio marítimo internacional e exploração do navio no transporte de mercadorias, sendo duas categorias de navegação: navegação marítima regular ou por vias navegáveis (*liner*), compreendendo o serviço de transporte de mercadorias na navegação marítima em rotas regulares; navegação marítima livre ou não regular (*tramp*), sendo definido como embarcações que operam sem compromisso de rota ou tráfego e nem programação de escalas.

A *petroleum industry* é integrada pelas atividades de exploração, exploração e transporte de *oil & gas*. A *tourism industry* se refere às empresas da navegação destinadas ao turismo e à exploração econômica de navios de cruzeiros.

Ainda se tratando dos conceitos mais utilizados, tem-se a lei nº 9.432 de 8 de janeiro de 1997 (Lesta), que elucida alguns termos e expressões. A seguir, seu artigo segundo:

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, presta 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

⁴ Todas as referidas atividades são centradas nas empresas de construção naval e reparo, nas empresas de demolição e reciclagem e nos corretores de navios, estes últimos chamados de *ship brokers*.

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. **(grifo nosso).**

Acima foram citados algumas expressões de maior relevância para este estudo. Os incisos V, VII a XI e XIV, merecem a devida atenção.

O art. 2º, V da Lei 9.432/97 versa sobre a Empresa Brasileira de Navegação, tema central deste estudo. A EBN é pessoa jurídica de direito privado que deve estar consoante as legislação brasileira vigente, com sede no país, sendo seu objeto o transporte aquaviário. O dispositivo destaca bem a necessidade de autorização de autoridade para atuar no cenário brasileiro. Como se sabe, o órgão responsável por esta autorização é a Antaq.

Importante destacar os tipos de navegação. A maior parte delas estão definidas no artigo supracitado. Primeiramente analisar-se-á as contidas no art. 2º da Lei 9.432/97 e, posteriormente, outras importantes que a lei não conceitua.

Navegação de apoio portuário⁵ se concretiza apenas no âmbito dos portos e terminais aquaviários, com o fito de atender as necessidades das embarcações fundeadas ou a serem atracadas nos portos, e das instalações portuárias. É realizada por embarcações classificadas como “embarcações de porto”, que realizam serviços de transporte de tripulantes, autoridades, amarração, desamarração, reboque, entre outros.

A navegação de apoio marítimo⁶ dá apoio logístico a embarcações e instalações, em águas territoriais nacionais e na zona econômica exclusiva, que

⁵ *Port support navigation*

⁶ *Maritime support navigation*

atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, sendo utilizada a expressão “navegação *offshore* para o apoio marítimo às plataformas de petróleo.

A navegação de cabotagem⁷ é aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as vias navegáveis interiores. Esta é privativa de EBN e de navios brasileiros. Admite-se a participação de navios estrangeiros quando houver o afretamento por empresa brasileira de navegação, conforme lei e normas da Antaq, ou, ainda, quando não houver o afretamento por EBN mas houver acordo internacional entre Brasil e o outro Estado, respeitando o princípio da reciprocidade.

Sobre a navegação interior, o art. 2^a, X da Lesta é bem objetivo: é aquela realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional. Cabe ressaltar, aqui, que este conceito muito tem a ver com a classificação quanto à área e às zonas marítimas. Assim, a zona interior são as águas interiores situadas no interior das linhas de base do mar territorial, incluindo as águas dos rios, lagos e dos continentes.

A navegação de longo curso é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, podendo ser marítimos, fluviais ou lacustres. Em âmbito nacional, essa atividade é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, conforme os acordos firmados pela União Federal, sempre consoante ao princípio da reciprocidade.

A letra da lei 9.432/97 é bem clara ao explicar navegação de travessia, sendo realizada entre rios e canais; entre dois pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; entre linhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a onze milhas náuticas; entre dois pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água.

Além dos conceitos estudados através da Lesta. Existem mais alguns de grande relevância que merecem ser destacados: navegação de mar aberto; navegação em alto-mar e navegação costeira.

⁷ “No sentido geral, cabotagem (...) é a navegação efetuada entre portos do mesmo país. [...] A cabotagem se divide em cabotagem nacional, quando só abrange os portos nacionais, e cabotagem internacional, aquela que vai a portos estrangeiros.” (ANJOS & GOMES, 1992, p. 37-40).

A navegação de mar aberto⁸ é aquela realizada em alto-mar ou águas marítimas consideradas desabrigadas, sendo contempladas tais tipos de navegação: longo curso, cabotagem e de apoio marítimo. É regida por normas internacionais por não fazer parte de território de nenhum Estado.

A navegação em alto-mar muito se assemelha com a navegação de mar aberto, sendo tipificada no contexto estrito e específico da posição do navio no espaço geográfico. Logo, a navegação em alto-mar poderá consignar a posição do navio que trafega na navegação em mar aberto.

Por fim, a navegação costeira é aquela baseada na distância e posição do navio em relação à costa, sendo considerada como tal aquelas mais próximas à costa. No Brasil, a navegação costeira é realizada em mar aberto, até o limite de visibilidade da costa, com distância estabelecida em 20 milhas náuticas. Quando a referência for a navegação de apoio marítimo, o limite estender-se-á a 200 milhas náuticas da costa.

3 DAS EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO (EBN)

3.1 Processo de outorga perante a ANTAQ

Empresa Brasileira de Navegação é a pessoa jurídica constituída conforme as leis pátrias, com sede no Brasil, em que seu objeto seja o transporte aquaviário, devidamente autorizado a exercer suas atividades pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Órgão ou entidade que integre a administração pública estatal direta ou indireta ou que esteja sob o controle de qualquer entidade estatal, desde que autorizada a executar as atividades típicas de transporte aquaviário, também é considerada EBN.

A Lei 9.432/97 aborda o acima explanado:

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

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;

⁸ *High seas* ou *deep sea*.

A autorização dada às EBN é ato administrativo unilateral editado pela Antaq, que irá autorizar a operação dessas empresas, por prazo indeterminado, nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e apoio portuário.

Cumprе ressaltar que a autorização para prestação de serviços de transporte internacional de cargas irá obedecer ao disposto nos tratados e instrumentos normativos internacionais do qual o Brasil seja signatário e nos acordos bilaterais entre os respectivos países.

Navegação estrangeira para atuar na navegação de longo curso não necessita de outorga pela Antaq⁹, observando, contudo, os acordos firmados pelo Estado e consoante ao princípio da reciprocidade.

Entretanto, somente EBN pode obter autorização para operar na navegação marítima brasileira. Isto porque, conforme já explicado anteriormente, a Antaq somente poderá conceder outorga a pessoa jurídica brasileira, com sede e administração no país.

Para obter a outorga de autorização para operação, permissão ou concessão no transporte aquaviário é necessário a formalização do pedido pela empresa em requerimento dirigido ao diretor-geral da Antaq, sendo cabível punição caso não cumpra tal mandamento:

Art. 24. A empresa brasileira de navegação que não encaminhar a documentação e as informações solicitadas ou, de algum modo, dificultar ou criar obstáculos à ação da ANTAQ, sujeitar-se-á às sanções cabíveis, inclusive à cassação da autorização.¹⁰

A Resolução nº 2.510 da Antaq traz em seu Anexo a relação de documentos que deve ser juntado ao requerimento para que se dê entrada no processo de outorga. São especificações das embarcações, bem como de seguro e outras características técnicas. Além disso, também requer o comprovante de inscrição no CNPJ, o Contrato Social da Empresa, Ata de Eleição de Administradores (em se tratando de sociedade por ações), Balanço Patrimonial e demais certidões que comprovem a regularidade da empresa.

Em caráter emergencial, pode a Antaq autorizar a prestação de serviços de transporte através de outro meio de outorga, desde que haja a nítida presença de interesse público e de emergência. Esse tipo de autorização durará por, no máximo,

⁹ Lei nº 9.432/97, art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

¹⁰ Resolução n. 2.510 da Antaq, art. 22 do Anexo

180 (cento e oitenta) dias, improrrogáveis, não gerando direito para continuidade de prestação dos serviços.

Existem ainda, três requisitos que devem ser cumpridos pela pessoa jurídica para conseguir a outorga da Antaq. São eles: requisitos jurídico-fiscais; requisitos econômico-financeiros; requisitos técnicos. Todos com abordagem no anexo da Resolução 2.510 da Antaq.

No art. 5º da referida resolução encontrar-se-á a abordagem com relação aos requisitos técnicos. É exigido da pessoa jurídica a propriedade de pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira, adequada à navegação pretendida e em condições de operação comercial, desde que não esteja fretada a casco nu a terceiros.

Na falta da embarcação de bandeira brasileira, pode, ainda, apresentar contrato de afretamento de embarcação de bandeira brasileira, a casco nu, por prazo superior a um ano, desde que celebrado contrato com o dono da embarcação.¹¹

Existe ainda, uma terceira hipótese para atingir o requisito técnico: comprovar reforma ou construção de embarcação própria da empresa, desde que cumpra algumas exigências. São elas:

Art. 5º A fim de obter a autorização para operar na navegação pretendida, a empresa requerente, estabelecida na forma do art. 3º desta Norma, deverá atender aos seguintes requisitos técnicos, alternativamente:

(...)

