



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - GRI/SRG

RELATÓRIO DE AIR

Data: 10/02/2020	Área: GRI	Versão: 1
Palavras-chave: Regulamentação, Transporte, Produtos Perigosos, Navegação Interior.	Processos relacionados: 50300.006362/2017- 54	AIRs relacionadas: não há
Assunto: Proposta de Norma para Transporte de Produtos Perigosos na Navegação Interior		

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Trata-se da regulamentação do transporte de produtos perigosos na navegação interior, previsto no item 1.5 da [Resolução-ANTAQ nº 6.235/2018](#) que aprovou a Agenda Regulatória Biênio 2018-21019 (SEI nº 0542003).

2. Segundo a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), é atribuída a Agência, dentre outras competências, a de estabelecer padrões e normas técnicas relativas às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas, conforme descrito no art. 27, XIX do texto normativo.

3. Cabe ressaltar que, apesar da ANTAQ possuir determinação legal para regulamentar o transporte de cargas perigosas, esta competência é limitada pela atuação de outros órgãos que, da mesma maneira, embora com enfoques diferentes, regulamentam e fiscalizam o transporte de produtos classificados como perigosos na navegação interior.

4. Sendo assim, o problema regulatório, de imediato, apresenta-se como um problema de regulamentação para atender uma determinação legal, da qual a ANTAQ não poderia se omitir, atentando-se para que não haja duplicidade normativa, considerando-se as competências dos demais órgãos sobre a atividade em questão. Logo, o objetivo é garantir a prestação de serviço adequado no transporte de cargas perigosas na navegação interior.

5. Após diversas análises sobre o assunto em questão, foram elaboradas quatro alternativas regulatórias: a) manter o status quo; b) articular-se com os demais órgãos intervenientes sem emitir instrumento normativo; c) publicar instrumento normativo específico e detalhado; e d) complementar os normativos já existentes. Nesse sentido entendeu-se que a opção mais eficiente seria essa última.

6. Em relação a alternativa escolhida, o objetivo é introduzir um novo capítulo à [Resolução-ANTAQ nº 1.558/2009](#), para estabelecer procedimento para emissão de licença para

transporte de cargas perigosas. Essa licença, de porte obrigatório, seria emitida pela ANTAQ através de meio eletrônico, que condicionaria, por tempo determinado, a prestação desse serviço na navegação interior de percurso longitudinal, na qual constariam a frota apta ao transporte e sua data de vigência.

7. O referido meio eletrônico, denominado Sistema de Licenciamento de Cargas Perigosas, seria um ambiente virtual automatizado, interativo e simplificado de atendimento à distância e de informação, com preenchimento de formulários eletrônicos via Internet. Por se tratar de processo automatizado de concessão de licença, com a consequente emissão do documento sem intervenção humana, a manutenção da regularidade garantiria a celeridade e descomplicação do setor público. Ademais, o referido sistema validaria as certidões emitidas pelos diversos órgãos competentes, evitando a sobreposição de competências. Portanto, a implementação desta proposta atenderia a determinação legal para a regulamentação do tema e seria menos tendente a invadir as competências dos demais órgãos intervenientes na regulamentação da matéria em questão.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA E DA BASE LEGAL

8. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que criou a ANTAQ, atribuiu-lhe, dentre outras competências, a de estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas, conforme descrito no art. 27, XIX do texto normativo.

9. Daqueles padrões a serem atendidos pelos prestadores de serviço de transporte em geral, o serviço adequado no tocante ao transporte de cargas na navegação interior refere-se principalmente a atenção aos padrões de segurança, tanto dos usuários quanto para que sejam evitados os possíveis danos ao meio ambiente.

10. Desta forma, se de um lado há a determinação legal de regulamentar o transporte de cargas perigosas, de outro temos que esta competência é limitada pela atuação de outros órgãos que, da mesma maneira, embora com enfoques diferentes, regulamentam e fiscalizam o transporte de produtos classificados como perigosos na navegação interior.

11. Dito isto, o problema regulatório, de imediato, apresenta-se como um problema de regulamentação para atender uma determinação legal, da qual a ANTAQ não pode se omitir, atentando-se para que não haja duplicidade normativa, considerando-se as competências dos demais órgãos sobre a atividade em questão. Em outras palavras, o problema é garantir a prestação de serviço adequado no transporte de cargas perigosas na navegação interior.

12. Outro aspecto é se, diante do universo observado, qual seja, o transporte de cargas perigosas na navegação interior, há necessidade de intervenção do ente regulador para que se permita compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos (art. 11, V, da [Lei nº 10.233/2001](#)).

3. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

13. Em relação ao problema regulatório enfrentado, verifica-se que este envolve os prestadores de serviço de transporte de passageiros e cargas (longitudinal de cargas, misto e de travessia), os seus usuários, os outros órgãos intervenientes no assunto em questão, o meio ambiente e a sociedade.

14. Considerando os prestadores de serviço de transporte na navegação interior, estes possuem o dever de prestar serviço adequado, principalmente no que tange aos padrões de segurança, tanto em relação aos usuários quanto em relação ao meio ambiente. Sendo assim, ao se regulamentar o transporte de cargas perigosas, deve-se atentar para o fato de que outros órgãos, embora com focos diferentes desta Agência, também possuem o dever de regulamentar e fiscalizar o transporte de produtos perigosos, devendo esta Agência evitar que haja a duplicação das

obrigações por parte das empresas.

15. Já em relação aos usuários de serviço de transporte, a referida licença evitaria ou minimizaria os riscos a que estes estão expostos, do mesmo modo que permitiria o conhecimento dos níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos (art. 11, V, da [Lei nº 10.233/2001](#)), preservando o meio ambiente e trazendo benefícios para a sociedade.

16. Conforme já mencionado, existem outros órgãos intervenientes na regulamentação do transporte aquaviário, devendo a ANTAQ se atentar, ao regulamentar o transporte de cargas perigosas na navegação interior, para que não haja duplicação das obrigações por parte do regulado e a sobreposição de competências dos demais agentes intervenientes. Por essa razão, faz-se necessário esclarecer as competências de cada um:

I - Da competência da ANTAQ:

a) A [Lei nº 10.233/2001](#) atribuiu à ANTAQ, dentre outras competências, a de regular e supervisionar a prestação de serviço em na navegação interior e transportes de cargas perigosas, nos termos a seguir:

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

(...)

