



# Relatório de Gestão – 2002

Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	2
1. A INSTITUIÇÃO.....	4
1.1. A Criação, Objetivos e Missão da Agência.....	4
2. GESTÃO INTERNA.....	6
2.1. Dimensão Institucional e Física.....	6
2.1.1. Área e Objeto de Atuação.....	6
2.1.2. Capacidade Operacional.....	6
2.1.3. Estrutura Organizacional.....	7
2.1.4. Estrutura de Pessoal.....	9
2.2. Ações de Gestão Interna.....	10
2.2.1. Geral.....	10
2.2.2. Área de Recursos Humanos.....	12
2.2.3. Área de Informação e Informática.....	13
2.2.4. Área de Recursos Logísticos.....	14
2.2.5. Área Orçamentária e Financeira.....	15
3. AÇÕES EM ÁREAS FINALÍSTICAS.....	19
3.1. Ações Finalísticas em Portos.....	19
3.1.1. Regulamentação.....	19
3.1.2. Outorga e Gestão da Outorga.....	19
3.1.3. Fiscalização.....	20
3.1.4. Informação.....	21
3.2. Ações Finalísticas em Navegação.....	22
3.2.1. Regulamentação.....	22
3.2.2. Outorga e Gestão da Outorga.....	22
3.2.3. Fiscalização.....	23
3.2.4. Informação.....	23
ANEXO I – ATOS DE REGULAMENTAÇÃO EM NAVEGAÇÃO.....	26
ANEXO II – ATOS DE REGULAMENTAÇÃO EM PORTOS.....	33

## INTRODUÇÃO

A indústria do transporte reveste-se, em todo o mundo, de enorme importância econômica, representando área estratégica de governo.

As ações governamentais definidas para o transporte determinam, em grande medida, a capacidade de resposta deste setor à demanda econômica por mobilidade, com evidentes impactos no desenvolvimento econômico e social das nações.

No Brasil, essa indústria vem experimentando mudanças significativas nos últimos anos. Tais mudanças decorrem, em primeiro lugar, das alterações políticas e econômicas que vêm ocorrendo no cenário internacional, sintetizadas no fato de que as trocas mundiais têm aumentado muito mais rapidamente do que a produção mundial.

Este aumento da integração econômica entre países, com a substituição da referência geopolítica pela referência geoeconômica, aumenta mais ainda a parcela de responsabilidade dos transportes no desenvolvimento econômico.

Também, o imperativo da consideração do meio-ambiente na movimentação física e o desenvolvimento acelerado das chamadas Novas Tecnologias de informação e Comunicação (NTIC) provocam grandes reflexos sobre o Transporte, que agora deve se pautar pelo conceito mais amplo de Logística, ou transporte controlado por informação, sob pena de não ser efetivo.

Em segundo lugar, no cenário nacional, o Estado, dentro de uma nova estratégia de inserção internacional, assume um papel cada vez menos intervencionista e mais facilitador, voltado à criação de condições favoráveis ao desenvolvimento dos transportes pela iniciativa privada, e não à sua produção direta.

Neste contexto, destaca-se a desregulamentação e privatização do sistema portuário brasileiro, responsável por mais de 95% do comércio exterior do país, que tiveram como objetivo principal melhorar o desempenho operacional dos portos, pelo estabelecimento da concorrência.

Este novo posicionamento do Estado, quanto ao seu papel na promoção do desenvolvimento econômico, levou à necessidade de criação de Agências Reguladoras, instituições destinadas a garantir que os benefícios da estratégia de desregulamentação e privatização das atividades econômicas sejam plenamente alcançados, no sentido do aumento da competitividade sistêmica da economia brasileira, da defesa dos usuários e da universalização dos serviços.

O desenho das Agências Reguladoras no Brasil tem, então, como pressupostos básicos, a autonomia financeira e decisória. Assumiram estas, assim, a forma de Autarquias Especiais:

- Autarquias, pois gozam de autonomia administrativa, vinculadas, mas não subordinadas, a órgãos do poder executivo – no caso da ANTAQ, ao Ministério dos Transportes;

- Especiais, porque suas respectivas Leis de criação consagram essa autonomia financeira e decisória, optando pelo modelo colegiado de direção, e mandato fixo para os dirigentes.

## 1. A INSTITUIÇÃO

### 1.1. A Criação, Objetivos e Missão da Agência

A ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, criada pela Lei nº10.233, de 5/6/2001, alterada pela MP nº2.217-3, de 4/9/2001, e regulamentada pelo Decreto nº4.122, de 13/2/2002, foi constituída pela União com o objetivo de regular, outorgar e fiscalizar a exploração de serviços públicos de operação portuária e transportes aquaviários, estabelecidos constitucionalmente como de titularidade federal.

A Lei nº10.233 define, em seu Art. 20º, como **objetivos da Agência**:

- I. implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT;
- II. regular, supervisionar, e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração das infra-estruturas portuária e aquaviária a cargo de terceiros, com vistas a:
  - garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficácia, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
  - harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, autorizadas e arrendatárias, preservando o interesse público;
  - arbitrar conflitos de interesses e impedir atuações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

A **esfera de atuação da ANTAQ**, tal como definida no Art. 23 da Lei nº10.233, inclui:

- a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem, e de longo curso;
- os portos organizados;
- os terminais portuários privativos; e,
- o transporte aquaviário intermunicipal e urbano.

As **atribuições da ANTAQ**, listadas no Art. 27º da Lei nº10.233, podem ser agrupadas em cinco processos-tipo, relativos às atividades definidas no Art. 20º, da mesma Lei, como finalísticas da Agência:

- **Regulamentação**: ação de preparação de normas, a serem propostas ao MT, para os quatro outros processos-tipo, a seguir definidos;
- **Promoção**: ação contratante, de outorga e gestão da outorga;
- **Monitoração**: ação educativa, de orientação e acompanhamento;
- **Fiscalização**: ação executiva, de repressão às condutas violadoras da legislação ou de contratos em vigor;
- **Informação**: ação de inteligência, seja:

- a) levantando, tratando, mantendo e disponibilizando dados e informações, ou,
- b) produzindo, dirigindo ou coordenando estudos analíticos, interna ou externamente, ou ainda,
- c) participando de fóruns de discussão, organismos, e eventos, nacionais e internacionais, que tenham como finalidade a discussão e/ou difusão de informações, tecnologias ou métodos de interesse para o aperfeiçoamento da atuação da Agência, ou das atividades portuárias e de navegação.

## 2. GESTÃO INTERNA

### 2.1. Dimensão Institucional e Física

#### 2.1.1. Área e Objeto de Atuação

A atuação da ANTAQ como Agência Reguladora do Governo Federal alcança os interesses do transporte aquaviário nacional no país e no exterior, compreendendo as operações e a infra-estrutura portuária bem assim os serviços de navegação de longo curso, de cabotagem, interior e de apoio marítimo e apoio portuário.

No âmbito internacional e nos termos do inciso X do art. 27 da Lei nº 10.233, compete à ANTAQ “representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais”.