III - apresentar contrato e cronograma físico e financeiro da construção ou reforma de embarcação de sua propriedade e de bandeira brasileira, adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, bem como comprovar que, no caso da construção, pelo menos, 10% (dez por cento) do peso leve líquido da embarcação ou o somatório dos pesos leves líquidos das embarcações, no caso de construção seriada, seja composto por blocos prontos e com aprovação estrutural da Sociedade Classificadora para serem edificados em estaleiro brasileiro, em sua área de lançamento, e no caso de reforma que, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) do cronograma financeiro já foi realizado, sem prejuízo da apresentação de declaração assumindo o compromisso de encaminhar à ANTAQ, trimestralmente, relatório firmado pelo representante legal da requerente, informando a evolução da construção ou reforma, bem como o andamento da execução financeira.

O § 8º do referido artigo ressalta que caso haja atraso do prazo da reforma superior a 20% (vinte por cento) daquele estabelecido nos relatórios em que a empresa se compromete enviar trimestralmente, caberá advertência ou multa de até

¹¹ Nos contratos de afretamento a casco nu, o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação. Detém, portanto, a gestão náutica e comercial da embarcação.

R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), o que reforça a seriedade na fiscalização exercida por esta agência reguladora.

Válido lembrar que não é permitido a hipótese de utilizar uma mesma embarcação, por pessoas jurídicas diferentes, para cumprimento de requisito técnico. Por isso, as embarcações que estejam afretadas a casco nu, poderão ser utilizadas como requisito de quem a afretou, ficando o seu dono impossibilitado de usá-la como referência para cumprimento de requisito.

A Antaq, por outro lado, pode fornecer autorização para atuar no ramo para obtenção de financiamento com recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM), para a construção – em estaleiro brasileiro – de embarcação adequada à navegação pretendida, e para pré-registro de embarcação em construção, no Registro Especial Brasileiro (REB).

A próxima questão abordada pela resolução da Antaq é o requisito econômico-financeiro, constante no art. 6º do Anexo da Resolução 2.510, que estabelece qual deve ser a situação econômica e financeira das empresas que pretendem ter autorização para atuar na navegação brasileira:

Art. 6º A empresa requerente deverá comprovar ter boa situação econômico-financeira, devendo apresentar:

I - patrimônio líquido mínimo de:

- a) R\$ 8.000.000,00 (oito milhões de reais), para a navegação de longo curso;
- b) R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais), para a navegação de cabotagem;
- c) R\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos mil reais), para a navegação de apoio marítimo;
- d) R\$ 1.250.000,00 (um milhão e duzentos e cinquenta mil reais), para a navegação de apoio portuário.

Para comprovar tal montante, deve ser apresentado o balanço patrimonial e outras demonstrações contábeis do último exercício social, sendo vedada a substituição por balancetes ou balanços provisórios.

A norma exclui essas exigências quando se tratar de navegação de cabotagem, com embarcações de porte bruto inferior a 5.000 TPB¹² ou quando se tratar de navegações de apoio marítimo ou de apoio portuário, desde que as embarcações sejam sem propulsão ou com potência de até 2.000 HP¹³. Também é excluída as Empresas de Pequeno Porte – EPP e as microempresas – ME, sendo dispensado também, auditoria de balanço.

¹² Tonelada de Porte Bruto

¹³ Cavalos-vapor

Caso a empresa não possua o Patrimônio Líquido exigido por ocasião do término do último exercício social, pode ser apresentado balanço intermediário, comprovando que possui tal montante, desde que conste a integralização do capital, com a cópia do livro diário e a alteração contratual devidamente atualizada e registrada na Junta Comercial.

Por fim, o art. 7º, do anexo da resolução 2.510 da Antaq, explica a respeito dos requisitos jurídico-fiscais. Tem como foco o contrato social e a documentação comprobatória de regularidade fiscal.

A EBN deve apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social, declaração de firma individual ou requerimento de empresário em vigor, devidamente registrado na Junta Comercial e, se for sociedade por ações, acompanhar os documentos de eleição de seus administradores com mandato em vigor. É válido ressaltar que o contrato social ou estatuto deve prever qual a atividade adequada à modalidade de navegação pretendida, sendo admissível operar em uma ou mais modalidades de navegação.

Deve ser apresentado, também, documentação comprobatória de sua regularidade perante as fazendas federal, estadual e municipal da sede da pessoa jurídica, além de comprovar sua regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Prova-se, ademais, que não tem nenhum registro de processos de falência ou de recuperação judicial ou extrajudicial, além de provar a regularidade de contribuição sindical.

3.2 Afretamento de embarcações por EBN

A resolução n. 195 da Antaq, juntamente com as alterações promovidas pela resolução n. 493 da Antaq, estabelece os procedimentos e os critérios para o afretamento de embarcações por EBN para transporte de carga no tráfego de longo curso, bem como para a liberação do transporte de carga prescrita à bandeira brasileira por empresa de navegação estrangeira.

O art. 2º da resolução 195 estabelece que:

Art. 2º Independe de autorização o afretamento de embarcação de bandeira brasileira, de embarcação estrangeira por tempo ou a casco nu, ou, ainda, por viagem, neste caso para transporte exclusivamente de carga não reservada à bandeira brasileira.

Dessa forma, depreende-se que a EBN que afretar embarcação de bandeira brasileira ou estrangeira não necessita requerer autorização junto à agência reguladora. Entretanto, se faz imprescindível o registro dos contratos dos afretamentos, no prazo de três dias úteis após o recebimento da embarcação ou do primeiro embarque da carga.

Neste documento deve conter nome, tipo e demais características da embarcação, modalidade, valor e data de início e término do afretamento, além de comunicar se existe remessa cambial, cabendo penalidade caso haja descumprimento.¹⁴

Entretanto, quando se tratar de transporte de carga prescrita, faz-se necessário requerer autorização à Antaq para transporte em embarcação de bandeira estrangeira. Insta destacar que carga prescrita é a carga de importação proveniente de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de carga, cujo transporte seja reservado a embarcação de bandeira brasileira.

Assim, o Decreto-lei nº 666/69 elucida quais são as cargas entendidas como carga prescrita:

Art 2º Será feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, o transporte de mercadorias importadas por qualquer Órgão da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta inclusive empresas públicas e sociedades de economia mista, bem como as importadas com quaisquer favores governamentais e, ainda, as adquiridas com financiamento, total ou parcial, de estabelecimento oficial de crédito, assim também com financiamento externos, concedidos a órgãos da administração pública federal, direta ou indireta.

Logo, a liberação do transporte de carga reservada, em embarcação estrangeira, dependerá de prévia autorização da Antaq. Quando a embarcação for operada por empresa estrangeira dar-se-á a autorização de liberação de carga. Quando a embarcação for operada por EBN, será requisitado a liberação da embarcação.

Neste último caso, o art. 4º e seus incisos da resolução nº 195 da antaq, determinam em quais casos será concedida a autorização:

Art. 4º A empresa de navegação de longo curso poderá obter autorização para afretar embarcação estrangeira, para o transporte de carga prescrita, nas seguintes hipóteses:

I - por viagem, no todo ou em parte, ou por tempo para uma única viagem:
a) quando constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados para o transporte pretendido;

¹⁴ Art. 2º, §2º da Resolução n. 195, Antaq.

b) quando constatado que as ofertas para o transporte pretendido não atendem aos prazos consultados ou que as condições de frete não sejam compatíveis com o mercado;

II - por tempo, por viagem ou a casco nu, em substituição a embarcação em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, até o limite da tonelagem de porte bruto contratada.

O mesmo diploma legal aduz, ainda, as exigências para a outorga e enuncia os procedimentos para liberação de transporte de carga prescrita. A principal exigência é a circularização de consulta para outorga de autorização para afretamento de embarcações estrangeiras. Esse procedimento consiste em consulta, clara e objetiva, das empresas de navegação constantes de relação divulgada pela Antaq.

A circularização de consulta acontece quando não há, no mercado de embarcações de bandeira brasileira, o tipo e o porte adequados para o transporte pretendido ou se averiguado que as ofertas para o transporte não atendem aos prazos consultados ou que as condições de frete não são compatíveis com o mercado.

Por se tratar de excepcionalidades, o período de afretamento de embarcação estrangeira será limitado ao prazo de indisponibilidade de embarcação de bandeira nacional. O acordo é assinado pelos representantes legais das empresas brasileiras de navegação brasileiras fretadora e afretadora, registrado no Cartório de Ofícios de Notas e Registros do Tribunal Marítimo e, posteriormente, encaminhado à Antaq para os devidos fins.