IV – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

b) Estabelece também como um dos princípios gerais das atividades de gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviários é o de “compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente”. De modo ainda mais claro, versa o art. 27 de texto legal:

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

XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

c) Com os excertos acima transcrito, resta inquestionável a competência da ANTAQ para a regulação do tema. Em interpretação conjugando com os outros artigos legais, depreende-se que o papel da ANTAQ é estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas. Quanto aos conceitos mencionados, esclarece-se que o conceito de "carga perigosa" é recorrente nos livros e normativos de referência, em âmbito nacional e internacional (NORMAM, IMDG Code, Orange Book). Por outro lado, para o conceito de carga especial, não há especificação sobre quais seriam.

d) Em parte, esta competência já é exercida pela ANTAQ, desde a publicação da [Resolução-ANTAQ nº 2239/2011](#), que normatizou os procedimentos para o trânsito de produtos perigosos por instalações portuárias. Tal normativo, entretanto, limita-se ao acondicionamento e movimentação das cargas em portos e terminais privados, não sendo aplicável à navegação interior.

e) Em se tratando de navegação fluvial, fala-se também da necessária intermodalidade existente no transporte das cargas, conjugada especialmente com os modais rodoviário e ferroviário. Desta forma, para que haja maior eficiência na regulamentação, torna-se relevante considerar os parâmetros já estabelecidos para o transporte rodoviário mantendo-se a necessária harmonia normativa entre os diferentes modais.

f) Desta maneira, busca-se facilitar a intermodalidade das cargas perigosas e, especificamente no transporte aquaviário, permitir o fluxo de cargas da navegação

interior para o transporte marítimo sem impasses ou retrabalhos dispensáveis.

g) Relevante destacar também as competências correlatas atribuídas à ANTT, conforme a mesma [Lei nº 10.233/2001](#). Em decorrência, foram publicados por essa Agência o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, a [Resolução ANTT nº 3.665/2011](#) e alterações, complementado pelas Instruções aprovadas pela [Resolução ANTT nº 5.232/2016](#) e suas alterações, sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto.

h) Todavia, uma comparação simplista, ou uma mera aplicação direta da regulamentação proposta pela ANTT e a pretendida pela ANTAQ para o transporte de cargas perigosas não seria possível, ou salutar. Tal afirmativa baseia-se no fato de que no transporte aquaviário a Marinha do Brasil detém competência no que se refere à segurança das pessoas e prevenção a danos ambientais, o que não encontra paralelo no modal rodoviário.

i) Ainda que clara a competência da ANTAQ para regulamentar o transporte de cargas perigosas na navegação interior, há de se reconhecer os limites de sua atuação, dado que outros órgãos também têm poder de intervenção no setor, conforme passa-se a analisar.

II - Da competência da Marinha do Brasil

a) A Marinha, órgão responsável pela segurança do transporte marítimo e salvaguarda da vida humana, possui normativo específico para regulamentar o transporte de cargas perigosas em águas abertas - [NORMAM 29](#) - e uma seção específica na [NORMAM 02](#), sobre o transporte de cargas perigosas na navegação interior.

b) A seção I do Capítulo 5 da [NORMAM 02](#) tem por objetivo “estabelecer critérios para especificação dos diversos tipos de embalagens para mercadorias e sua arrumação a bordo, visando a segurança das pessoas, a integridade da embarcação e minimizar os riscos ao meio ambiente”.

c) Nota-se, portanto, que, por razões de segurança da navegação, a normatização acerca de embalagem, identificação e disposição da carga a bordo está à cargo da Marinha. Estabelecida esta premissa, entende-se que a atuação regulatória da ANTAQ, neste ponto, deve reportar-se a tais normas, evitando, desta maneira, a duplicação ou a incongruência regulatória.

d) O conceito de carga perigosa adotado é aquele empregado pela IMO: "são cargas que, em virtude de serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infectantes, radioativas, corrosivas ou substâncias contaminantes, possam apresentar riscos à tripulação, ao navio, às instalações portuárias ou ao ambiente aquático. Essas mercadorias, de acordo com a sua natureza, poderão ser transportadas embaladas ou a granel. As mercadorias perigosas aqui definidas encontram-se relacionadas nos códigos e convenções internacionais publicados pela IMO".

e) Estas por sua vez, são classificadas em classes:

- Classe 1: Explosivos
 - Subclasse 1.1: Substâncias e artigos com risco de explosão maciça;
 - Subclasse 1.2: Substâncias e artigos com risco de projeção, mas sem risco de explosão maciça;
 - Subclasse 1.3: Substâncias e produtos que apresentam um risco de incêndio e

- um risco de que se produzam pequenos efeitos de onda de choque ou projeção, ou ambos os efeitos, mas que não apresentam um risco de explosão maciça.
- Subclasse 1.4: Substâncias e artigos que não apresentam risco significativo;
- Subclasse 1.5: Substâncias muito insensíveis, com risco de explosão em massa;
- Subclasse 1.6: Artigos extremamente insensíveis, sem risco de explosão maciça
- Classe 2: Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão
 - Subclasse 2.1: Gases inflamáveis;
 - Subclasse 2.2: Gases não-inflamáveis, não-tóxicos;
 - Subclasse 2.3: Gases tóxicos.;
- Classe 3: Líquidos inflamáveis;
- Classe 4: Sólidos inflamáveis;
 - Subclasse 4.1: Sólidos inflamáveis (facilmente combustíveis);
 - Subclasse 4.2: Substâncias sujeitas à combustão espontânea;
 - Subclasse 4.3: Substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis.
- Classe 5: Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos;
- Classe 6: Substâncias tóxicas ou infectantes;
- Classe 7: Substâncias radioativas;
- Classe 8: Substâncias corrosivas;
- Classe 9: Substâncias e materiais perigosos diversos.

f) Para a regular realização do serviço, a Marinha deverá emitir uma concessão de licença para o transporte de mercadorias perigosas, aplicável a embarcações classificadas para o transporte de carga geral e/ ou passageiros de bandeira brasileira. A licença é válida por viagem, para todos os portos subsequentes, desde que não haja embarque de outras mercadorias perigosas (NORMAN 02, 0503).

g) Para realizar o transporte de produtos perigosos, o Comandante da embarcação deverá assinar termo de responsabilidade, onde declara que todos os requisitos de embalagem, embalador, documentação, marcação, etiquetagem, amarração e segregação referentes às mercadorias perigosas transportadas encontram-se cumpridos. Este termo assinado e entregue à Capitania de Portos, Delegacia ou Agência Marítima será a licença para o transporte.