Em âmbito nacional a atuação da ANTAQ alcança, relativamente aos sistemas portuários e de navegação e em números aproximados, as seguintes dimensões físicas:

- 150 portos e terminais privativos.
- 506 milhões de toneladas de cargas movimentadas anualmente (2001).
- 17.000 Km das principais vias navegáveis interiores.
- 1.000 empresas autorizadas na operação da navegação interior (incluindo travessias).
- 100 empresas habilitadas ao transporte marítimo de longo curso, de cabotagem e ao apoio marítimo e portuário.
- 70.000 embarcações empregadas na navegação interior.
- 520 embarcações empregadas na navegação marítima.

#### 2.1.2. Capacidade Operacional

Com sede e foro no Distrito Federal, a ANTAQ poderá instalar unidades administrativas regionais conforme estabelecido no § 1º do art. 21 da Lei nº 10.233.

Na atual fase de implantação a ANTAQ concentra o desenvolvimento de suas atividades em sua sede, remanescendo no Rio de Janeiro parte da execução das atividades relacionadas à área de navegação originárias do Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes.

A instalação das unidades administrativas regionais é considerada de fundamental importância para o desenvolvimento da política de descentralização administrativa e de desconcentração das atividades operacionais da Agência, notadamente aquelas relacionadas às atividades de fiscalização, que deverão ser executadas diretamente ou, preferencialmente, no caso da navegação interior, por meio de delegação a órgãos ou unidades estaduais e municipais.

A instalação das unidades regionais encontra-se na dependência da revisão da insuficiente estrutura legal de pessoal e cargos estabelecida para a ANTAQ, que resultou de considerável ampliação de sua esfera de atuação durante a tramitação no Congresso da lei 10.233, sem que fosse feito o correspondente ajuste em seus quadros. A proposta para a adequação da estrutura da Agência às suas reais necessidades foi encaminhada ao Ministério dos Transportes por meio do Ofício nº 219/DG, de 24 de setembro de 2002.

### **2.1.3. Estrutura Organizacional**

O Decreto Nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002, que marcou a instalação da ANTAQ, estabeleceu a seguinte estrutura organizacional básica para a Agência:

*Art. 5º A ANTAQ terá a seguinte estrutura organizacional:*

*I – Diretoria:*

- a) Gabinete do Diretor-Geral; e*
- b) Secretaria-Geral;*

*II – Procuradoria-Geral;*

*III – Ouvidoria;*

*IV – Corregedoria;*

*V – Auditoria Interna;*

*VI – Superintendências de Processos Organizacionais; e*

*VII – Unidades Regionais.*

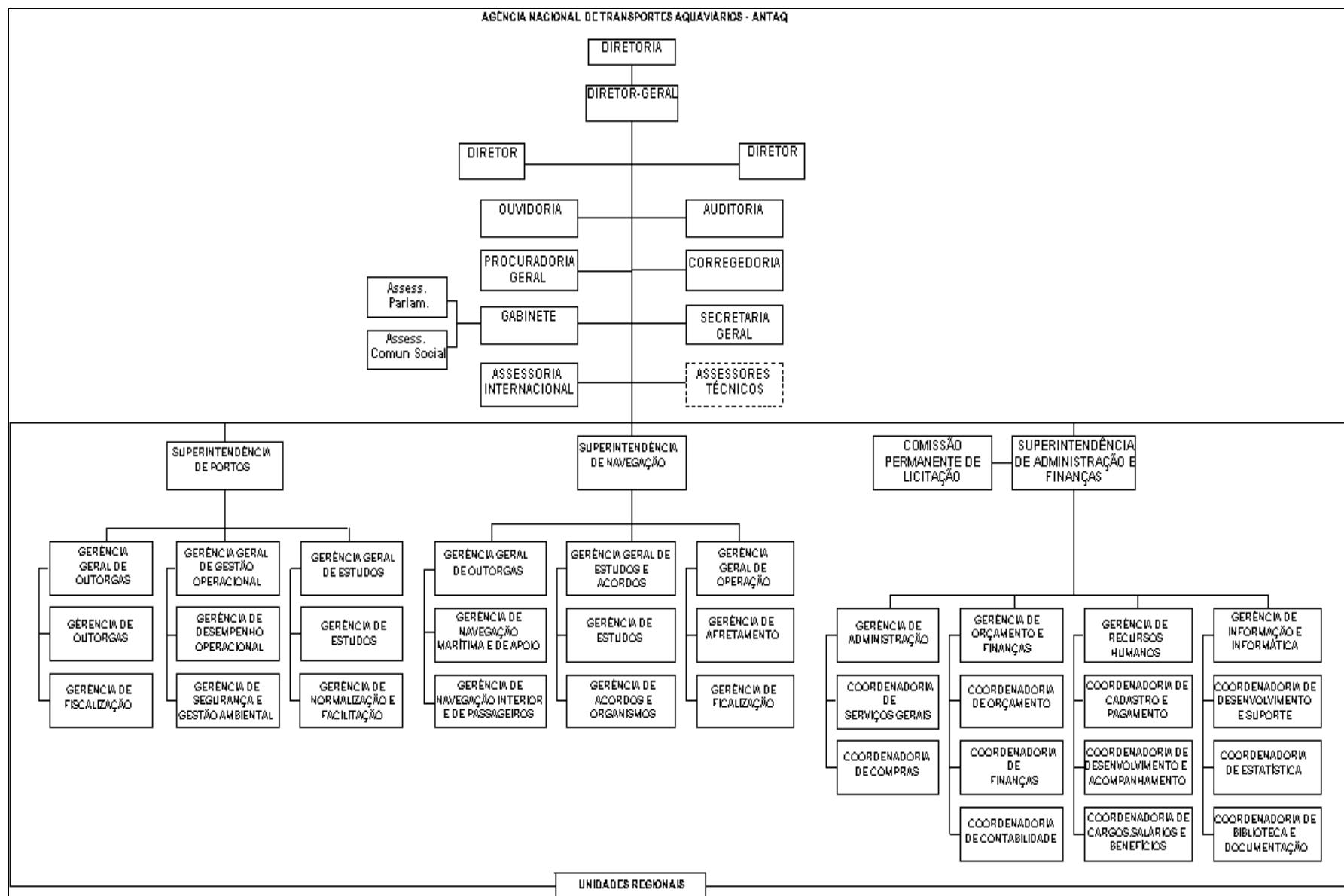
Com vistas à implementação imediata de suas atribuições e com o objetivo de evitar qualquer solução de continuidade nos serviços recebidos de outros órgãos, a ANTAQ providenciou a complementação da estrutura organizacional observando as experiências e formas organizacionais tradicionalmente praticadas, adotando a departamentalização clássica por função.

Buscou ainda a ANTAQ praticar um alto grau de descentralização administrativa por meio de delegação de competências às unidades administrativas, cuja desconcentração e regionalização, entretanto, não foi possível implementar em razão das limitações quantitativas de cargos e funções, já comentadas, decorrentes da Lei de criação.

Ao longo de 2002 a Agência desenvolveu negociações com órgãos e entidades dos Estados do Pará, Amazonas e Rondônia com vistas à celebração de convênios para o desenvolvimento de ações de fiscalização de forma descentralizada, prevendo-se a conclusão dos entendimentos para o próximo exercício.