Entretanto, se ao realizar a circularização de consulta existir EBN interessada em fretar embarcação que atenda ao objeto da consulta cabe bloqueio ao pedido de afretamento mediante manifestação à consulente, com cópia à Antaq, no prazo de seis horas úteis.¹⁵

Quando for reconhecida a existência de oferta de embarcação brasileira disponível que atenda aos requisitos aplicáveis aos serviços de transporte descritos na consulta formulada pela EBN postulante, o bloqueio do pedido de afretamento será aceito pela Antaq.

Finalmente, a resolução aborda em seus arts. 23 a 25 penalidades para quem descumpri-la. A sanção varia entre advertência, multa, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade. Algumas das infrações são: não comunicar à Antaq o afretamento de embarcação; deixar de promover consulta a todas as empresas de navegação na lista disponibilizada pela Antaq, de forma clara e objetiva, dentro do

¹⁵ Arts. 8º e 9º da Resolução nº 165, Antaq.

prazo determinado; bloquear consulta de afretamento sem que tenha condições de atender ao solicitado; transportar carga prescrita em embarcação estrangeira sem prévia liberação ou autorização pela Antaq. As multas apresentadas nestes dispositivos variam entre até R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais) até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Insta ressaltar que caso a infração cometida seja a de afretar embarcação sem a necessária autorização da Antaq, será acionado pela própria agência reguladora a Diretoria de Portos e Costas-DPC, a Polícia Federal, o Ministério Público Federal e demais órgãos competentes com vistas à imediata interdição da operação irregular.

Para afretamentos de embarcações de navegação de cabotagem, utiliza-se a Res.nº 193 da Antaq, que fora alterada pela Res. nº 496 da Antaq. Como já bem disposto no art. 1º, parágrafo único da norma, tem-se que:

Art. 1º Esta Norma tem por objeto estabelecer os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de cabotagem.

Parágrafo único. O transporte aquaviário de carga, na navegação de cabotagem, somente poderá ser realizado por empresa brasileira de navegação de cabotagem utilizando embarcação de bandeira brasileira e, exclusivamente nos casos previstos nesta Norma e uma vez cumpridos todos os requisitos nela estabelecidos, utilizando embarcação de bandeira estrangeira afretada.

Para afretamento de embarcação de bandeira nacional não se faz necessário pedir autorização junto à Antaq, sendo obrigatório, somente, o registro dos contratos do afretamento, com o mesmo procedimento utilizado quando se trata de afretamento de embarcação de longo curso. Se houver afretamento de embarcação estrangeira a casco nu com suspensão de bandeira também não será necessária a autorização desde que o seu limite seja até o dobro de Tonelada por Porte Bruto das embarcações brasileiras de tipo semelhante, encomendadas em estaleiros brasileiros.

As hipóteses para a concessão de afretamento de embarcação de bandeira estrangeira estão muito bem delineadas no art. 4º da res. 195 da Antaq:

Art. 4º A empresa de navegação de cabotagem poderá obter autorização para afretar embarcação estrangeira:

- I - por viagem, no todo ou em parte, ou por tempo para uma única viagem:
 - a) quando constatada a inexistência ou a indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados para o transporte pretendido;
 - b) quando verificado que as ofertas para o transporte pretendido não atendem aos prazos consultados ou que as condições de frete não sejam compatíveis com o mercado;
- II - por viagem, por tempo ou a casco nu, em substituição a embarcação em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia

enquanto durar a construção, até o limite da tonelagem de porte bruto contratada.

Aqui, igualmente à modalidade de afretamento de embarcação para longo curso, também se faz necessário a circularização de consulta, sob os mesmos parâmetros já explicados anteriormente. Poderá ser apresentado por EBN bloqueio ao pedido se houver embarcação que atenda ao objeto da consulta, que deverá ser oposto à consulente, com cópia à Antaq, no prazo de seis horas úteis, com as informações necessárias da embarcação que pretende afretar para que a Antaq proceda à análise do pedido.

Sobre as penalidades sofridas em virtude de descumprimento da resolução, são as mesmas para o afretamento de embarcação para longo curso, quais sejam: advertência, multa, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade.

Com relação aos afretamentos de embarcações para navegação interior, utiliza-se a res. nº 1.864 da Antaq, que sofrera alteração pela res. nº 2.160 da Antaq. Como se bem sabe, a navegação interior só pode ser realizada por EBN e por embarcação de bandeira nacional. Contudo, esta norma traz as exceções a esta regra:

Art. 5º. O afretamento de embarcação estrangeira, por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou internacional, depende de autorização da ANTAQ, e só poderá ocorrer nos seguintes casos:
I - quando verificada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados ao transporte 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 da tonelagem de porte bruto contratada.

Ademais, caso o afretamento seja na modalidade casco nu, com suspensão de bandeira, também não será necessário o requerimento de autorização perante à Antaq.

Porém, ainda que não seja necessário o pedido de autorização, sempre que houver afretamento de embarcação para navegação interior, será imprescindível o registro do contrato junto à agência reguladora.

Também deve ser procedido a circularização da consulta às EBN autorizadas pela Antaq que operam na bacia hidrográfica de interesse, podendo ser realizada via fax e correio eletrônico, disponibilizado pela própria Antaq em seu sítio eletrônico.

O bloqueio ao pedido deverá ser realizado em até doze horas úteis, contadas a partir do recebimento do documento que gerou a circularização de consulta, informando as características da embarcação que pretende afretar. A Antaq, então

terá o prazo de até 24 (vinte e quatro) horas úteis para decidir e comunicar as partes interessadas. Correrá, então, o prazo de doze horas úteis – a partir do recebimento da comunicação da Antaq – para que as partes encaminhem suas manifestações à agência, sob pena de nulidade do processo.

As penalidades são as mesmas já mencionadas nos outros tipos de afretamento, cabendo grande destaque para o art. 30, § 1º da res. 1.864 da Antaq que em defesa à ordem econômica constitucional estabelece que caso haja indícios de ocorrência de prática prejudicial à competição ou à livre concorrência, além das providências administrativas cabíveis, os fatos também serão relatados ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça e à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme a gravidade.

Os valores das multas variam de até R\$ 1.000,00 (mil reais) até R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

A res. nº 191 da Antaq, com as devidas alterações promovidas pela res. 494 da Antaq estabelece sobre os procedimentos para afretamento de embarcações na navegação de apoio portuário. Aqui, como já se sabe, apenas as embarcações brasileiras são permitidas realizar este tipo de navegação. Portanto, para uma EBN afretar uma embarcação de bandeira brasileira não se faz necessário o pedido de autorização perante à Antaq, mas somente o devido registro junto à agência reguladora, nos mesmos moldes já citados anteriormente.

As condições para afretamento de embarcação de bandeira estrangeira estão dispostas no art. 4º da resolução nº 194 da Antaq, a saber:

Art. 4º A empresa de navegação de apoio portuário poderá obter autorização para afretar embarcação estrangeira, por tempo e a casco nu, quando:
I - constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados para o serviço de apoio pretendido;
II - verificado que as ofertas para o apoio pretendido não atendem aos prazos consultados;
III - em substituição à embarcação em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia enquanto durar a construção, até o limite da arqueação bruta contratada.

Assim como nas demais formas de afretamento de embarcações de bandeira estrangeiras, se faz necessário a circularização de consulta a todas EBN de apoio portuário. No prazo de seis horas úteis, a empresa que esteja interessada em afretar embarcação que cumpra os requisitos, poderá opor o bloqueio da consulta, junto à consulente, enviando cópia à Antaq, informando as características necessárias da embarcação.

As penalidades são as mesmas já citadas no decorrer deste subitem, com multas de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Por fim, sobre o procedimento para afretamento de embarcações para navegação de apoio marítimo, tem-se a res. nº 192 da Antaq – alterada pela res. 495 da Antaq. O afretamento de embarcação de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira, a casco nu, não necessitam de autorização da Antaq, contudo se faz necessário o registro junto à agência reguladora.

Os requisitos para se admitir embarcação de bandeira estrangeira atuando na navegação de apoio marítimo dentro do território nacional estão expostos no art. 4º da res. nº 192 da Antaq:

Art. 4º A empresa de navegação de apoio marítimo poderá obter autorização para afretar embarcação estrangeira, por tempo, por viagem ou a casco nu, quando:

I - constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o apoio pretendido;

II - verificado que as ofertas para o apoio pretendido não atendem aos prazos consultados;

III - em substituição a embarcação em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, até o limite da arqueação bruta contratada.

Consoante ao já explicado nas demais modalidades, também se faz necessário a circulação de consulta entre as EBN de apoio portuário, cabendo o bloqueio ao pedido de afretamento caso outra empresa tenha embarcação que atenda aos requisitos. A empresa interessada terá o prazo de sete dias corridos para propor o bloqueio à consulente, com cópia à Antaq, prestando as devidas informações para convencimento da agência.