h) Os requisitos operacionais incluem regras sobre acesso à embarcação, reboque, sinalização e tripulação. Em cada embarcação que efetue o transporte de cargas perigosas deverá haver tripulação habilitada para efetuar o correto manuseio dessa carga e também atuar nas situações de emergência ([NORMAM 02](#) - 0504).

i) O GLP (gás liquefeito de petróleo) envasado consiste em carga perigosa que, habitualmente, é transportado em embarcações de transporte misto ou em travessias, motivo pelo qual entende-se relevante destacar o tratamento concedido a esta carga. O recipiente transportável (botijão ou cilindro) para envasamento de GLP deverá ter certificação do Inmetro. O expedidor deverá manter a bordo declaração de transporte de botijões e cilindros de GLP. A capacidade para transporte deve constar no CSN da embarcação. Ademais, Os botijões ou cilindros devem sempre ser colocados em locais ventilados para que, no caso de eventuais vazamentos, não ocorra acúmulo de gás no ambiente ([NORMAM 02](#) - 0503).

j) Considerando-se o percentual de transporte de combustíveis em relação ao total de transporte de cargas perigosas realizada em navegação interior, entende-se relevante a reprodução do item 0512:

0512 - EMBARCAÇÕES TRANSPORTANDO COMBUSTÍVEIS

As embarcações que transportem álcool, petróleo e seus derivados a granel, somente poderão realizá-lo em tanques apropriados, que não sejam os tanques de colisão à vante ou à ré, dotados dos dispositivos de segurança, transferência e controle necessários, conforme previsto na Seção III deste Capítulo.

k) Em adendo, registra-se que a Seção I do Capítulo 5 da [NORMAM 02](#) reproduz as regras contidas na [NORMAM 29](#), que estabelece regras de segurança para o transporte de cargas perigosas em mar aberto. Em outras palavras, as peculiaridades do meio fluvial em relação ao meio marítimo não foram plenamente consideradas quando da edição da norma.

III - Da competência do IBAMA

a) O IBAMA também detém competência para fiscalizar o transporte de cargas perigosas por vias aquáticas em percurso interestadual e internacional, na medida em que se trata de atividade de risco para o meio ambiente. A [Instrução Normativa IBAMA nº 05/2012](#) é que regulamenta a concessão da autorização ambiental para transporte de produtos perigosos.

b) O IBAMA concede autorização para o transporte de produtos perigosos com fundamento na citada [IN nº 05/2012](#), que instituiu o Sistema Nacional de Transporte de Produtos Perigosos. Trata-se de um sistema automatizado, por meio do qual o transportador, por meio de um formulário via internet solicita a autorização para o transporte. A “Autorização Ambiental de Transporte Interestadual de Produtos Perigosos” é emitida para pessoas físicas e jurídicas que preencham os requisitos para a emissão do Certificado de Regularidade Ambiental, de acordo com o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais, nos termos do art. 4º da referida Instrução Normativa.

c) O prazo de validade da Autorização Ambiental de que trata esta Instrução Normativa é de 3 (três) meses a partir da data de sua emissão (art. 6º), devendo ser renovada a cada vencimento. Referido documento deve acompanhar a carga durante todo o seu trajeto.

d) Ressalta-se que a classificação adotada pela regulamentação do IBAMA segue o mesmo padrão da Marinha do Brasil e, portanto, das normas internacionais (IMO e Orange Book).

e) Por fim, para os transportes que ocorrem dentro dos limites de um único estado - que, nos casos de transporte em faixa de fronteira, ainda que realizado dentro do território de um único estado, estará sob a competência da ANTAQ, aplicam-se os ditames da [Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011](#), devendo a licença ser emitida pelo órgão ambiental estadual.

IV - Da competência da ANP

a) À Agência Nacional do Petróleo, criada pela [Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997](#), foi atribuída a competência de promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, o que inclui autorizar a prática das atividades de transporte, nos termos do art. 8º, inciso V.

b) O processo de autorização para a atividade de transporte a granel de petróleo,

seus derivados, gás natural, biodiesel e misturas óleo diesel/biodiesel por meio aquaviário é regulamentado pela [Portaria ANP nº 170/2002](#). Tal Portaria está em processo de revisão, conforme [Consulta Pública nº 01/2019](#), divulgada publicamente no portal ANP.

c) De acordo com a portaria atualmente em vigor, essas atividades serão exercidas exclusivamente por Empresas Brasileiras de Navegação autorizadas pela ANTAQ, as quais somente deverão utilizar embarcações detentoras de Declaração de Conformidade emitida pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil.

d) Para o processo de autorização, a empresa interessada deve apresentar ficha cadastral (própria da ANP), cópia autenticada do cartão do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ da matriz e cópia autenticada da Autorização de Operação para EBN concedida pela ANTAQ. O art. 4º da Resolução ainda prevê em seu § 2º que a ANP poderá solicitar informações adicionais, se julgar necessário.

e) Assim, a empresa interessada em transportar petróleo, seus derivados e combustíveis em vias navegáveis, deve, primeiramente, obter sua autorização para operar como EBN para, a partir de então, requerer sua autorização perante a ANP.

f) Embora para a ANTAQ também seja relevante ter ciência sobre a qualificação - ou não - da EBN para que atue regularmente no mercado de transporte de petróleo e derivados, no modelo atual a ANTAQ não acompanha o encaminhamento do pedido perante a ANP, nem é notificado a respeito do resultado obtido.

g) Entende-se que seria recomendável a revisão do processo de outorga de EBN para o transporte de petróleo, derivados e combustíveis para que incluísse esta fase de autorização da ANP. Uma possível solução seria a integração de bases de dados entre ANP e ANTAQ ou, alternativamente, a comunicação direta entre ANTAQ e ANP quando esta última emitir sua autorização.