Não obstante, mostra-se ainda imprescindível a criação de unidades regionais para a supervisão da fiscalização descentralizada na área de navegação interior, bem como para a fiscalização do sistema portuário, esse em grande parte já delegado a estados e municípios.

O organograma seguinte representa a atual estrutura organizacional da ANTAQ.



## 2.1.4. Estrutura de Pessoal

A Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, além de estabelecer e definir os quantitativos de empregos e cargos comissionados na ANTAQ, dispôs ainda sobre a matéria:

- *Art. 113. Ficam criados os quadros de Pessoal Específico na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade de absorver servidores do Regime Jurídico Único, dos quadros de pessoal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e do Ministério dos Transportes.*

- *Art. 114-A. Ficam criados os Quadros de Pessoal em Extinção na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade exclusiva de absorver, a critério do Poder Executivo, empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho dos quadros de pessoal do Ministério dos Transportes, da RFFSA, do GEIPOT, das Administrações Hidroviárias e da Companhia de Docas do Rio de Janeiro – CDRJ, lotados no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH, na data de publicação desta Lei.*

Com exceção dos servidores originários do Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, que passaram a integrar, por meio de redistribuição, o quadro de Pessoal Específico da Agência, conforme estabelecido no art. 113 (transcrito acima), a atual força de trabalho da ANTAQ foi constituída, basicamente, com empregados requisitados do GEIPOT e da CDRJ, em razão da não efetivação das absorções previstas no art. 114-A (transcrito acima).

A força de trabalho da Agência foi ainda reforçada com a contratação temporária de “pessoal técnico imprescindível ao exercício de suas atribuições institucionais”, tendo em vista exclusivamente as necessidades “relativas à implementação, ao acompanhamento e à avaliação de projetos e programas de caráter finalístico na área de transportes, imprescindíveis à implantação e à atuação da Agência”, com base no art. 76, da Lei 10.233.

Considerando a interpretação de que a força de trabalho temporária deverá ser utilizada exclusivamente no desenvolvimento das atividades finalísticas, importa também mencionar que a ANTAQ, nos termos do Decreto nº 2.271, de 7 de julho de 1997, vem procurando executar de forma indireta, via locação de mão-de-obra, as atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares.

Sobre a não absorção do pessoal, conforme previsto no art. 114-A da Medida Provisória Nº 2.217-3, de 04 de setembro de 2001, cabe ainda esclarecer que a mesma não ocorreu em razão provável das expectativas quanto ao julgamento pelo Supremo Tribunal Federal da ADIN relativa à Lei de Recursos Humanos das Agências que, inclusive, frustrou a realização de concursos públicos para o provimento dos quadros efetivos das Agências.

Os quadros apresentados a seguir demonstram a situação do pessoal da ANTAQ, inclusive as necessidades de redimensionamento mencionadas visando a viabilização da instalação das unidades regionais, que se encontram em exame nos órgãos competentes.

## FORÇA DE TRABALHO DA ANTAQ

PESSOAL	QUANTIDADE
Sem vínculo	24
Redistribuídos	31
Cedidos GEIPOT	61
Cedidos CDRJ	29
Cedidos MT	16
Cedidos de outros Órgãos	05
Procuradores Federais	05
Contrato Temporário	22
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>

## PESSOAL EFETIVO QUADRO ESTABELECIDO NA LEI E QUADRO NECESSÁRIO

EMPREGO	Lei Nº 10.233	NECESSÁRIO
<b>1 – EPNS – EMPREGO PÚBLICO DE NÍVEL SUPERIOR</b>		
Regulador	129	217
Analista de Suporte à Regulação	53	59
<b>SUBTOTAL</b>	<b>182</b>	<b>276</b>
<b>2 – EPNM – EMPREGO PÚBLICO DE NÍVEL MÉDIO</b>		
Técnico em Regulação	103	127
Técnico de Suporte à Regulação	51	51
<b>SUBTOTAL</b>	<b>154</b>	<b>178</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		
Procurador	10	20

### 2.2. Ações de Gestão Interna

#### 2.2.1. Geral

A imediata operacionalização da ANTAQ após a edição do decreto que marcou a instalação da Agência, logrando evitar qualquer solução de continuidade entre o recebimento e o desenvolvimento de atividades originárias de outros órgãos, exigiu a adoção concomitante de medidas administrativas de igual presteza.

Para a formação de um quadro inicial de pessoal, com a experiência e qualificação requeridas para sustentar o deslanche das atividades da Agência, a ANTAQ se utilizou da faculdade que lhe foi conferida na lei de criação de requisitar servidores e empregados junto a órgãos públicos. Dessa forma o recrutamento centrou-se basicamente nos quadros disponíveis dentro dos órgãos do Ministério dos Transportes e, preferencialmente, junto àqueles servidores passíveis de absorção nos quadros da Agência conforme disposto na lei de criação (Lei 10.233 e MP 2.217-3). Posteriormente a ANTAQ também se valeu da autorização legal para a contratação de pessoal temporário, exclusivamente para a área finalística, e realizou ainda a

contratação de empresas especializadas para o fornecimento de mão-de-obra para apoio às atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares, nos termos do Decreto nº 2.271, de 7 de julho de 1997. A atual força de trabalho da ANTAQ, resultante das providências mencionadas, encontra-se discriminada nos quadros apresentados no capítulo anterior.

Simultaneamente às ações mencionadas, a ANTAQ providenciou a sua instalação física. Após entendimentos com o Ministério dos Transportes e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – Geipot (em liquidação), a Agência optou por se instalar nas mesmas dependências ocupadas pela Empresa, compartilhando as áreas com a equipe da liquidação. A ocupação imediata das áreas disponibilizadas pelo Geipot colaborou sobremaneira para a celeridade da operacionalização da Agência e também, de forma significativa, para a minimização dos custos de sua implantação.

Visando ainda a maior eficácia e eficiência na sua implantação, a ANTAQ recebeu o material, mobiliário e equipamentos disponibilizados pelo Geipot (em liquidação), ainda que esses últimos, especialmente o parque de informática, apresentassem um elevado grau de obsolescência. Ao receber o parque de informática, inclusive a rede física e lógica de comunicação de dados, a ANTAQ assumiu, em entendimento com os interessados, a operação e a manutenção de sistemas e arquivos de interesse do Geipot, do Ministério dos Transportes, do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes-DNIT e da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT. Ao longo do ano os sistemas e equipamentos de informática foram ampliados e atualizados.

Com a conclusão da liquidação do Geipot prevista para o próximo exercício, ou mesmo a redução da equipe envolvida, a ANTAQ poderá providenciar a adequação definitiva das instalações, de equipamentos e mobiliário às suas necessidades. Para tanto iniciou contatos com a Secretaria de Patrimônio da União com vistas à formalização da cessão da área ocupada.