As penalidades são as mesmas aplicadas às outras modalidades de afretamento. As multas variam de até R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais) até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)

É válido ressaltar que os contratos de afretamento para a navegação de apoio marítimo tem grande domínio no mercado brasileiro. Conforme dados do anuário da Antaq¹⁶, no ano de 2015 foram deferidas 260 (duzentos e sessenta) autorizações de afretamentos de embarcações de apoio marítimo, isso se dá em virtude da atividade petrolífera no país.

Além das peculiaridades de cada modalidade de afretamento, cumpre destacar que Antaq poderá autorizar o afretamento de embarcação de bandeira estrangeira

¹⁶ Disponível no sítio oficial da Antaq.

para a prestação de serviços nas diversas modalidades de embarcações nos casos especiais de interesse público e de emergência devidamente caracterizados.

Por fim, ressalta-se que o Certificado de Autorização de Afretamento-CAA só será emitido após a empresa de navegação comunicar à ANTAQ o local e data do recebimento da embarcação.

3.3 Do funcionamento da EBN na Marinha Mercante

A empresa brasileira de navegação assume o compromisso de operar na navegação autorizada com observância das características próprias da operação, das normas e regulamentos pertinentes e sempre consoante aos requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público e à preservação do meio ambiente.

Estes dois últimos requisitos merecem destaque. Na atual conjuntura mundial, onde impera o capitalismo, se faz necessário a obediência ao interesse público, uma vez que sem ele todos se tornariam reféns do dinheiro, devendo, assim, os administradores das EBN focar no bem-estar de toda a sociedade se confrontado com o interesse egoísta empresarial. Por outro lado, com o crescimento mundial desenfreado, o meio ambiente estava ficando em segundo plano, pois o desenvolvimento se sobrepunha a ele. Porém, já está sendo trabalhado a importância de preservar o meio ambiente, bem como a conscientização de que se pode usar os recursos naturais sem destruí-los.

A operação das EBN nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário deve ser exercida em regime de liberdade de preços de serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição, como bem exposto na Lei nº 10.233/2001:

Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31.

Concedida a autorização pela Antaq, a EBN deve iniciar a atividade pretendida em até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação do Termo de Autorização no Diário Oficial da União, podendo este prazo ser prorrogado pela própria agência

reguladora, mediante requerimento devidamente justificado e apresentado no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.¹⁷

Quando do início de seu funcionamento, deve ser comunicado a Antaq, dentro do prazo de trinta dias. Ressalta-se, ainda, que o não cumprimento de prazo para iniciar seu funcionamento é considerado infração, cabendo sanção de advertência ou multa, esta última chegando em patamares de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

A continuidade de sua autorização no segmento em que atua fica condicionada ao cumprimento de deveres e à verificação periódica das condições técnicas, operacionais, econômicas, financeiras, jurídico-fiscais ou administrativas exigidas pelas normas em vigência e indispensáveis para a exploração dos serviços autorizados.

Não há no que se falar em direito adquirido à permanência das condições atuais quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo sempre observar as condições impostas por lei e pela regulamentação. Assim destaca a Lei 10.233/2001:

Art. 47. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.

A Antaq além de realizar as autorizações já expostas no subitem anterior, também é responsável por fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação. Além de fiscalizar o descumprimento de qualquer disposição legal ou regulamentar, dos termos ou condições expressas ou decorrentes do Termo de Autorização, também visa reprimir toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico.

É dever fundamental da EBN operar na navegação autorizada com vigilância às características próprias da operação, das normas e dos regulamentos pertinentes ao seguimento, sempre em consonância aos requisitos da regularidade, da continuidade, da eficiência, da segurança, do atendimento ao interesse público e da preservação ao meio ambiente.

Também é obrigação das empresas de navegação permitir e facilitar o exercício de fiscalização, em qualquer época, pelos técnicos da Antaq, bem como fornecer informações de natureza econômica, financeira, técnica, operação e jurídico-fiscal, desde que estas informações estejam vinculadas à autorização.

¹⁷ Arts. 9º e 14 da res. 2.510 da Antaq.

Além dessas obrigações existe outra muito importante, a saber, a comprovação da operação comercial de embarcações. A mesma se encontra regulamentada pela res. nº 1.811 da Antaq, que estabelece os parâmetros para a comprovação da operação das embarcações.

Estão elencados no art. 4º e seus incisos:

Art. 4º Para fins de atendimento à exigência regulatória de comprovação da operação comercial das embarcações, considera-se que:

I - o fretamento a casco nu de uma embarcação não comprova a sua operação comercial pelo fretador;

II - o fretamento por tempo de uma embarcação, conjugado com a sua gestão náutica, na navegação de apoio marítimo comprovará a sua operação comercial pelo fretador, quando este operar efetivamente a embarcação e a EBN afretadora for a beneficiária direta da operação de apoio contratada;

III - o fretamento por tempo de uma embarcação não comprovará a sua operação comercial pelo fretador, na navegação de longo curso, de cabotagem e de apoio portuário, salvo para o fim específico de transporte de petróleo, derivados, gás e biocombustíveis na cabotagem e no longo curso, desde que conjugado com a gestão náutica da embarcação pela EBN fretadora e que a EBN afretadora seja a beneficiária direta do transporte da carga.

IV - na navegação de longo curso a operação comercial será comprovada pela apresentação do conhecimento de embarque emitido pela EBN.

V - na navegação de cabotagem a operação comercial será comprovada pela apresentação do Conhecimento de Transporte Aquaviário de Carga (CTAC) referente à carga transportada em embarcação de bandeira brasileira de propriedade ou afretada a casco nu pela EBN que deseja comprovar a operação comercial.

VI - na navegação de apoio marítimo e de apoio portuário, poderá ser comprovada a operação comercial mediante a apresentação de documentação fiscal que comprove a vigência ou a conclusão de uma operação por embarcação própria ou afretada a casco nu pela EBN que deseja comprovar a operação comercial.

VII - o transporte de carga própria para o fim específico de transporte de petróleo, derivados, gás e biocombustíveis nas navegações de longo curso e cabotagem bem como as operações em benefício próprio nas navegações de apoio marítimo e portuário comprovarão a operação comercial da embarcação.

O artigo acima transcrito elenca sob quais aspectos deve ser provado o real exercício da operação comercial das embarcações. Foi a maneira encontrada de ter comprovação mais concreta sobre a questão, uma vez que sem norma que estabelecesse tais requisitos, muitas controvérsias surgiriam quando da comprovação.

Dessa forma, depreende-se que o fretamento a casco nu de uma embarcação não é suficiente para comprovar a sua operação comercial pelo fretador.

Quando se tratar de fretamento por tempo, quando da conjugação com a gestão náutica da embarcação, na navegação de apoio marítimo comprovará a sua operação comercial pelo fretador. Contudo, quando se tratar de navegação de longo

curso, de cabotagem e de apoio portuário, não será suficiente para a comprovação de operação comercial pelo fretador.

Na navegação de longo curso, a operação comercial diz respeito ao emprego de embarcação em decorrência de relação jurídica sobre transporte de mercadorias, estabelecida diretamente entre EBN e a pessoa jurídica contratante do transporte da mercadoria.

Com relação à navegação de cabotagem, será analisado a relação jurídica relacionada ao transporte de mercadorias, estabelecida diretamente entre empresa de navegação, detentora da gestão náutica da embarcação e a pessoa jurídica contratante do transporte das mercadorias.

Na navegação de apoio marítimo e de apoio portuário, observar-se-á a relação jurídica que vise à contratação de operações de apoio marítimo e de apoio portuário, estabelecida diretamente entre EBN, detentora da gestão náutica da embarcação e a pessoa jurídica que contrata a operação nesse tipo de navegação.

E, por fim, transportar carga própria com o fito específico de transporte de petróleo e derivados, gás e biocombustíveis nas navegações de longo curso e cabotagem e também as operações em benefício próprio nas navegações de apoio marítimo e apoio portuário, já comprovam por si sós a operação comercial da embarcação.

A sanção estabelecida para a empresa de navegação que não comprovar a operação comercial pode ser grave ao ponto de ter sua autorização de funcionamento cassada.¹⁸

Sobre a extinção da autorização da EBN, utiliza-se a res. nº 2.510 da Antaq como referência. Ela estabelece no art. 17 que a autorização pode ser extinta por sua plena eficácia, por renúncia, falência ou extinção da pessoa jurídica que recebeu a autorização.

Pode, ainda, a própria Antaq, extinguir a autorização por anulação ou cassação, mediante processo regular. A anulação será aplicada quando existam vícios que a tornem ilegal ou quando percebido que a pessoa jurídica apresentou documentação irregular ou usou de má-fé nas informações prestadas. Já a cassação vai ser usada quando houver interesse público justificado ou quando a Antaq julgar necessária essa punição.

¹⁸ Art. 5º, res. 1.811 da Antaq.

4 REGULAMENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA EBN

4.1 Introdução

Para que uma EBN permaneça atuante no mercado, é necessário o cumprimento de deveres e a verificação periódica dos requisitos e das condições técnicas, operacionais, econômicas, financeiras e jurídico-fiscais.