V - Da competência da Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN

a) Embora o volume de transporte de produtos radioativos seja pequeno em relação ao total, deve-se mencionar ainda a competência da CNEN para regulamentar o transporte de material radioativo.

b) A [Norma CNEN NE 5.01 \(Resolução CNEN 013/88\)](#) tem o objetivo de estabelecer, com relação ao transporte de materiais radioativos, requisitos de radioproteção e segurança a fim de garantir um nível adequado de controle da eventual exposição de pessoas, bens e meio ambiente à radiação ionizante, que compreende especificações sobre materiais radioativos; seleção, especificação e aceitação de embalados; disposições pertinentes ao transporte propriamente dito; e responsabilidades e requisitos administrativos.

c) Além dos requisitos comuns a todos os modais, para o transporte aquaviário o CNEN estabelece requisitos adicionais. Carga embalada com nível de radiação superficial maior do que 2 mSv/h (200 mrem/h) só podem ser transportados em embarcação mediante aprovação especial de transporte; ou embarcado em ou sobre um veículo sob uso exclusivo. O transporte de expedições por meio de embarcação especialmente projetada ou afretada para carregar material radioativo, é isento dos requisitos anteriores, desde que haja um plano de radioproteção para o transporte, preparado pelo expedidor e aprovado pela autoridade competente do país da bandeira da embarcação e, quando requerido, pela autoridade competente de cada porto de escala; tenham sido pré-estabelecidos, para o percurso inteiro do transporte, os arranjos relativos ao acondicionamento de carga incluindo quaisquer

expedições a serem carregadas nos portos de escala da rota; e sejam supervisionadas por pessoas qualificadas, com experiência em transporte de material radioativo, as operações de carga, manuseio, acondicionamento e descarga das expedições.

4. DESCRIÇÃO E COMPARAÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO, SE POSSÍVEIS IMPACTOS E ESCOLHA DA MELHOR ALTERNATIVA

17. Diante do cenário apresentado, bem como das competências acima elencadas, identificou-se as seguintes opções regulatórias:

I - **Manter o status quo.** Manter a situação atual implicaria em não regular o tema. Não obstante esta seja viável, uma vez que implica unicamente na inércia da Agência, não é desejável pelos seguintes motivos:

a) Primeiramente existe a determinação legal para que a ANTAQ regule o tema, conforme a [Lei nº 10.233/2001](#). A inércia, portanto, representaria o não cumprimento dos termos da lei.

b) Além da legislação aplicável, cabe à agência reguladora observar o comportamento do mercado e considerar a possibilidade/necessidade de implementar parâmetros de segurança e qualidade na prestação do serviço, bem como as consequências de fazê-lo. Por este ângulo, tem-se que, em um cenário de inexistência de regulamentação específica, há relato de acidentes em que a área de fiscalização da ANTAQ se vê limitada em sua capacidade de ação diante de fatos considerados irregulares (por exemplo, acondicionamento inadequado de carga perigosa em embarcação de transporte misto), mas que, por outro lado, não têm previsão específica em norma.

II - **Não elaborar texto normativo e se articular com outros órgãos intervenientes.**

a) Trata-se de opção que envolve articulação da ANTAQ com os demais órgãos intervenientes, especialmente Marinha do Brasil e ANP, de forma a harmonizar as intervenções de cada um dos entes.

b) Tal opção, de imediato não teria como resultado a elaboração de uma norma para o mercado; implicaria em atuação da ANTAQ por meio dos acordos de Cooperação já firmados com a Marinha do Brasil e com a ANP e possibilidade de fazê-lo com outros órgãos intervenientes.

c) Implementando-se esta hipótese poderia haver, por exemplo, integração de base de dados e melhorias de processos internos; a possibilidade de implementação de único ato administrativo para a outorga de empresas que atuem no transporte de petróleo, derivados e biocombustíveis; a inclusão de recomendações adicionais ao manual de fiscalização para este tipo de carga, etc.

d) Esta opção, entretanto, não atenderia a determinação legal prevista no art. 27 da [Lei nº 10.233/2001](#) e, portanto, não solucionaria plenamente o problema inicial.

III - **Criação de novas regras e obrigações, com a elaboração de norma específica e detalhada.**

a) Nesta hipótese, a GRI apresentaria uma minuta de norma completa, contendo definições e regras a serem cumpridas pelas empresas que já atuam ou pretendam atuar no transporte deste tipo de carga, com identificação de tipos de carga, tipos de embalagem, e regras de acondicionamento específicos. Embora esta opção atenda plenamente a determinação legal, há pontos contrários relevantes.

b) Considerando-se que o principal quesito a ser considerado no caso de transporte de produtos perigosos refere-se à segurança da navegação, da tripulação e passageiros e dos riscos ao meio ambiente, a principal desvantagem seria a quase certa interferência em tópicos sob competências de outros entes, em especial da Marinha, e, conseqüentemente, o conflito com o que já está regulamentado e funcionando.

c) Outro ponto negativo seria o fato de que a ANTAQ para atender ao seu normativo, deveria capacitar seu quadro de servidores para que possam averiguar os aspectos a serem verificados em processo de fiscalização, posto que atualmente não há contingente de servidores habilitados para aferir o cumprimento de quesitos técnicos tão específicos.

d) Ademais, o baixo índice de acidentes nesse tipo de transporte, devido a relevante organização profissional que as empresas desse mercado detém, permite que a intervenção regulatória adequada seja menor, na medida da garantia esperada para conservar o meio ambiente, a salvaguarda da vida e a promoção do desenvolvimento econômico.

IV - Licenciamento da atividade. Complementação de normativo já existente

a) Nesta opção parte-se do princípio que o transporte de cargas perigosas em vias interiores depende, primeiramente, que haja outorga de autorização para que seja reconhecida como Empresa Brasileira de Navegação - EBN. Em essência, depende que sejam atendidos os requisitos para a de outorga de autorização, porém, devido às peculiaridades da carga transportada, exigências adicionais são requeridas.

b) Assim, em contraposição à opção elencada anteriormente, esta proposta seria de complementar a regulamentação já existente, com a introdução de um novo capítulo à [Resolução-ANTAQ nº 1.558/2009](#) que estabeleceria procedimento para emissão de licença para transporte de cargas perigosas. Essa licença, de porte obrigatório, seria emitida pela ANTAQ através de meio eletrônico, que condicionaria, por tempo determinado, a prestação desse serviço na navegação interior de percurso longitudinal, na qual constariam a frota apta ao transporte e sua data de vigência.

c) Denominada Licença para Transportar Cargas Perigosas (LTCP), essa licença seria emitida posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigidas pelos demais órgãos, como a autorização outorgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP para os transportadores a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, ou a autorização outorgada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN para transportadores de material radioativo.

d) A referida licença permitiria o agrupamento do rol de documentos já exigíveis dos diversos órgãos competentes em documento único, atestando o cumprimento das exigências diretamente ligadas à segurança e meio ambiente.