Com relação à realização orçamentária e financeira, importa observar as peculiaridades inerentes ao processo de implantação da Agência. A Lei Orçamentária Anual, cuja proposta foi elaborada e encaminhada pelo Executivo com a devida antecedência legal, consignou recursos para a ANTAQ da ordem de R\$31,2 milhões. Em vista das circunstâncias, esse valor foi estimado em bases e parâmetros pouco consistentes e prevendo a instalação da Agência no início do exercício. Considerando que a execução orçamentária somente se iniciou a partir do mês de março e, principalmente, considerando a progressividade do processo de implantação, juntamente com a política de parcimônia de gastos adotada pela Agência, a realização orçamentária no exercício ficou significativamente aquém daquela então estimada pelo Ministério dos Transportes.

Como exemplo da contenção de gastos mencionada, pode-se considerar a instalação física da Agência praticamente sem custos, pelos motivos relatados, bem assim a reduzida contratação de pessoal temporário para complementar a força de trabalho no mínimo necessário. Além dessas medidas importa também considerar a decisão de se proceder de forma paulatina e criteriosa na contratação dos estudos e pesquisas reclamados pela Agência e, com maior ênfase, a impossibilidade de celebração de convênios de delegação com o objetivo de desenvolver as atividades de

fiscalização, que deverão ser efetivamente implementadas somente no próximo exercício, em função da não instalação das unidades administrativas regionais.

Com o dimensionamento das atividades passíveis de realização no exercício e a projeção consistente da correspondente necessidade orçamentária, a ANTAQ ofereceu ao Ministério dos Transportes o cancelamento de dotações e limites, reduzindo a dotação efetiva do exercício para recursos da ordem de R\$16,6 milhões. As informações apresentadas sobre a execução orçamentária em item específico adiante tomaram essa dotação para efeito de cálculo de índices de realização.

Relativamente aos procedimentos, sistemas e controles administrativos internos, vale apresentar as ações desenvolvidas nesta fase de implantação da Agência. Para dar curso aos trabalhos administrativos inerentes ao seu funcionamento, a ANTAQ adotou as práticas e métodos utilizados nos órgãos de origem dos servidores envolvidos, predominantemente aqueles empregados pelo Geipot, inclusive alguns sistemas informatizados cedidos pela Empresa em liquidação. Imediatamente, porém, a ANTAQ iniciou os procedimentos com vistas à contratação de consultoria especializada visando a análise dos procedimentos específicos da Agência e o desenvolvimento de fluxos, rotinas e sistemas, com o objetivo de garantir maior racionalidade, fluidez, controle e segurança no seu processamento administrativo, inclusive a gestão de documentos. Os serviços foram contratados no final do exercício, encontrando-se em fase de desenvolvimento e de implantação gradual, com a conclusão prevista para o primeiro semestre de 2003.

São apresentadas a seguir, em itens específicos e de forma sucinta, as ações desenvolvidas ao longo do exercício nas respectivas áreas da gestão interna: Pessoal, Informação e Informática, Recursos Logísticos e Orçamento e Finanças.

### **2.2.2. Área de Recursos Humanos**

Durante o ano de 2002, a Gerência de Recursos Humanos focou os seus trabalhos na implantação das atividades essenciais para a gestão do pessoal da Agência. Além da implementação e do desenvolvimento das atividades rotineiras da gestão de recursos humanos, destacam-se os seguintes trabalhos realizados neste primeiro ano de implantação da ANTAQ:

#### **ELABORAÇÃO DE NORMAS:**

- Programa de Estágio Curricular
- Contratação de Serviços de Mensageiria e Apoio Não Especializado
- Contratação Temporária de Pessoal
- Critérios e Procedimentos para Atribuição da GDATA
- Viagem a Serviço
- Custeio de Despesas com Remoção e Estada de Servidores

#### **PRINCIPAIS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:**

- Recebimento e cadastramento dos servidores redistribuídos, requisitados e nomeados;

- Levantamento de necessidades e dimensionamento dos serviços de apoio administrativo para contratação;
- Estudos para a contratação, em andamento, do plano de assistência à saúde dos servidores;
- Definição do perfil e dimensionamento das necessidades para a contratação de pessoal temporário;
- Estudos preliminares para o desenvolvimento do plano de cargos e salários e de avaliação de desempenho do pessoal do quadro efetivo da Agência;
- Estudos preliminares para o desenvolvimento e ou contratação de sistema gerencial de administração de recursos humanos;
- Pesquisa de eventos e publicações nas áreas de portos e navegação, para efeito de treinamentos;
- Elaboração de programa e treinamento introdutório para mensageiros, estagiários e terceirizados;
- Inscrição e acompanhamento de servidores em diversos eventos de treinamento.

### **2.2.3. Área de Informação e Informática**

Inicialmente a Gerência de Informação e Informática dedicou-se ao recebimento e manutenção dos equipamentos de informática e da rede física e lógica de comunicação de dados disponibilizados pelo Geipot (em liquidação), bem assim de programas e arquivos de dados de interesse da ANTAQ e de outros órgãos do Ministério dos Transportes, conforme anteriormente relatado.

A seguir estão relacionadas as principais atividades desenvolvidas pela Gerência no período:

- Transferência, adaptação e manutenção da Rede e dos equipamentos oriundos do GEIPOT em Liquidação para a ANTAQ;
- Elaboração de diversos Termos de Referência para aquisição de "hardware", "software" e para contratação de serviços de informação e informática;
- Instalação de novos equipamentos: servidores, computadores, impressoras, multifuncionais e outros equipamentos de Rede, visando o crescimento lógico e operacional da Rede transferida para o atendimento das necessidades atuais da ANTAQ;
- Instalação da Rede de computadores da ANTAQ na Superintendência de Navegação - SNA/RIO;
- Interligação das Redes ANTAQ/BSB, SNA/RIO, SERPRO e Internet;
- Elaboração, implantação e manutenção dos Sistemas: de Manutenção de Cadastro de Produtos Perigosos, de Digitação dos Manifestos de Carga, de Proposições da Assessoria Parlamentar, de Arrendamento dos Portos, de Acompanhamento de Processos e Documentos - SICAP, de Pessoal, Diárias e Viagens, de Consumo de Material, Integrado de Informações Administrativas e Financeiras e de Assistência à Saúde do GEIPOT em Liquidação;
- Atendimento a pedidos de informações feitos por diversas entidades: SEPLAN/MT, PETROBRÁS, Jornal Gazeta Mercantil, Editora Abril, Banco