A Lei nº 10.233/2001 institui que caberá à Antaq fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação:

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

(...)

XII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

(...)

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

(...)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizadas de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

Assim, a fiscalização busca a verificação do cumprimento das obrigações decorrentes de leis, instrumentos de outorga e das demais normas pertinentes. Tal fiscalização dar-se-á por procedimentos de averiguação de funcionamento e da prestação de serviços das empresas de navegação, inspeção de instalações ou equipamentos, verificação de documentos e dados, contratos e demais instrumentos administrativos relativos às outorgas para exploração de infraestrutura aquaviária e portuária e de qualquer elemento que possa fornecer subsídio de natureza técnica, operacional, econômico-financeira, jurídica e contábil, necessários à apuração da verdade material dos fatos investigados.

Vale ressaltar que, em se tratando de navegação de longo curso, será supervisionada a participação de empresas nacionais e estrangeiras, consoante a tratados, acordos, convenções e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário.

Para melhor regulamentar a matéria, a Antaq publicou Resolução nº 3.259 que disciplina sobre a fiscalização e o procedimento sancionador do qual se refere à lei supracitada. Neste contexto, vale a pena destacar:

Art. 4º. A atuação da ANTAQ será orientada, dentre outros, pelos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência, observadas as demais disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

Pode ser observado, assim, que a Antaq busca a fiscalização conforme os princípios norteadores do Direito Administrativo, pois a mesma faz parte da administração pública indireta, servindo como órgão fiscalizador deste setor da economia.

É de extrema importância este papel de fiscalização exercido pela Agência Reguladora pois a mesma visa garantir a prestação do serviço de transporte aquaviário adequado em harmonia com a liberdade de concorrência e em vigilância das características próprias da operação, das normas e dos regulamentos pertinentes ao segmento, primando pelos requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público e a preservação do meio ambiente.

Para melhor fiscalizar a prestação de serviços na navegação marítima e na navegação de apoio, a Antaq se orienta pelo Plano Anual de Fiscalização – PAF e pelas fiscalizações eventuais.

O PAF se responsabiliza por verificar os requisitos para a manutenção da outorga das autorizações. Já as fiscalizações eventuais se dão por ações de fiscalização oriundas de denúncias, indícios de práticas comerciais irregulares ou violação dos dispositivos legais e regulamentares.

Quando se tratar de assunto de interesse à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, assuntos que são de competência da Marinha do Brasil, a Antaq atuará sob a orientação daquela, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

Ainda sob orientação da Marinha do Brasil, a Antaq estabelecerá normas e fiscalizará, no âmbito da segurança, tudo o que se referir a inscrição da embarcação, Certificado de Segurança da Navegação, Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcação ou por suas Cargas (DPEM), Seguro de Responsabilidade Civil e Cartão de Tripulação de Segurança.

Por fim, cumpre destacar que o exercício da fiscalização pela Agência Reguladora não atenua, não limita, nem exclui a responsabilidade da EBN de arcar com todos os prejuízos que vier a causar ao poder público, aos usuários e a terceiros.

4.2 Infrações administrativas

Conforme a res. nº 3.259 da Antaq, infração será toda ação ou omissão que viole dispositivos legais, regulamentares ou contratuais em matéria de competência da agência reguladora ou que viole outros instrumentos internacionais ratificados pelo Brasil que versem sobre a prestação de serviços de transportes aquaviários e sobre a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária.¹⁹

Cumpre informar que o infrator será pessoa física ou jurídica que, por ação ou omissão, comete uma infração.

As infrações estão tipificadas no art. 21 da res. nº 2.510 da Antaq, em seu art. 21, a seguir exposto:

Art. 21. São infrações:

I - não cumprir a determinação estabelecida nos incisos do artigo 9º da presente Norma (Advertência e/ou Multa de até R\$ 2.000,00 por quinzena de atraso ou fração);

II - deixar de encaminhar relatório trimestral, firmado por representante legal da empresa brasileira de navegação, indicando a evolução da construção ou reforma da embarcação e o andamento da execução financeira, na forma do inciso III do art. 5º (Advertência e/ou Multa de R\$ 2.000,00 por quinzena de atraso ou fração);

III - não iniciar a operação em até 180 (cento e oitenta) dias após a data da autorização, na forma do disposto no art. 14 (Advertência e/ou Multa de até R\$ 10.000,00);

IV - omitir, retardar ou, por qualquer forma, prejudicar o fornecimento de informações ou de documentos solicitados pela ANTAQ (Advertência e/ou Multa de até R\$ 15.000,00 por quinzena de atraso ou fração);

V - não manter aprestada e em operação comercial pela empresa na navegação autorizada ao menos uma embarcação adequada, na forma do disposto no art. 13 (Advertência e/ou Multa de até R\$ 50.000,00 por quinzena de atraso ou fração);

VI - cessar a operação autorizada sem comunicação à ANTAQ, no prazo do artigo 9º da presente Norma, após a ocorrência do fato (Advertência e/ou Multa de até R\$ 50.000,00);

VII - deixar de comprovar a operação comercial, conforme as regras estabelecidas em norma específica, ou paralisar a operação com embarcação apta à navegação autorizada por mais de 90 (noventa) dias contínuos, sem justificativa devidamente comprovada e aceita pela ANTAQ (Advertência e/ou Multa de até R\$ 50.000,00 por quinzena de atraso ou fração);

VIII - fazer transporte a granel de petróleo, seus derivados ou de gás natural sem estar autorizado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e

¹⁹ Art. 2º, VI da res. nº 3.259 da Antaq.

Biocombustíveis - ANP, quando exigível por aquela Agência (Advertência e/ou Multa de até R\$ 50.000,00);

IX - apresentar atraso superior a 20% (vinte por cento) do prazo de construção ou reforma previsto no cronograma físico e financeiro da construção ou reforma de embarcação apresentada conforme alternativamente previsto no § 6º e § 8º do art. 5º, sem justificativa devidamente comprovada e aceita pela ANTAQ (Advertência e/ou Multa de até R\$ 50.000,00);

X - exercer prática comercial restritiva ou cometer infração à livre concorrência, respeitado o limite previsto na legislação específica sobre a matéria (Advertência e/ou Multa de até R\$ 100.000,00);

XI - recusar-se a prestar informações ou a fornecer documentos solicitados pela ANTAQ (Advertência e/ou Multa de até R\$ 100.000,00);

XII - deixar de regularizar, nos prazos fixados, quando intimada, a execução da operação autorizada (Multa de até R\$ 200.000,00);

XIII - operar com embarcação não adequada à navegação autorizada ou sem as condições técnicas e operacionais estabelecidas na legislação, normas regulamentares e termo de autorização respectivo (Multa de até R\$ 200.000,00);

XIV - operar sem observância do estabelecido na legislação, nas normas regulamentares, no respectivo termo de autorização e nos Tratados, Convenções e Acordos Internacionais de que o Brasil seja signatário (Multa de até R\$ 200.000,00);

XV - prestar informações falsas ou falsear dados em proveito próprio ou em proveito ou prejuízo de terceiros (Multa de até R\$ 500.000,00);

XVI - indicar a mesma embarcação já utilizada por outra empresa brasileira de navegação para cumprimento dos requisitos para autorização estabelecidos nos incisos do art. 5º (Multa de até R\$ 500.000,00);

XVII - operar sem autorização da ANTAQ (Multa de até R\$ 1.000.000,00).

Quando tipificadas as infrações de operação de EBN sem autorização da Antaq, com embarcação não adequada à navegação autorizada, sem as condições técnicas e operacionais ou sem observância do estabelecido na legislação, nas normas regulamentares, no respectivo termo de autorização e nos tratados, nas convenções e nos acordos internacionais de que o Brasil seja signatário, a Antaq deve acionar a Marinha do Brasil, com vistas à imediata interdição da operação irregular, avisando, também, a PF, o MPF e os demais órgãos competentes, quando achar necessário.

A não observância ou o descumprimento das obrigações decorrentes de leis, instrumentos de outorga ou condições expressas ou decorrentes do Termo de Autorização e das demais normas pertinentes sujeita o infrator às penalidades de advertência, multa, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade aplicáveis pela Antaq, sem prejuízo das penalidades de natureza civil e penal.

Quando se tratar de penalidade na modalidade multa, a mesma poderá ser aplicada isolada ou cumulativamente com as outras penalidades já expostas acima e, em sua aplicação, será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da infração e a intensidade da penalidade.

Para a aplicação das penalidades, deve ser considerado a natureza e a gravidade da infração, os danos resultantes dela, a vantagem auferida pelo infrator ou proporcionada a terceiros, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

No sítio eletrônico da agência reguladora²⁰ pode ser feito uma pesquisa rápida para encontrar as penalidades aplicadas por ela. Elas são publicadas no Diário da União, através de Resolução, onde o Diretor-Geral é quem assina, devendo explicitar quem é o infrator, qual a infração, qual a sua punição e quando entrará em vigor a resolução. Claro que devidamente fundamentado com as normas vigentes.