e) A data de vigência da LTCP será correspondente ao menor prazo das autorizações, licenças ou certidões relacionadas no ato de sua emissão, podendo ser prorrogada pela EBN após a renovação da documentação apresentada. A emissão da LTCP será precedida de criação de Sistema de Licenciamento de Cargas Perigosas, ambiente virtual automatizado, interativo e simplificado de atendimento à distância e de informação, com preenchimento de formulários eletrônicos via Internet. Para a implementação do referido sistema, a ANTAQ poderá firmar convênios, termos de cooperação, contratos e ajustes, com entidades públicas ou privadas, de maneira que as informações necessárias para a análise de conformidade possam ser obtidas

instantaneamente ao se solicitar a licença.

f) Por se tratar de processo automatizado de concessão de licença, com a consequente emissão do documento sem intervenção humana, a manutenção da regularidade garantirá a celeridade e descomplicação esperados do setor público.

g) Entende-se que a implementação desta proposta atenderia a determinação legal para a regulamentação do tema e menos tendente a invadir as competências dos demais órgãos intervenientes na regulamentação da matéria. Ademais, por se tratar de uma alteração de norma, e não criação de uma nova, a ser atendida pelos regulados, entende-se que a repercussão negativa no mercado pela publicação de um novo normativo seria minimizado.

h) Ademais, destaca-se que a referida opção regulatória não aumentaria os esforços das áreas responsáveis para a emissão de documento, visto que a LTCP seria emitida automaticamente, por sistema eletrônico que validaria as certidões emitidas pelos diversos órgãos competentes. Como benefício, o fiscal da ANTAQ não necessitaria de treinamento específico para o atesto de documentos que comprovem a regularidade das atividades de transporte de cargas perigosas, sendo necessário apenas verificar a posse do LTCP nas fiscalizações realizadas.

i) Ademais, adotou-se como premissa a necessidade de conferir aplicabilidade e eficácia ao normativo alterado, o que poderá ser avaliado *ex post*, por meio de instrumentos de avaliação de resultado regulatório (ARR) a serem desenvolvidos.

18. Diante do exposto, e considerando as opções regulatórias aventadas, quais sejam: a) manter o status quo; b) articular-se com os demais órgãos intervenientes sem emitir instrumento normativo; c) publicar instrumento normativo específico e detalhado; e d) complementar os normativos já existentes, entendeu-se que a opção mais eficiente seria a d), conforme motivos apresentados no item IV acima.

5. CONSIDERAÇÕES SOBRE CONTRIBUIÇÕES E MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS AO LOI DA AIR

19. Para o início das discussões acerca da regulamentação do transporte de produtos perigosos na navegação interior, foram obtidas contribuições tanto por meio da Consulta Interna junto a áreas correlatas (SOG e SFC - SEI nº 0816477), quanto por meio da Tomada de Subsídios (SEI nº 0829093).

20. A consulta interna tinha como objetivo identificar possíveis encaminhamentos internos a serem adotados em relação ao transporte de cargas perigosas na navegação interior, em que foi identificado a necessidade de aperfeiçoar a integração dos órgãos intervenientes na matéria em questão. Já as contribuições obtidas por meio da Tomada de Subsídios, estas foram encaminhadas pelo Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma), por três EBNs e por uma empresa de engenharia naval e oceânica, conforme documentos SEI nº 0827169 e 0829093, a sua maioria tratava-se de matéria alheia às competências da Agência e/ou da GRI, conforme apresentado no Relatório nº 3/2019/GRI/SRG (SEI nº 0832758).

21. Após as tratativas iniciais, foi elaborada a Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 3/2019/GRI/SRG (SEI nº 0832794), cujo conteúdo abordava sobre a proposição de norma para transporte de produtos perigosos na navegação interior, tendo sido, posteriormente, elaborado a Resolução Normativa-MINUTA (SEI nº 0832802). Considerando este último documento, foi realizado o seu encaminhamento às áreas internas da Agência (SFC, SDS e SOG) para eventuais contribuições na solução regulatória, tendo em vista a importância da participação das áreas técnicas na referida regulamentação, em especial para agregar toda a expertise técnica que o assunto demanda para determinar, com maior precisão, os diversos cenários fáticos encontrados na navegação interior,

pois quanto mais discutidos e validados os conceitos e os padrões de segurança dos serviços prestados, mais eficaz e condizente com a realidade serão os resultados alcançados pelo projeto.

22. Em relação à SFC, a Nota Técnica nº 5/2019/GFN/SFC (SEI nº 0862171) apresentou importantes contribuições à proposta de norma, em que, primeiramente, apontou que as operações de carregamento, descarregamento e transbordo são pontos críticos do transporte de produtos perigosos, razão pela qual acredita-se ser indispensável a definição de procedimentos de segurança nas duas pontas, e a possibilidade do aproveitamento de documentos já exigidos no transporte rodoviário como cita o art 23 da Resolução nº 5.848, de 25 de Junho de 2019 da ANTT, como o Certificado de Inspeção Veicular (CIV), Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos (CTPP) e o Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CIPP), expedido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) ou entidade por ele acreditada. Segundo a nota técnica, essa exigência abrangeria o transporte longitudinal de carga que utiliza embarcações do tipo RO-RO e ainda as travessias. No caso do transporte aquaviário, sustenta que o assunto tem vinculação com as competências da Marinha, no tocante à adequação da embarcação para o transporte de produtos perigosos.

23. Em relação à contribuição acima apresentada, concorda-se com as conclusões da setorial técnica. Diferentemente do modal rodoviário, onde as competências da segurança rodoviária para o transporte de cargas está afetada a área de atuação da ANTT, o mesmo não ocorre com o modal aquaviário. Cabe à Autoridade Marítima a segurança da navegação ([Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997](#)), promovendo a implementação e execução da lei com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana no mar aberto e em hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. Por essa razão, tomou-se o cuidado de não listar documentação não exigível pela Autoridade Marítima, sobrepondo as competências da ANTAQ em estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas (art.27, inc. XIX, da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#)) às competências da Marinha.