- ABM AMRO, IBGE, Departamento de Portos e Capitanias - DPC/MM, Biblioteca da FGV, CET/SP, etc;
- Apoio à Comissão de Coordenação da Política de Informação em Transportes do MT – CCPIT/MT, na qualidade de representantes da ANTAQ, como membros efetivos da referida comissão;
  - Estudos e análises comparativas dos diversos Anuários Estatísticos da área aquaviária, quanto as informações contidas, a fim de se obter quadro completo destas informações (Matriz Informacional da ANTAQ);
  - Estudo dos dados/informações apresentados nos sistemas: Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - Mercante/DMM, Sistema de Estatísticas do Movimento Marítimo de Cargas - SISTRAMAR/ANTAQ, Sistema de Controle do Tráfego Marítimo - SISTRAM/COMCONTRAM, e nos documentos Manifestos de Carga e Conhecimentos de Embarques ;
  - Apoio à Assessoria Internacional da ANTAQ em relação ao aprimoramento do "Site" da Iniciativa em Transportes do Hemisfério Ocidental – ITHO, dos países membros da Cúpula das Américas, e do seu Sistema de Dados de Transportes – SDTHO;
  - Estudos, aprimoramentos e manutenção de diversas bases de dados: dos Sistemas de Diárias e Viagens, de Consumo de Material, das Séries Históricas do Transporte Aquaviário (1960-2000), originárias do AET, dos Sistemas de Afretamento e de Manifestos de Carga da SNA, etc;
  - Atualização continuada, no "Site" da ANTAQ, das informações para: Audiências Públicas, Licitações, Audiências Diversas, Notícias, Normas, Resoluções e Autorizações;
  - Confecção e manutenção da nova página da ANTAQ na Intranet e do novo "Site" da ANTAQ na Internet;
  - Manutenção e atualização continuadas do Sistema Thesaurus, para automação de Bibliotecas, no que se refere ao acervo da Biblioteca do GEIPOT em Liquidação;
  - Manutenção da atividade de atendimento ao usuário na busca da informação de um modo geral e, em particular, na elaboração de Pesquisas Bibliográficas no Sistema Thesaurus e de Pesquisas Legislativas no PRODASEN;
  - Apoio lógico e operacional na organização do acervo do Arquivo Técnico do GEIPOT em Liquidação; e
  - Manutenção ou execução de atividades vitais para a Biblioteca da ANTAQ, tais como: cadastramento em outras Bibliotecas, empréstimos e devoluções entre Bibliotecas, atualização do Cadastro de Editores, atualização do Cadastro de Usuários, etc.

#### **2.2.4. Área de Recursos Logísticos**

A área de recursos logísticos da ANTAQ, a cargo da Gerência de Administração, incumbiu-se primordialmente do fornecimento do suporte físico para a instalação e o funcionamento da Agência, envolvendo desde a preparação das instalações ocupadas ao suprimento de equipamentos, mobiliário, materiais, etc.

Destacam-se os seguintes trabalhos realizados no período:

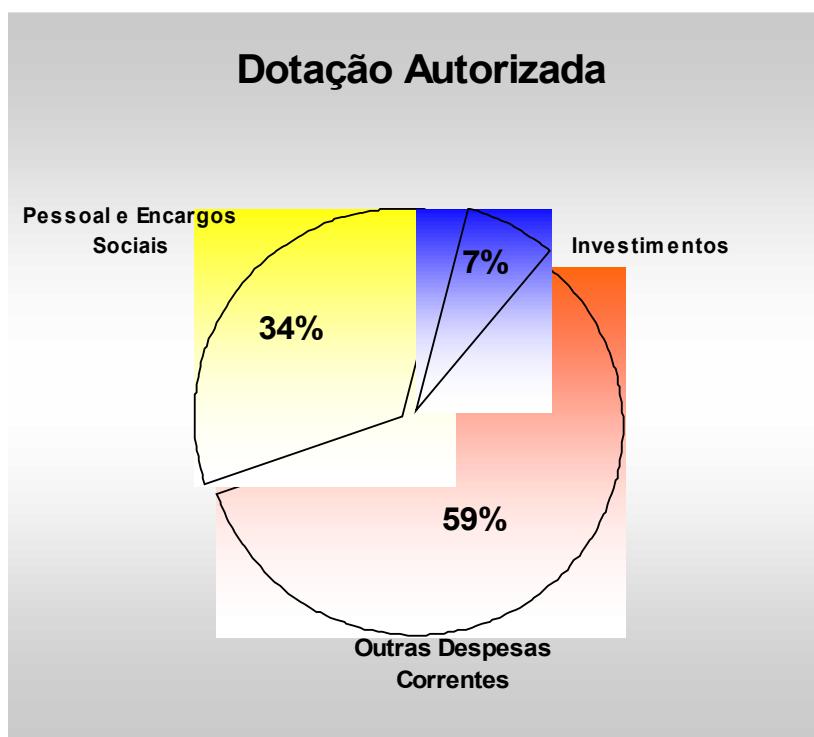
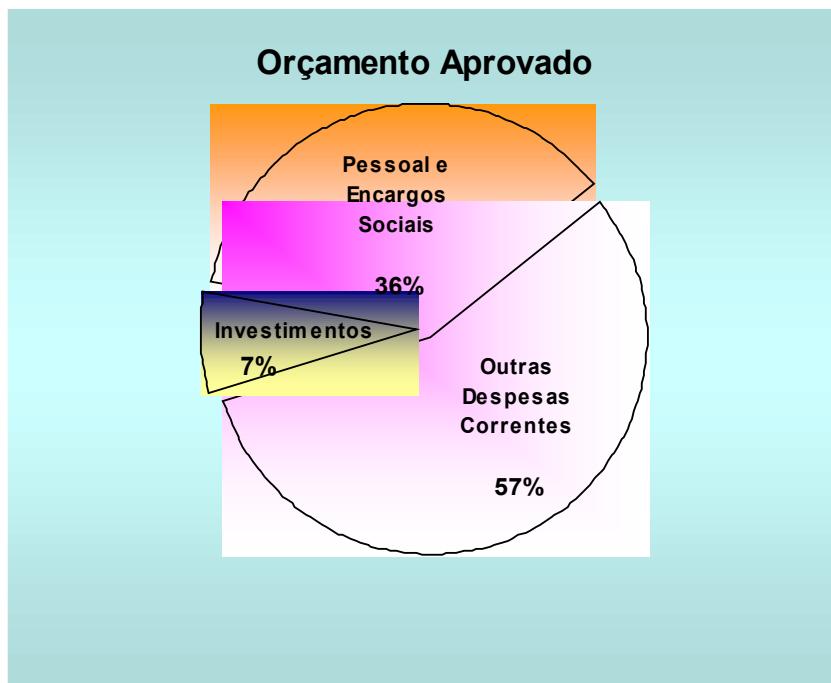
- Adaptação das áreas cedidas pelo Geipot (em liquidação) para a instalação da ANTAQ, incluindo a definição e a montagem do novo lay-out e a recepção da infra-estrutura (rede de dados, energia, telefonia etc.);
- Recebimento de 3.302 itens patrimoniais do Geipot (em liquidação), incluindo equipamentos, mobiliário e materiais permanentes em geral;
- Recebimento de 22.876 itens de materiais de consumo do Geipot (em liquidação);
- Transferência das instalações da Superintendência de Navegação no Rio de Janeiro;
- Terceirização dos serviços de higiene e limpeza;
- Terceirização dos serviços de transporte;
- Terceirização dos serviços de copeiragem;
- Contratação e controle do fornecimento de passagens ;
- Contratação dos serviços tele-processamento de dados;
- Contratação dos serviços de telefonia celular e fixa
- Elaboração do plano de segurança documental, patrimonial e pessoal nas dependências da ANTAQ;
- Adaptação emergencial do sistema de controle de documentos e protocolo cedido pelo Geipot (em liquidação).