Quando averiguadas as infrações ou as irregularidades, será lavrado auto de infração, conforme os procedimentos dos arts. 18 a 22 da res. nº 3.259 da Antaq.

O auto de infração deve ser lavrado em blocos confeccionados pela Antaq, em duas vias, com numeração sequencial e distribuição controlada, sendo a primeira para o infrator e a segunda anexada ao processo administrativo. Pode ser lavrado de ofício mediante a constatação da autoria e materialidade da infração administrativa.

Se a infração tiver sido cometida por mais de um agente, o auto de infração será redigido individualmente, para cada pessoa física ou jurídica envolvida. Outrossim, se houver sido praticado mais de uma infração pelo mesmo agente, elas serão individualizadas no mesmo auto.

O auto de infração deve conter:

- Art. 18 . Constatada a infração administrativa, o Agente de Fiscalização lavrará Auto de Infração, que deverá conter:
- I - razão social, endereço completo, CNPJ, telefone e endereço eletrônico do autuado, no caso de pessoa jurídica; ou nome, número do documento de identificação, endereço completo, CPF, naturalidade, telefone e endereço eletrônico, no caso de pessoa natural;
 - II - a descrição objetiva do fato ou conduta infracional constatada;
 - III – indicação do dispositivo legal ou regulamentar que tipifica o fato ou conduta como infração;
 - IV - local, data e hora da infração, quando possível sua constatação;
 - V – descrição da medida cautelar aplicada, se for o caso;
 - VI – dia e hora da autuação;
 - VII – nome, matrícula funcional, cargo e assinatura do agente de fiscalização;
 - VII – determinação ao fiscalizado para adotar medidas para atenuar ou reparar os efeitos da infração, se for o caso.

Como se vislumbra, deverá constar apenas as informações necessárias para que se possa averiguar os fatos e proceder à abertura do Processo Administrativo Contencioso.

²⁰ [http:// http://www.antaq.gov.br/portal/Penalidade](http://www.antaq.gov.br/portal/Penalidade)

Contudo, há a possibilidade de celebração de Termo de Ajuste de Conduta – TAC com o fito de regularizar as infrações verificadas, matéria abordada nos arts. 83 a 87 da res. nº 3.259 da Antaq.

O TAC pode ser aplicado quando da verificação de medida alternativa eficaz para preservar o interesse público, alternativamente à decisão administrativa sancionadora. Vale ressaltar que se trata de forma excepcional, devendo ser especificadamente justificada a sua aplicação.

O infrator terá prazo de cinco dias para se manifestar a respeito do acatamento de TAC a contar da data de ciência do oferecimento pela Antaq. Contudo, o seu não cumprimento acarreta aplicação de multa de, no mínimo, o teto da sanção pecuniária prevista em norma específica.

Com o fim do prazo estipulado no TAC os autos serão encaminhados para avaliação da Autoridade Julgadora competente, a qual deverá atestar o seu cumprimento no processo administrativo ou, quando não atendido o compromisso, executar as cominações estabelecidas no referido Termo. Atestando o seu cumprimento integral o processo administrativo será arquivado definitivamente, mas se houver outras infrações administrativas a serem julgadas, o processo seguirá seu trâmite regular.

O Termo de Ajuste de Conduta deverá, com base na res. nº 3.259, conter:

Art. 86 . O TAC conterà:

- I – a data, assinatura e identificação completa dos signatários;
- II – considerações justificando a celebração do TAC;
- III – a especificação da infração e a fundamentação legal, regulamentar ou contratual pertinente;
- IV – o prazo, os termos ajustados e compromissos firmados para a correção da infração;
- V – as cominações pelo seu descumprimento; e
- VI – a responsabilidade das partes, identificando-se o responsável pelo acompanhamento do TAC.

Como se pode bem destacar, a justificativa do motivo da celebração do termo se faz extremamente necessário pois, como já falado anteriormente, o TAC é exceção ao processo administrativo contencioso, por isso é admitido apenas em casos de necessidade, bem como deverá ser cumprido dentro do prazo, com multa mais gravosa que a que poderia ser aplicada em caso de não celebração do TAC.

4.3 Processo administrativo contencioso

Com o objetivo de apurar e julgar infrações ou irregularidades e aplicar penalidades nos casos de condutas que infrinjam disposição legal, regulamentar ou contratual relativas à prestação de serviços e transportes aquaviários, o Processo Administrativo Contencioso – PAC, é regido pelas Leis nº 9.784/99 e 10.233/2001, pelo Decreto nº 4.122/2002 e pela Res. nº 3.259/2014 da Antaq.

O rito processual do PAC está previsto na res. nº 3.259 da Antaq, em seu capítulo IV, intitulado “Do processo administrativo”, sendo ao PAC aplicado os princípios e critérios fundamentais utilizados nos Processos Administrativos em geral, que estão expostos na Lei nº 9.784/99.²¹

O art. 23 da res. nº 3.259 da Antaq dispõe as hipóteses de instauração de processo administrativo:

Art. 23 . A UAR, Gerência de Fiscalização ou a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Administrativas Regionais deverá instaurar Processo Administrativo no prazo máximo de cinco dias úteis contados do primeiro ato que sobrevier dentre os seguintes:

- I – do recebimento da denúncia ou representação;
- II – da emissão da ordem de serviço;
- III - da expedição de Notificação; ou
- IV – da lavratura de Auto de Infração

Percebe-se, então, que o órgão competente terá cinco dias úteis para proceder a instauração do Processo Administrativo a partir de uns dos atos expostos nos incisos de I a IV do referido artigo.

Após a autuação, o sujeito deverá ser intimado pessoalmente, por seu representante legal ou preposto; por via postal com AR; ou por edital publicado no DOU quando seu domicílio for desconhecido. Após a intimação, o mesmo terá prazo de 15 (quinze) dias para apresentar defesa escrita. A mesma deve conter, conforme res. nº 3.259 da Antaq:

Art. 25 . A defesa será formulada por escrito, no prazo de quinze dias contados da ciência da lavratura do Auto de Infração, e deverá conter:

- I – a identificação do autuado ou de seu representante legal devidamente qualificado;
- II - o número do Auto de Infração a que se refere;
- III – razões de fato e de direito;
- IV – documentos e informações de interesse;
- V - quando for o caso, pedido de produção de provas que pretende produzir, devidamente justificado;
- VI – o endereço para o recebimento de comunicação; e

²¹ Tal diploma normativo regula o processo administrativo na esfera da Administração Pública Federal, dispondo sobre os preceitos basilares no que diz respeito à Administração direta e indireta, com o fito de proteção dos direitos dos administrados e de melhor execução dos preceitos da Administração Pública.

VII – data e assinatura do atuado ou de seu representante legal.

Cumpra ressaltar que, nos moldes do art. 26 da referida resolução, a defesa pode ser protocolizada em qualquer unidade organizacional da Antaq.

Contudo, a mesma não será conhecida se for apresentada fora do prazo – salvo caso fortuito ou força maior; se for apresentada por quem não é legitimado; e se for apresentada perante órgão ou entidade incompetente.

Na fase de instrução, cabe a parte provar os fatos que alegar, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução, inclusive quanto à obtenção, de ofício, de documentos existentes na própria Administração relativos a fatos e dados relatados pelo atuado.

Tais provas devem ser produzidas respeitando o prazo de defesa, não sendo aceitas aquelas consideradas, mediante despacho fundamentado, ilícitas, impertinentes, desnecessárias ou protelatórias.

Existe grau de hierarquia para julgamento dos processos administrativos. O art. 34 da res. nº 3.259 da Antaq delimita muito bem as funções:

Art. 34 . São Autoridades Julgadoras:

- I - o Chefe da Unidade Administrativa Regional, nas infrações de natureza leve ocorridas em área sob sua jurisdição direta;
- II - o Gerente de Fiscalização, nas infrações de natureza leve ocorridas em local sem jurisdição de UAR e nas infrações de natureza média;
- III - o Superintendente de Fiscalização e Coordenação das UAR nas infrações de natureza grave;
- IV - a Diretoria Colegiada, nas infrações de natureza gravíssima e/ou em que o Parecer Técnico Instrutório recomende a cominação de sanções de suspensão, cassação e declaração de inidoneidade.

Para melhor entendimento da atribuição de cada órgão, é preciso delimitar a natureza da infração. Assim, as infrações de natureza leve são aquelas em que a multa cominada seja de até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais); as de natureza média, por seu turno, tem definição de multa entre acima de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) e até R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais); quando se tratar de infração de natureza grave, as multas cobradas serão acima de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) e até R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais); é considerada infração de natureza gravíssima quando a multa cominada for acima de R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais).

Logo, conforme a cominação de multa prevista na infração, será determinado quem caberá julgar o processo administrativo. Ressalta-se, ainda, que quando se tratar de mais de uma infração no mesmo auto, será tomada como referência para escolha da autoridade julgadora, a infração mais gravosa.