24. Além da contribuição acima, a setorial técnica sugeriu as seguintes inclusões, com suas respectivas análises realizadas individualmente pela GRI:

a) a manifestação da Marinha e órgão ambientais, previamente à Audiência Pública, para se evitar eventuais conflitos normativos sobretudo quanto à proibição do transporte de passageiros e produtos perigosos numa mesma embarcação;

Em relação à referida contribuição, ressalta-se que a presente norma não tratará da proibição de transporte de passageiros e produtos perigosos em uma mesma embarcação, por essa razão não se faz necessária a manifestação dos órgãos intervenientes antes da Audiência Pública. As alterações promovidas na Resolução nº 1.274-ANTAQ, de 2009 e Resolução nº 912-ANTAQ, de 2007, fazem remissão às normas da Autoridade Marítima. Essa, por sua vez, poderá exercer sua prerrogativa legal de restringir o transporte compartilhado de cargas perigosas.

b) a criação de norma específica da ANTAQ para regulamentação do transporte de produtos perigosos ao invés das alterações serem individualizadas nas normas existentes;

Em relação à contribuição acima, a melhor técnica normativa não aconselha criar novos postulados quando existem normas gerais que tratam do assunto. Além de aumentar o estoque regulatório, as normas dispersas prejudica o entendimento sistêmico, tanto pelos operadores quanto pela público interno, das regras aplicáveis para a modalidade de transporte que se pretende regular.

c) não se instituir a necessidade da emissão da Licença para transportar cargas perigosas (LTCP);

Conforme já mencionado ao longo deste relatório, a exigência de licença da ANTAQ

para o transporte de produtos perigosos permitirá o agrupamento do rol de documentos exigíveis dos diversos órgãos competentes em documento único, que atestará o cumprimento das exigências diretamente ligadas à segurança e meio ambiente. Ademais, a opção regulatória não aumentará os esforços das áreas responsáveis para a emissão de documento, visto que a Licença para Transportar Cargas Perigosas (LTCP) será emitida automaticamente, por sistema eletrônico que validará as certidões emitidas pelos diversos órgãos competentes, evitando a sobreposição de competências e a burocracia em sua emissão. Além disso, como benefício, o fiscal da ANTAQ não necessitará de treinamento específico para o atesto de documentos que comprovem a regularidade da atividades de transporte de cargas perigosas, sendo necessário apenas verificar a posse do LTCP nas fiscalizações realizadas.

d) a inclusão de dispositivo na Resolução 1.274-ANTAQ estabelecendo que o transporte de veículos em comboio com produtos perigosos será realizado em viagens alternadas de modo a não prejudicar os demais usuários com formação de filas, ocasionando tempo de espera excessivo;

Acredita-se que a inclusão de dispositivo que estabeleça alternância de viagens entre viagens com veículos de cargas perigosas e cargas gerais, em norma geral, poderia prejudicar, injustificadamente e de maneira genérica, a dinâmica e as peculiaridades de cada travessia (em determinadas travessias a alternância seria mais prejudicial para os demais usuários, devido a baixa demanda de veículos inflamáveis). Ademais, tal restrição poderá ser disposta no respectivo Termo de Autorização da travessia, inclusive com horários exclusivos para tanto, conforme dispõe, por exemplo, a Resolução nº 5.573-ANTAQ, que estabelece o esquema operacional na travessia Manaus/Careiro da Várzea.

e) que sejam incluídos como de porte obrigatório nas embarcações que transportem produtos perigosos, além daqueles listados no art. 9-C da minuta de Resolução, os seguintes documentos:

"I - Certificado de Capacitação da tripulação para o Transporte de Produtos Perigosos;

II - Documento Fiscal do produto transportado, contendo as seguintes informações:

a) número e nome apropriado para embarque;

b) classe e, quando for o caso, subclasse à qual o produto pertence;

c) declaração assinada pelo expedidor de que o produto está adequadamente acondicionado para suportar os riscos normais de carregamento, descarregamento e transporte, conforme a regulamentação em vigor;

III - Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte, emitidos pelo expedidor, de acordo com as NBR-7503, NBR-7504 E NBR-8285, preenchidos conforme instruções fornecidos pelo fabricante ou importador do produto transportado, contendo:

a) orientação do fabricante do produto quanto ao que deve ser feito e como fazer em caso de emergência, acidente ou avaria; e

b) telefone de emergência da corporação de bombeiros, Marinha e dos órgãos do meio ambiente ao longo do itinerário.

IV - Licença ambiental;

V - Certificado de Capacitação da Embarcação e equipamentos empregados no transporte de produtos perigosos expedidos pelos órgãos competentes."

Em relação ao acréscimo de novos documentos, além daqueles listados no art. 9-C da minuta de Resolução, entende-se que merece estudo mais detalhado sobre a real necessidade da sua exigência, sobretudo quanto a imposição desproporcional de burocracia documental já contemplada em outros documentos semelhantes. A seção I do Capítulo 5 da [NORMAM 02](#) já estabelece critérios para especificação dos diversos tipos de embalagens para mercadorias e sua arrumação a bordo, visando a segurança das pessoas, a integridade da embarcação e minimizar os riscos ao meio ambiente:

(...)

"2) Declaração de Mercadorias Perigosas O expedidor de mercadoria perigosa deverá apresentar declaração de mercadorias perigosas de acordo com o modelo constante do Anexo 5-A, que deverá acompanhar o manifesto de carga, sendo ele o responsável pela compatibilidade do produto envasado à embalagem homologada.

Quando a carga for transportada em contentor ou em veículos, o responsável por sua arrumação também deverá assinar a declaração constante no campo apropriado do modelo do Anexo 5-A.

3) Notificação Antecipada As embarcações que transportam mercadorias perigosas embaladas deverão informar antecipadamente a existência desse tipo de carga à CP, DL ou AG de jurisdição do porto, mediante notificação. Esta notificação deverá dar entrada no referido órgão com antecedência mínima de 24 horas da entrada ou saída do porto. O modelo dessa notificação encontra-se no Anexo 5-B.

4) Concessão de Licença para o Transporte de Mercadorias Perigosas Essa licença é aplicável às embarcações classificadas para o transporte de carga geral e ou passageiros de bandeira brasileira.

O Comandante da embarcação deverá apresentar a solicitação de licença para o transporte através de um termo de responsabilidade conforme o anexo 5-C, onde declara que todos os requisitos de embalagem, embalador, documentação, marcação, etiquetagem, amarração e segregação referentes às mercadorias perigosas transportadas encontram-se cumpridos.