## 2.2.5. Área Orçamentária e Financeira

Para o exercício de 2002, a Lei Orçamentária Anual (Lei 10.407, de 15 de janeiro de 2002) consignou à ANTAQ um montante de recursos no valor de R\$31,2 milhões. No decorrer do exercício esses recursos foram reduzidos para R\$26,4 milhões, dos quais R\$ 9,6 milhões foram alocados para pagamentos de despesas com pessoal e encargos sociais, R\$ 14,9 milhões para outras despesas correntes e o restante, R\$ 1,9 milhões, foram destinados a despesas com investimentos. Ressalta-se, no entanto, que os limites autorizados para empenho restringiram-se a R\$16,6 milhões. A tabela a seguir apresenta as referidas dotações e as despesas realizadas.

### EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA POR CATEGORIA ECONÔMICA E GRUPO DE NATUREZA

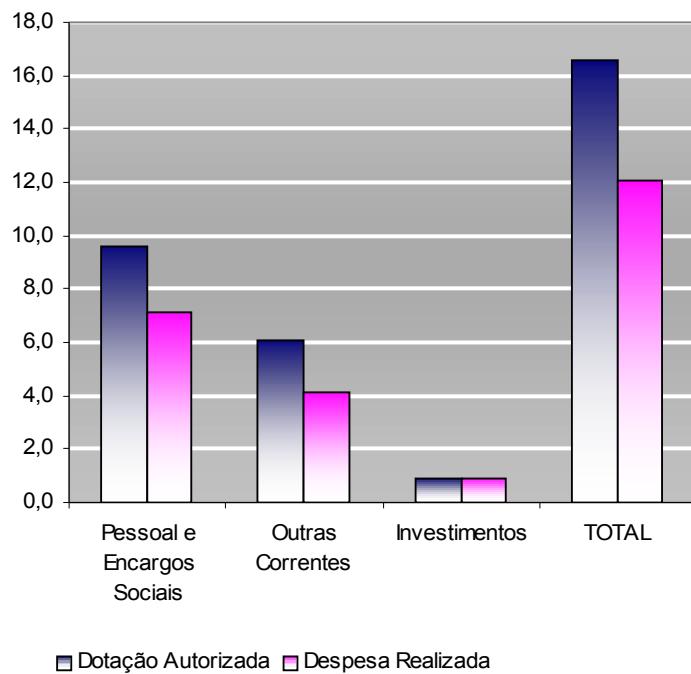
Em R\$ 1,00					
CATEGORIA /GRUPO	DESCRIÇÃO	Orçamento Aprovado (a)	Dotação Autorizada (b)	Despesa Realizada (c)	% Execuçãod = c/b
<b>3.0.00.00.00</b>	<b>DESPESAS CORRENTES</b>	<b>24.483.380</b>	<b>15.742.835</b>	<b>10.771.295</b>	<b>68,4</b>
3.1.00.00.00	PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	9.600.000	9.600.000	6.968.980	72,6
3.3.00.00.00	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	14.883.380	6.142.835	3.802.315	61,9
<b>4.0.00.00.00</b>	<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	<b>1.954.000</b>	<b>869.000</b>	<b>866.057</b>	<b>99,7</b>
4.4.00.00.00	INVESTIMENTOS	1.954.000	869.000	866.057	99,7
<b>T O T A L</b>		<b>26.437.380</b>	<b>16.611.835</b>	<b>11.637.352</b>	<b>70,1</b>
(a) = Lei + Créditos;					
(b) = Dotação liberada após bloqueios					
(c) = Inclui restos a pagar processados					



Tomando-se por base os dados relativos à Dotação Orçamentária Autorizada e a Despesa Realizada no exercício, observa-se que a Agência apresentou um desempenho significativo, visto que realizou 72,6% dos recursos alocados para "Pessoal e Encargos Sociais"; 61,9% da categoria de "Outras Despesas Correntes" e 99,7% dos recursos destinados a "Investimentos".

### Execução Orçamentária e

Em R\$ milhões



No que se refere à execução orçamentária e financeira por programas de trabalho e ações, verifica-se que o programa finalístico da Agência – “0221 – Qualidade e Fomento ao Transporte Aquaviário” – alcançou desempenho abaixo dos programas que abrangem as ações de gestão de Governo. Esta particularidade, está estreitamente relacionada ao fato de que, sendo o primeiro ano de funcionamento da ANTAQ, as primeiras ações implementadas foram aquelas compostas das atividades de planejamento, orçamento, controle interno, sistemas de informações e diagnósticos de suporte à formulação, coordenação, supervisão, avaliação e divulgação de políticas públicas afetas ao seu nível de atuação.

### EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA POR PROGRAMA E AÇÃO

Em R\$ 1,00

PROGRAMA / AÇÃO		Orçamento Aprovado (a)	Dotação Autorizada (b)	Despesa Realizada (c)	% Execuçãod = c/b
<b>221</b>	<b>QUALIDADE E FOMENTO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO</b>	<b>4.460.567</b>	<b>855.072</b>	<b>361.379</b>	<b>42,3</b>
26.784.0221.2369	Fiscalização e Controle de Arrendamentos, Portos Delegados e Concedidos	1.746.000	854.000	361.379	42,3
26.784.0221.4345	Fiscalização do Transporte Aquaviário Interior	1.374.567	567	0	0,0
26.784.0221.4527	Fiscalização, Controle e Gestão do Meio Ambiente nos Portos Delegados e Concedidos	1.340.000	505	0	0,0
<b>0750</b>	<b>APOIO ADMINISTRATIVO</b>	<b>20.599.597</b>	<b>15.612.597</b>	<b>11.134.042</b>	<b>71,3</b>
26.122.0750.2000	Manutenção dos Serviços Administrativos	5.351.438	4.010.438	2.510.585	62,6
26.122.0750.2001	Manutenção dos Serviços de Transportes	200.000	200.000	198.768	99,4
26.122.0750.2002	Manutenção e Conservação de Bens Imóveis	2.015.000	773.000	470.516	60,9
26.122.0750.2025	Remuneração de Pessoal Ativo da União e	8.899.000	8.899.000	6.968.980	78,3

	Encargos				
26.126.0750.2003	Ações de Informática	3.433.159	1.029.159	985.193	95,7
26.273.0750.0110	Contribuição à Previdência Privada	701.000	701.000	0	0,0
<b>0752</b>	<b>GESTÃO DA POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO DE GOVERNO</b>	<b>140.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
26.131.0752.2017	Comunicação de Governo	140.000	0	0	0,0
<b>0791</b>	<b>VALORIZAÇÃO DO SERVIDOR PÚBLICO</b>	<b>1.237.216</b>	<b>144.216</b>	<b>141.931</b>	<b>98,4</b>
26.128.0791.4572	Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processos de Qualificação e Requalificação	150.000	29.000	28.265	97,5
26.301.0791.2004	Assistência Médica e Odontológica aos Servidores Empregados e seus Dependentes	422.496	496	0	0,0
26.306.0791.2012	Auxílio Alimentação aos Servidores e Empregados	338.000	69.000	68.643	99,5
26.331.0791.2011	Auxílio Transporte aos Servidores e Empregados	215.000	37.000	36.933	99,8
26.365.0791.2010	Assistência Pré-Escolar aos Dependentes dos Servidores e Empregados	111.720	8.720	8.090	92,8
<b>TOTAL</b>		<b>26.437.380</b>	<b>16.611.885</b>	<b>11.637.352</b>	<b>70,1</b>
(a) = Lei + Créditos;					
(b) = Dotação liberada após bloqueios					
c) = Inclui restos a pagar processados					