Será de competência da autoridade julgadora determinar prazo às partes para cumprimento de diligências adicionais ou complementação de informação e formular consulta à Procuradoria Federal junto à Antaq (PFA) para emissão de parecer sobre controvérsia jurídica formulada na defesa, desde que a procuradoria ainda não tenha entendimento consolidado.

Caso a autoridade julgadora não requisite nenhuma das diligências expostas no parágrafo anterior, a mesma terá o prazo de 30 (trinta) dias – prorrogáveis por uma única vez, desde que devidamente justificado – para proferir decisão de mérito.²²

Lembrando que, caso o auto de infração possua vício insanável (aquele que implique a modificação do fato descrito no auto de infração), deverá ser declarado nulo de ofício pela autoridade julgadora, procedendo ao arquivamento do processo, encaminhando cópia da decisão ao agente atuante e ao autuado, para conhecimento.

Contudo, quando da nulidade, mas estando presente conduta ou atividade tipificada como infração, a autoridade julgadora deverá encaminhar o processo ao agente atuante para lavratura de novo auto, observadas as regras relativas à prescrição.

Em se tratando do vício sanável, o procedimento será anulado a partir da fase processual em que o vício foi produzido, reabrindo-se novo prazo para defesa, aproveitando-se os atos regularmente produzidos, desde que o vício cause prejuízo ao processo.

A decisão que confirma a existência da infração será proferida pela autoridade competente e apresentará, conforme art. 42 da res. nº 3.259 da Antaq:

Art. 42 . Confirmada a infração, a Autoridade Julgadora proferirá decisão pela subsistência do Auto de Infração, abordando expressamente os seguintes aspectos, sem prejuízo de outros que venham a ser suscitados no processo:
I - indicação da autoria e materialidade;
II - dispositivo legal ou regulamentar que tipifica a infração administrativa;
III - sanção administrativa cabível;
IV - valor da multa, fundamentando os elementos norteadores da dosimetria aplicada;
V - duração da medida, no caso de suspensão e declaração de inidoneidade;
VI - manutenção ou cessação dos efeitos da medida administrativa cautelar aplicada; e
VII – indicação das providências a serem adotadas e prazo para regularização

Após julgamento, o autuado será notificado pela autoridade julgadora para dar ciência da decisão; determinar o pagamento de multa – se for o caso – no prazo de

²² Art. 38 da res. nº 3.259 da Antaq

trinta dias, a contar da data de recebimento da notificação; estabelecer a adoção das providências necessárias ao cumprimento integral das demais sanções aplicadas, em prazo arbitrado pela autoridade julgadora; comunicar a abertura de 15 (quinze) dias, a contar da data de recebimento, de prazo para interposição de recurso administrativo ou pedido de reconsideração.

4.4 Penalidades

Constatadas as infrações, são aplicadas, cumulativamente ou não, as penalidades de advertência, multa, suspensão, cassação, declaração de inidoneidade e declaração de caducidade.

As multas e as advertências podem ser impostas isoladamente ou em conjunto com outra penalidade. As demais sanções devem ser aplicadas em caráter excepcional, quando os antecedentes do infrator, a natureza ou a gravidade da infração indicarem a ineficácia de outras sanções para a correção das irregularidades. Portanto, as penalidades utilizadas por via de regra são as multas e as advertências.

O art. 52 da res. nº 3.259 da Antaq elenca quais são as atenuantes e as agravantes para efeito de cominação de pena:

Art. 52 . A gravidade da infração administrativa será aferida pelas circunstâncias agravantes e atenuantes previstas neste artigo, cuja incidência pode ser cumulativa, sem prejuízo de outras circunstâncias que venham a ser identificadas no processo.

§1º São consideradas circunstâncias atenuantes:

I – arrependimento eficaz e espontâneo do infrator, pela reparação ou limitação significativa dos prejuízos causados à segurança e à saúde pública, ao meio ambiente, ao serviço, ao patrimônio público, aos usuários ou ao mercado;

II – confissão espontânea da infração;

III – comunicação prévia pelo infrator do perigo iminente contra a segurança ou o meio ambiente;

IV – prestação de informações verídicas e relevantes relativas à materialidade da infração; e

V – primariedade do infrator.

§2º. São consideradas circunstâncias agravantes, quando não constituírem ou qualificarem a infração:

I – exposição a risco ou efetiva produção de prejuízo à segurança e à saúde pública, ao meio ambiente, ao serviço, ao patrimônio público, aos usuários ou ao mercado;

II – o abuso do direito de outorga;

III – obtenção, para si ou para outrem, de quaisquer vantagens, diretas ou indiretas, resultantes da infração cometida;

IV – facilitação ou cobertura à execução ou à ocultação de outra infração;

V – a prática de infração em ocasião de incêndio, inundação ou qualquer situação de calamidade pública;

VI – produção de incidentes diplomáticos ou constrangimento ao Governo Brasileiro;

VII – reincidência genérica ou específica; e
VIII – dolo.

Portanto, uma ou mais de características atenuantes ou agravantes são imprescindíveis para definir qual tipo de penalidade será aplicada ao caso concreto.

A advertência é a pena mais leve de todas, sendo aplicada apenas para as infrações de natureza leve e média, quando não houver recomendação de aplicação de multa, desde que não verificado prejuízo à prestação do serviço, aos usuários, ao mercado, ao meio ambiente ou ao patrimônio público. Quando da publicação, no DOU, da sentença condenatória irrecorrível, o infrator não poderá ser punido novamente com advertência no período de três anos.

A multa será aplicada e consonância à circunstância fática e aos preceitos contidos nas normas legais vigentes e determinados em normas específicas editadas pela Antaq. A dosimetria da multa levará em conta o porte da empresa ou entidade e a gravidade da conduta, devendo ser levado em conta, também, as circunstâncias agravantes e atenuantes.

A medida de suspensão significa dizer que haverá restrição temporária do exercício dos direitos advindos dos instrumentos contratuais sob regulação da Antaq.

Será limitada a 180 (cento e oitenta dias) e aplicada nas infrações de natureza grave e gravíssima, quando não houver justificativa para a sua cassação, e quando a infração: puder ser sanada no período da punição e quando entendido que a suspensão das atividades para solucionar o ilícito pode evitar ou minorar a geração de danos ou preservar a segurança das operações, dos usuários, do mercado, do meio ambiente e do patrimônio público; for consequente de conduta negligente, imperita, imprudente ou dolosa que ofereça riscos ao interesse público; ou reincidência específica de infração de natureza grave ou gravíssima e se entender conveniente e oportuna a interrupção das atividades e serviços como medida disciplinar.

A cassação impossibilita o condenado a participar de licitação, de concessão ou arrendamento e também a outorga de concessão ou autorização ou adjudicação do contrato de arrendamento, por período de cinco anos.

É aplicável quando se tratar de infração de natureza grave ou gravíssima quando presentes algum desses requisitos: reiterada reincidência específica de infração de natureza grave ou gravíssima; recusa ou resistência à prestação de informações e documentos, ao atendimento a intimações de regularização ou ao acesso às instalações e sistemas, que prejudiquem o exercício da fiscalização da

Antaq; prejuízo relevante aos usuários, ao mercado, ao meio ambiente ou patrimônio público; descumprimento de medida administrativa cautelar ou da sanção de suspensão aplicada pela ANTAQ; ou ilícitos penais ou fiscais.

Quando da infração de natureza gravíssima, sendo comprovado o dolo, para fins de frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato, aplicar-se-á a sanção de declaração de inidoneidade. Isto implica dizer que o infrator não poderá participar de licitação, de concessão ou arrendamento e a outorga de concessão ou autorização ou adjudicação do contrato de arrendamento, por um período de até cinco anos. Tal penalidade também pode ser aplicada aos administradores da pessoa jurídica, quando comprovado culpa ou dolo, ficando impedidos de exercer controle ou administração de empresas reguladas pela Antaq.

A declaração de caducidade em tudo se iguala à declaração de inidoneidade, mudando apenas o objeto: neste caso o impedimento quando à participação em licitação, concessão ou arrendamento, bem como a outorga de concessão ou autorização ou adjudicação do contrato de arrendamento será em virtude da concessão de porto organizado.

Insta ressaltar que em todas as penalidades, com exceção da advertência, pode ser cominado conjuntamente a multa.

4.5 Do recurso administrativo

Existem dois tipos de recurso: o recurso voluntário e o recurso de ofício.

O recurso voluntário será interposto contra decisão proferida nos autos do processo administrativo, em face de razões de legalidade e de mérito, não sendo aceita matéria de fato não suscitado na defesa, nem pedido de produção de provas. O prazo para sua interposição é de quinze dias a contar do recebimento da notificação, deve ser por escrito e deve conter: a identificação do autuado ou de seu representante legal devidamente qualificado; o número do Auto de Infração correspondente; razões de fato e de direito; documentos e informações de interesse; o endereço para o recebimento de comunicação; e data e assinatura do recorrente ou de seu representante legal.