A licença será o próprio termo de responsabilidade após emitido pela CP, DL ou AG. Essa concessão será válida para todos os portos subsequentes, desde que não haja embarque de outras mercadorias perigosas. Caso a CP decida realizar a inspeção naval, serão verificados os seguintes itens:

I) Documentação completa e devidamente preenchida;

II) Arrumação e fixação da carga;

III) Marcação, etiquetagem e rotulagem de acordo com cada mercadoria perigosa transportada;

IV) Correta segregação;

V) Amarração;

VI) Correta sinalização dos locais onde estiverem armazenadas as cargas perigosas; e

VII) Disponibilidade de instruções sobre procedimentos de emergência para o caso de acidentes (para cada classe/tipo de mercadoria perigosa a bordo).

5) Manifesto de Mercadorias Perigosas (Manifesto de Carga)."

Portanto, a melhor técnica regulatória recomenda que a inclusão das citadas documentações não seria necessária, visto que a declaração de cargas, através do termo de responsabilidade do Comandante da embarcação, já atende às mesmas finalidades da sugestão da setorial técnica.

25. Além das contribuições encaminhadas acima pela SFC, o Despacho URESV (SEI nº 0862038) encaminhou propostas para alteração da redação da definição de carga perigosa e a inclusão da classificação IMO de cargas perigosas autorizadas na solicitação da LTCP, em que essa setorial entende serem oportunas e enriquecedoras para o texto normativo da minuta de Resolução, tendo sido já devidamente internalizadas à redação final da proposta de norma (SEI nº 0883731).

26. Ademais, a SFC submeteu para apreciação as sugestões contidas nos Despachos UREFL (SEI nº 0863133 e 0866304), que trouxe importantes considerações sobre o tema. Dentre as alterações, propõe a alteração da Resolução nº 1274-ANTAQ e Resolução nº 3285-ANTAQ, para incluir previsão de definição de *"veículo com carga perigosa"*, como aquele que possui *"carga adaptados exclusivamente para o transporte de carga perigosa ou veículos de carga não adaptados exclusivamente para o transporte dessa carga, mas que a transportem em sua carroceria carga perigosa envasados em recipientes, embalagens ou botijões que atendam às Normas da Autoridade Marítima - NORMAM - ou, na ausência de especificação nessas, que sejam aprovados pelo INMETRO, ou por outro órgão que vier a substituí-lo"*.

27. Da sugestão acima, pondera-se que a definição de carga perigosa para a regulação do

mercado de transporte aquaviário é suficiente para caracterizar o objeto proposto. As definições de veículos com cargas perigosas são exaustivamente regulamentadas pela ANTT, e eventualmente pela Autoridade Marítima, sendo desarrazoado trazer definição e obrigação já contemplado pelos regulamentos desses órgãos. Ademais, ressalta-se que o transporte de veículos com cargas perigosas não é objeto da regulação por esta Agência (explicação contida nos parágrafos 34 e 35 deste relatório). Apesar de entender que o propósito da referida sugestão é exclusivamente trazer maior segurança ao transporte de veículos e recipientes contendo inflamáveis conjuntamente com passageiros, observa-se que o transporte compartilhado de passageiros e cargas perigosas, se embalado, segregado, marcado e rotulado, não são proibidos pela Autoridade Marítima.

28. A setorial também sugeriu a inclusão do transporte de cargas perigosas por Microempreendedores Individuais (MEI) na Resolução nº 3285-ANTAQ, com o propósito de trazer simetria regulatória aos normativos da navegação interior.

29. Em relação à contribuição acima, acredita-se que a mencionada inclusão incorreria em danos não contemplados pela presente proposta de norma. Apesar da citada norma de transporte por pequenos operadores não contemplar nenhuma previsão ou permissão para o transporte de cargas perigosas, devido ao seu alto potencial dano à saúde das pessoas ao meio ambiente ou à segurança pública, combinado com a baixa capacidade de reparação de danos civis, ambientais e administrativos do Microempreendedor Individual, é justificável e razoável a não permissão desse transporte para esses empresários individuais. Sendo assim, optou-se em não incluir a previsão do transporte de cargas perigosas (ou veículos com essas cargas) por Microempreendedores Individuais, permanecendo proibida essa modalidade de transporte por falta de previsão na Resolução nº 3285-ANTAQ.

30. Ademais, também menciona o suposto transporte de galões de combustível por pequenas embarcações autorizadas na travessia entre as cidades de Itapiranga/SC e Barra do Guarita/RS (ou Pinheirinho do Vale/RS) como uma espécie de "bagagem de mão" dos passageiros que fazem a travessia. Em relação à questão, informa-se que o transporte de produtos perigosos pelos passageiros já é expressamente proibido pelas normas vigentes:

Resolução nº 1.274-ANTAQ, de 2009:

Art. 17. O usuário terá recusado o embarque ou determinado o seu desembarque quando:

(...)

IV - transportar ou pretender embarcar produtos considerados perigosos pela legislação específica;

Resolução nº 912-ANTAQ, de 2007:

Art. 15. O usuário terá recusado o embarque ou determinado o seu desembarque quando:

(...)

IV - transportar ou pretender embarcar produtos considerados perigosos pela legislação específica;

31. Caso seja transporte de veículos, conforme evidenciado pelo própria setorial técnica, esse transporte deverá ser executado em viagem exclusiva para essa finalidade. Durante essa travessia não será permitido o transporte de passageiros ou de qualquer outro veículo.

32. Outra questão apontada é em relação a interpretação da NORMAM-02/DPC, item 1008, o qual estabelece que *"O transporte de veículos com cargas inflamáveis ou explosivos deverá ser executado em viagem exclusiva para essa finalidade. Durante essa travessia não será permitido o transporte de passageiros ou de qualquer outro veículo"*, em que, segundo a setorial, a interpretação do referido dispositivo é óbvia apenas para caminhões de transporte a granel de combustível (caminhões-tanque), pois sua redação diz apenas *"veículos com cargas inflamáveis"* e não estabelece condições ou quantidades mínimas ou máximas. Porém, questiona: se uma motocicleta ou um carro de passeio transportando um galão de 20 litros de combustível também deve ser transportado em

"viagem exclusiva para essa finalidade".

33. Da análise quanto ao estabelecimento de quantidade máximas para um motocicleta ou um carro de passeio transportando um galão de 20 litros de combustível, por exemplo, verifica-se que tal regra já é regulamentada pelas normas de transporte rodoviário de produtos perigosos, conforme Manual de Fiscalização para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (p. 29):

3.2 Veículos autorizados

(...)

É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões em motocicletas, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de sidecar, nos termos de regulamentação do Contran.