## 3. AÇÕES EM ÁREAS FINALÍSTICAS

### 3.1. Ações Finalísticas em Portos

#### 3.1.1. Regulamentação

- Elaboração de minutas de Normas para:  
Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias ( [Resolução nº55 da ANTAQ, em Anexo](#));  
Autorização para construção e exploração de Terminal de Uso Privativo, conforme definido na Lei nº 8630/93;  
Penalidades por infração à Lei nº 10.233 e aos instrumentos de outorga;  
Supervisão e Fiscalização das atividades desenvolvidas pela Administração Portuária.
- Participação, junto ao MMA, às Administrações Portuárias, à Marinha, e a outros órgãos intervenientes nacionais e internacionais, na elaboração de regulamentação ambiental para os Portos:  
Norma para Dragagem;  
Planos Individuais de Emergência ([concluído](#));  
Planos de Área;  
Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro ([concluído](#))  
Ordenação da Zona Costeira;  
Zoneamento Ecológico-Econômico;  
Manual de Licenciamento Ambiental para Portos ([concluído](#));  
Resolução de Licenciamento dos Portos da Comissão Permanente do Meio Ambiente - CPMA /MT;  
Alteração da Convenção para a Segurança da Navegação (SOLAS), da International Maritime Organization-IMO ([concluído](#)).
- Elaboração de Instruções para apresentação de Propostas de Reajuste de Tarifas pelas Administrações Portuárias, conforme portaria 118/1-MF ([concluído](#)).

#### 3.1.2. Outorga e Gestão de Outorga

- Análise, crítica e avaliação de propostas de reajuste das tarifas portuárias apresentadas pelas Administrações dos Portos de São Luis, Maceió, São Francisco do Sul, Vitória e Rio de Janeiro;
- Definição e apresentação de alternativas de critérios para a análise de eventuais reajustes de tarifas praticados por Administrações Portuárias;
- Análise da situação econômico-financeira dos portos; a questão das fontes de recursos para a manutenção das instalações e infraestrutura dos portos, bem como para a realização de serviços de dragagem de manutenção;
- Preparação dos procedimentos que conduziram à autorização para exploração e habilitação ao tráfego internacional dos seguintes Terminais de Uso Privativo: HERMASA em Itacoatiara, AM; CHIBATÃO em Manaus, AM; ICOLUB no Rio de Janeiro, RJ; e TRANSPETRO, nas localidades de São Sebastião, SP, Tramandaí/Osório, RS, São Francisco do Sul, SC, Rio

- de Janeiro (Ilha Redonda), RJ, Angra dos Reis, RJ, Rio de Janeiro (Ilha D'Água), RJ, e em Madre de Deus, BA;
- Análise de processos para autorização de baixa e alienação de bens adquiridos com recursos da União afetos aos Portos de Itaqui, Santos, Paranaguá, Itajaí, São Francisco do Sul, e Imbituba;
  - Análise de 90 processos de solicitação de autorização para exploração de Terminais de Uso Privativo e de ratificação e adaptação de outorgas de autorização estabelecidas antes da edição da Lei nº 10.233, de 2001;
  - Análise dos processos de arrendamento, atendendo a norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias (Resolução nº 055/ANTAQ), afetos aos Portos de:  
São Francisco do Sul, SC - arrendamento de terminais de granéis para importação;  
Paranaguá, PR - arrendamento de três armazéns para importação e exportação de produtos florestais;  
Aratu, BA - arrendamento de área para armazenamento e movimentação de granéis sólidos;  
Salvador, BA - arrendamento de área destinada à movimentação de contêineres;  
Imbituba, SC - arrendamento de terminal para importação e exportação de granéis sólidos.
  - Reorganização das Áreas dos Portos Organizados abaixo discriminados, atendendo ao disposto na MP nº 2.217/01, art. 5º, que estabeleceu a necessidade de Decretos para a definição destas áreas, em substituição às antigas Portarias:  
Porto de Fortaleza, CE (Dec. nº4.333, de 12.08.2002);  
Porto de Vitória, ES (Dec. nº4.333, de 12.08.2002);  
Porto do Rio de Janeiro, RJ (Dec. nº4.554, de 27.12.2002);  
Porto de Santos, SP (Dec. nº4.333, de 12.08.2002);  
Porto de Paranaguá, PR (Dec. nº4.558, de 30.08.2002);  
Porto de Antonina, PR (Dec. nº4.558, de 30.08.2002);

### **3.1.3. Fiscalização**

- Realização de inspeções, relativas às obrigações assumidas nos Convênios de Delegação, nos Portos de Itajaí, Recife, Porto Velho, Cabedelo, e Itaqui;
- Realização de inspeções para reavaliação de bens inservíveis adquiridos com recursos da União, para fins de alienação, nos Portos de Cabedelo, Itaqui, e Itajaí;
- Realização de inspeções no Porto de Imbituba para a realização das Tomadas de Contas dos anos de 1994 a 1997;
- Análise e avaliação da prática de cobrança aos consignatários por eventuais serviços adicionais (THC 1 e THC 2) nos terminais especializados;
- Análise da operação dos Terminais de Contêineres e suas relações com outras Instalações Portuárias Alfandegadas - IPAs e Estações Aduaneiras Interiores -EADIs, nos portos de Salvador e Santos. A legalidade, pertinência, e legitimidade da cobrança das THCs, foi analisada, vis-à-vis

- a um eventual efeito supressivo da concorrência, que caracterizaria infração à ordem econômica;
- Análise da possibilidade da prática de preços concertados por operadores portuários dos Portos de Salvador (BA) e Santos (SP);
  - Análise de diversos relatórios contendo a visão de operadores portuários acusados de práticas consideradas não-condizentes com um ambiente saudável de competição por usuários dos serviços.

### **3.1.4. Informação**

- Preparação dos termos de referência do Projeto de Implantação e Operação de Plataformas de Comércio Eletrônico nos Portos Brasileiros;
- Assinatura de Acordo de Cooperação e Assistência Técnica com a Autoridade Portuária de Barcelona, visando viabilizar a implantação de um sistema piloto de troca informatizada de documentos portuários via EDI (Electronic Data Interchange) no Porto de Paranaguá;
- Reorganização do cadastro das outorgas de autorização para exploração de terminais de uso privativo (novo procedimento de cadastro implantado, facilitando a recuperação de dados);
- Atualização dos dados de Preços e Desempenho Operacional dos Serviços Portuários, através da realização de Pesquisa junto às Administrações Portuárias, Agentes Marítimos, Operadores Portuários e OGMO's, nos portos de Manaus, Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Suape, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Sepetiba, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí, e Rio Grande;
- Análise, crítica e processamento dos dados relativos aos valores cobrados pelos serviços portuários, e elaboração de nova sistemática de coleta e processamento dos indicadores operacionais dos serviços portuários. Implantação de novo Sistema de Acompanhamento de Preços e de Desempenho Operacional nas Administrações dos portos de Fortaleza, Santos e de Paranaguá;
- Desenvolvimento de modelo informatizado de coleta de dados via Internet, com recursos de criptografia, de modo a garantir segurança e confiabilidade da comunicação. Participaram também desta atividade técnicos dos portos de Fortaleza, Santos e de Paranaguá.,
- Elaboração do Anuário Estatístico Portuário para o conjunto dos portos, detalhando a evolução da movimentação das cargas segundo a natureza - granel sólido, granel líquido e carga geral; o sentido das operações - embarque e desembarque; e o tipo da navegação - longo curso, cabotagem e outras. Para cada porto, são detalhadas ainda as informações correspondentes às mercadorias movimentadas nos cais públicos e terminais de uso privativo, incluindo ainda dados operacionais, no caso das principais Administrações Portuárias;
- Fornecimento de dados e informações estatísticas a entidades públicas e privadas, nacionais e estrangeiras;
- Subsídio a análises, estudos e pareceres técnicos com informações estatísticas no âmbito da ANTAQ;