Já o recurso de ofício se dá quando a autoridade julgadora remete os autos à instância superior, mediante declaração na própria decisão nas seguintes hipóteses: redução de multa indicada pelo agente autuante em parecer técnico instrutório em

mais de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais); ou anulação de auto de infração cujo parecer técnico instrutório tenha recomendado cominação de multa superior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais). Só existirá o cabimento de recurso de ofício quando o autuado for intimado para apresentar recurso voluntário e o prazo transcorrer *in albis*.

Insta informar que o recurso tem efeito suspensivo e devolutivo.

O art. 68 da res. nº 3.259 da Antaq define quais são as autoridades recursais:

Art. 68 . São Autoridades Recursais:

I – o Gerente de Fiscalização, das decisões proferidas pelos Chefes das UAR como Autoridade Julgadora;

II – o Superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Administrativas Regionais, das decisões proferidas pelo Gerente de Fiscalização como Autoridade Julgadora; e

III – a Diretoria Colegiada da ANTAQ, das decisões proferidas pelo Superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Administrativas Regionais como Autoridade Julgadora e nos pedidos de reconsideração dos julgamentos de sua competência.

O prazo para julgamento do recurso será de trinta dias, podendo ser prorrogado por prazo de igual período, por motivo devidamente justificado. Será proferida, então, decisão de mérito, intimando o recorrente do deferimento ou indeferimento, parcial ou total, do pedido. Tal decisão é definitiva.

4.6 As Capitânicas dos Portos como órgão fiscalizador

A Capitania dos Portos foi criada através do Decreto nº 358 de 1845, à época do Brasil colônia. Tais órgãos foram instaurados em cada cidade que possuía porto, a fim de manter a fiscalização na área do mesmo.

Atualmente a Capitania dos Portos é integrante da Marinha do Brasil, pertencente às Forças Armadas e subordinadas ao Ministério da Defesa. Sua atuação se dá nas principais vias marítimas, lacustres e fluviais do território brasileiro.

Exerce o poder de fiscalização em segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção à poluição hídrica, as normas vigentes são reguladas por Portarias destes órgãos, onde estabelecem as diretrizes a serem cumpridas para o local sob sua competência.

Com relação às EBN, é relevante destacar o papel da Capitania dos Portos pois a mesma tem como uma de suas funções a realização de perícias, laudos e vistorias, contando com um corpo técnico especializado, não apenas de militares, mas também

de civis ligados ao Ministério da Defesa que juntos trabalham visando o cumprimento do interesse público.

Dessa forma, não é apenas a Antaq que fiscaliza o cumprimento dos requisitos exigidos em suas resoluções frente às EBN. As Capitâneas dos Portos, por muitas vezes estarem mais próximas das embarcações, realizam, também, a fiscalização, remetendo à autoridade competente, quando da constatação de descumprimento de lei ou norma, o auto de infração que fora bem abordado neste capítulo.

5 CONCLUSÃO

A principal motivação em dissertar sobre o assunto em análise se deu em virtude da necessidade de compreender e ratificar os porquês de uma regulamentação diferenciada para as Empresas Brasileiras de Navegação, bem como da necessidade do Poder Público ter esse controle.

Como bem demonstrado no estudo, é de norma constitucional a exploração dos serviços de transporte aquaviário pela União. O dispositivo legal²³, assegura ainda, ao ente federado a possibilidade da exploração ser mediante autorização, concessão ou permissão. Assim, com base na Carta Magna, observa-se com clareza que, a União poderá terceirizar seus serviços caso assim entenda mais conveniente.

Com o advento do Estado Liberal tais práticas se tornaram comuns: o Estado passou a delegar obrigações suas para a iniciativa privada e estabeleceu entidades – Agências Reguladoras – que fiscalizassem essa prestação de serviços. Assim, as autarquias indiretas ganharam forte importância no cenário brasileiro.

A Antaq, como já bem delineado, é a agência reguladora que se responsabiliza por conceder, revogar e fiscalizar o setor privado que atua na exploração dos serviços de transportes aquaviários. De tal maneira que se faz necessário o cumprimento de certos requisitos para que atue na área. Além de comprovar tais exigências para conseguir a outorga, é preciso que durante todo o período que a empresa pretenda funcionar haja comprovação de que a mesma labora dentro dos parâmetros estabelecidos nos diplomas normativos respectivos.

²³ Art. 21, XII, d, CF.

Outro ponto relevante que justifica com clareza a necessidade desta fiscalização por parte do Estado é que o transporte aquaviário se relaciona com o comércio internacional e com a soberania nacional. Assim, sem o devido cuidado por parte da autoridade brasileira, a segurança do Brasil poderia ser posta em risco, além de uma série de outros fatores (como a exploração indevida do meio ambiente), deixando, assim, o país mais vulnerável frente às outras nações que aqui encontrariam uma forma fácil de explorar.

Este trabalho, por outro lado, expõe também, a atuação da Antaq como fiscalizadora desse poder concedido pela União ao setor privado. Além de fiscalizar, cumpre a ela, também, a criação de resoluções que disporão sobre a regulamentação das empresas que atuam ou pretendem atuar na área. Por ser uma autarquia especialista no assunto, contando com profissionais qualificados, nada mais justo que a mesma possa estabelecer condutas e limites para o fornecimento do serviço. Lembrando que essas resoluções devem estar sempre em conformidade com a CF e com as leis infraconstitucionais para que possam realmente ser aplicadas.

De tal forma que este trabalho primou pela ratificação da importância da Antaq como órgão regulamentador e fiscalizador das EBN, bem como defendeu a ideia de que tal controle se faz necessário em virtude de dispositivo presente na Constituição Federal de 1988 e também por questões de preservar o Estado Brasileiro de exploração indevida por estrangeiros.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de direito internacional público**. São Paulo: Saraiva. 1980.

ANJOS, J. Haroldo dos; Gomes, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

ANTAQ. **Relatório de gestão do exercício de 2015**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2016.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. Lei nº 10.233. **Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências**. Brasília: Senado, 2001.

BRASIL. Lei nº 9.432/97. **Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências**. Brasília: Senado, 1997.

BRASIL. Lei nº. 8.617. **Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências**. Brasília: Senado, 1993.

BRASIL. Resolução nº 1.811 da Antaq. **APROVA A NORMA PARA DISCIPLINAR O CRITÉRIO REGULATÓRIO PARA A COMPROVAÇÃO DA OPERAÇÃO COMERCIAL DE EMBARCAÇÕES PELA EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO, NOS TERMOS DO ART. 15 DA RESOLUÇÃO Nº 843, DE 2007**. Brasília: Antaq, 2010.

BRASIL. Resolução nº 1.864 da Antaq. **APROVA A NORMA PARA DISCIPLINAR O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO PARA OPERAR NA NAVEGAÇÃO INTERIOR**. Brasília: Antaq, 2010.

BRASIL. Resolução nº 191 da Antaq. **APROVA A NORMA PARA O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO POR EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO NA NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO**. Brasília: Antaq, 2004.

BRASIL. Resolução nº 192 da Antaq. **APROVA A NORMA PARA O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO POR EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO NA NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO**. Brasília: Antaq. 2004.

BRASIL. Resolução nº 193 da Antaq. **APROVA A NORMA PARA O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO POR EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM**. Brasília: Antaq. 2004.

BRASIL. Resolução nº 195 da Antaq. **APROVA A NORMA PARA O AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO POR EMPRESA BRASILEIRA DE**

NAVEGAÇÃO PARA TRANSPORTE DE CARGA NO TRÁFEGO DE LONGO CURSO E PARA A LIBERAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA PRESCRITA À BANDEIRA BRASILEIRA POR EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ESTRANGEIRA. Brasília: Antaq. 2004.

BRASIL. Resolução nº 2.510 da Antaq. **APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO À PESSOA JURÍDICA QUE TENHA POR OBJETO O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, CONSTITUÍDA NOS TERMOS DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA E COM SEDE E ADMINISTRAÇÃO NO PAÍS, PARA OPERAR NAS NAVEGAÇÕES DE LONGO CURSO, CABOTAGEM, APOIO MARÍTIMO E APOIO PORTUÁRIO.** Brasília: Antaq. 2012.

BRASIL. Resolução nº 3.259 da Antaq. **APROVA A NORMA QUE DISPÕE SOBRE A FISCALIZAÇÃO E O PROCEDIMENTO SANCIONADOR EM MATÉRIA DE COMPETÊNCIA DA ANTAQ.** Brasília: Antaq. 2014.

BRASIL. **SÚMULA ADMINISTRATIVA Nº 001.** Brasília: Antaq, 2004.

CASA CIVIL. **Código Comercial.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm>. Acesso em 03 de junho de 2016.

Decreto-lei nº 666/69. **Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências.** Brasília: Senado. 1969.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume I: teoria geral.** 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

RODRIGUES, Paulo Roberto A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional.** 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

SECRETARIA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA. **Decreto nº 358, de 14 de agosto de 1845.** Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=64725&norma=80632>>. Acesso em 03 de junho de 2016.