34. Ademais, conforme instruções complementares estabelecidas na [Resolução ANTT nº 5.232/16](#) (Capítulo 5), são considerados veículos para o transporte rodoviário os de carga (simples e combinados); veículos mistos; veículos-tanque; unidade móvel de bombeamento e automóvel para o transporte de produtos perigosos da Classe 7, além dos equipamentos de transporte, que são: contêineres de carga, contêineres-tanque, tanques portáteis e Contentores de Múltiplos Elementos para Gás (MEGCs). Portanto, um automóvel, por exemplo, só é permitido para o transporte de produtos perigosos da Classe 7 (Radioativos). Significa que nenhum transportador está autorizado a transportar produto perigoso em automóvel, exceto para produtos da Classe 7, com a devida autorização da Agência de Transporte Terrestre.

35. Outra sugestão encaminhada foi a de estender a exigência de LTCP também aos operadores do transporte de veículos objeto da Resolução nº 1.274-ANTAQ e Resoluções nº 3285-ANTAQ, haja vista que a *"NORMAM2/Capítulo 5/0503 não exclui as travessias, indicando expressamente que "essa licença é aplicável às embarcações classificadas para o transporte de carga geral e ou passageiros de bandeira brasileira"*. Sobre o assunto, é importante esclarecer que as normas da Autoridade Marítima são destinadas ao transporte de cargas perigosas, seja em travessia ou de percurso longitudinal. Ocorre que, o transporte de veículos em navegação de travessia, como se conhece hoje, não se assemelha ao transporte de cargas, mas se aproxima mais da natureza jurídica do transporte de passageiros. Isso significa dizer que esse serviço de transporte de veículos atende a uma coletividade indeterminada, com preços públicos e regularidade na prestação do serviço. Diferentemente do serviço privado de transporte de cargas, onde o transportador presta serviço para interesse próprio, com viagens por demanda e preço negociado, o operador de uma balsa de veículos na navegação em travessia possui obrigações públicas distintas do transportador privado, como a proibição de recusar o embarque de veículo de cargas devidamente autorizado pela ANTT.

36. Enfatiza-se o descrito acima para esclarecer as responsabilidades de cada transportador nesse cenário atípico. O transportador de veículos de carga em navegação em travessia não é o proprietário da carga transportada, não será ele que deverá obter as autorizações ambientais e administrativas adequadas, mas o transportador terrestre de carga perigosa. O transportador autorizado pela ANTAQ já possui responsabilidade administrativa e civil objetiva sobre sua atividade finalística, mas por prestar serviço público de transporte de passageiros (e seus veículos) em substituição à ponte, não por transportar cargas no sentido estrito do termo (tributariamente e administrativamente), mas equipamentos que acompanham o passageiro (seja moto, bicicleta ou caminhão), com a finalidade da livre locomoção do cidadão. Por isso a imposição de Licença para Transportar Cargas Perigosas (LTCP) na navegação interior não se aplica para os transportes de veículos e passageiros na navegação em travessia (exceto para a travessia de cargas, caso exista). O transporte público de veículos é distinto do transporte de cargas, que para o tipo de equipamento que realiza esse transporte (o veículo terrestre) já é regulamentado exhaustivamente pela ANTT. A não ser que exista uma travessia com a finalidade exclusiva de transportar cargas (a granel ou containerizada) de um ponto ou porto a outro, sem a finalidade de integrar o sistema rodoviário de transporte, seria redundante exigir licença de embarcação para transportar veículos já licenciados para o transporte

terrestre. Por isso, optou-se em não exigir licença para modalidade já contemplada por regramentos de outros modais, preservando a esperada cooperação normativa das diversas autoridades públicas de trânsito, transporte e navegação brasileiras.

37. Ainda foi sugerida a avaliação das consequências de responsabilidade civil que a ANTAQ atrairá para si com a criação da Licença Para Transportar Cargas Perigosas (LTCP), em casos de acidentes ou outros sinistros envolvendo os produtos perigosos transportados.

38. Sobre a questão acima, destaca-se que é amplamente conhecido na doutrina pátria a responsabilidade objetiva da pessoa jurídica de direito privado na prestação do serviço público autorizado. Sendo assim, não será a emissão de uma licença para operação que retirará do operador a sua responsabilidade de transportar com segurança, assim como não é, de modo comparativo, a emissão da licença de dirigir veículo automotor (CNH) para pessoa física que atrairá a competência dos Detrans sobre acidentes de trânsito.

39. Por fim, tratamos das propostas submetida da SOG, especificamente o Despacho GAM (SEI nº 0874642), que encaminhou a Nota Técnica nº 279/2019/GAN/SOG (SEI nº 0868044), trazendo importantes contribuições à proposta de norma. As sugestões de aprimoramento da definição de carga perigosa e correções gramaticais ao excerto da norma são oportunas e enriquecedoras para o texto normativo da minuta de Resolução, já devidamente internalizadas à redação final da proposta de norma (SEI nº 0883731). Quanto aos questionamentos sobre a conveniência regulatória da Agência em instituir a LTCP, o tema já foi devidamente abordado ao longo deste tópico. Reitera-se apenas que, a referida licença agregará as diversas e dispersas autorizações de transporte de cargas perigosas em documento único, emitido eletronicamente pelo próprio regulado, em ambiente eletrônico e seguro, listando as principais características desse transporte. Ademais, o prazo de validade da LTCP será a menor data dos documentos exigidos para sua emissão, e sua renovação, também eletrônica, seguirá o mesmo trâmite da sua emissão original, em versões sucessivas quantas forem necessárias enquanto permanecer a prestação desse serviço de transporte.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

40. Diante do exposto, considerando a competência da ANTAQ em regulamentar o transporte de cargas perigosas na navegação interior ([Lei nº 10.233/2001](#)); as contribuições e análises ao longo dos autos deste processo (SEI nº 50300.001911/2019-66); e as alternativas regulatórias propostas, optou-se por complementar o normativo já existente por meio do licenciamento da atividade (Licença para Transportar Cargas Perigosas), tendo em vista que sua implementação atenderia a determinação legal ([Lei nº 10.233/2001](#)) e seria menos tendente a invadir as competências dos demais órgãos intervenientes na regulamentação do assunto em questão.

Atenciosamente,

KARINA SETO SHIMOISHI

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Karina Seto Shimoishi, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 14/02/2020, às 17:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **0966623** e o código CRC **C8B64316**.