## 3.2. Ações Finalísticas em Navegação

### 3.2.1. Regulamentação

- Elaboração de minuta de Norma para Outorga de Autorização a Pessoa Jurídica Brasileira para Operar como Empresa Brasileira de Navegação nas Navegações de Longo Curso, de Cabotagem, de Apoio Portuário e de Apoio Marítimo (Norma instituída pela Resolução nº52 da ANTAQ, em Anexo);
- Minuta de Resolução que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento total ou parcial de embarcações estrangeiras, nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio portuário e interior e para a liberação do transporte de cargas reservadas à bandeira brasileira para transporte em embarcações estrangeiras;
- Minuta de proposta de Projeto de Lei instituindo a Taxa de Fiscalização das atividades de navegação de longo curso, cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário, fluvial, lacustre e de travessia;
- Minuta de Resolução da ANTAQ sobre “Normas para a atuação da fiscalização das atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura aquaviária utilizada por passageiros na navegação interior de travessia, assim como estabelece os ritos do processo administrativo para apuração de infrações e aplicações de sanções”;
- Minuta de Resolução da ANTAQ aprovando as “Normas para o estabelecimento e aplicação de sanções para os usuários e para os prestadores de serviços de transporte aquaviário, de apoio e de exploradores da infra-estrutura aquaviária utilizada por passageiros na navegação interior de travessia”;

### 3.2.2. Outorga e Gestão de Outorga

- Análise e processamento de 936 solicitações de autorização e/ou registro de afretamentos na navegação de longo curso, 1071 na navegação de cabotagem, 106 na navegação de apoio marítimo e 19 na navegação de apoio portuário;
- Análise e processamento de solicitações de liberação de cargas prescritas à bandeira brasileira, para embarcações estrangeiras pertencentes a empresas estrangeiras de navegação que operaram no tráfego entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sendo 184 solicitadas antes do embarque (a priori) e 86 solicitadas após o embarque (a posteriori);
- Análise de 878 processos de solicitação de cadastramento de agentes desconsolidadores de carga;
- Análise de 2230 solicitações para inclusão no Sistema Mercante nas tabelas de embarcação, porto/terminal portuário, armador estrangeiro/agente consolidador (NVOCC-Non-Vessel Operating Commom Carrier);
- Homologação de Acordos de Associação entre empresas brasileiras e estrangeiras de navegação;

- Análise de 12 (doze) requerimentos de Termos de Autorização para operar na Navegação de Longo Curso, de Cabotagem, de Apoio Portuário e de Apoio Marítimo, e análise de 10 (dez) requerimentos de Termos de Autorização para operar na Navegação Interior;
- Emissão de 12 (doze) pareceres sobre Consultas Prévias para financiamentos à Construção Naval com recursos do Fundo de Marinha Mercante – FMM, relativos a projetos de navegação marítima;
- Emissão 8 (oito) pareceres sobre Consultas Prévias para financiamentos à Construção Naval com recursos do Fundo de Marinha Mercante – FMM, relativos a projetos de navegação interior;
- Análise de 8 (oito) solicitações de Autorização de Afretamento de embarcações para operação na Navegação Interior, todas concedidas;
- Análise de 9 (nove) requerimentos de Termos de Autorização para operar na Navegação Interior, sendo publicados 8 (oito) e um arquivado; 10 (dez) outros requerimentos encontram-se em análise, com pendências;
- Credenciamento de 6 (seis) e des-credenciamento de 4 (quatro) empresas brasileiras de navegação nos tráfegos cobertos pelo Acordo Bilateral de Transporte Marítimo entre o Brasil e os EUA;
- Análise e parecer sobre a importação de navios usados.

### **3.2.3. Fiscalização**

- Acompanhamento mensal das operações dos 14 Acordos Operacionais homologados entre empresas brasileiras e estrangeiras, registro das embarcações que fizeram parte dos mesmos, e inclusão das embarcações nos tráfegos, de acordo com seus escopos geográficos;
- Prestação de atendimento aos usuários em suas solicitações, sendo respondidas todas as reclamações recebidas.
- Análise de denúncia, encaminhada pela Associação Nacional do Transporte de Carga – NTC, de práticas desleais de comércio na prestação dos serviços de transporte na Bacia Amazônica, por parte de empresa brasileira de navegação.
- Instauração de processo administrativo para apuração da situação técnica, econômica e financeira da empresa brasileira de navegação Neptunia;
- Investigadas 6 (seis) denúncias de infração à ordem econômica e/ou legislação específica, sendo 4 (quatro) com apuração concluída.

### **3.2.5. Informação**

- Negociação de termos de Convênio de Cooperação Técnica a ser celebrado entre a ANTAQ e a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil;
- Elaboração de minuta de Convênio de Cooperação Técnica a ser celebrado entre a ANTAQ e o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), visando o intercâmbio de informações relativas à segurança da navegação e ao acompanhamento das

- atividades de tráfego aquaviário (CONV-PRG-ANTAQ/Nº 005/2002, assinado em 25/11/2002);
- Participação em reunião realizada em Genebra, Suíça, pela IMO, Organização Marítima Internacional, para tratar do tema Serviços;
  - Desenvolvimento e implantação de um Sistema de Afretamentos de Embarcações Estrangeiras;
  - Levantamento preliminar para o desenvolvimento do Sistema de Liberação de Cargas Prescritas;
  - Levantamento preliminar para o desenvolvimento de um Sistema de Acordos Operacionais entre empresas brasileiras e estrangeiras de navegação;
  - Participação em 7 (sete) reuniões Ordinárias da Comissão Permanente de Meio Ambiente do Ministério dos Transportes;
  - Participação em 3 (três) Reuniões Interministeriais promovidas pela Secretaria Executiva (SEC) da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO), para tratar dos seguintes temas:  
Proposta de Minuta de Convenção de Água de Lastro;  
Acompanhamento da Proposta de Minuta de Convenção Internacional do Controle de Sistemas de Tintas Anti-incrustantes;  
Processo de ratificação da Convenção internacional relativa à Intervenção em Alto Mar nos Casos de Acidentes por Poluição por Óleo.
  - Participação em 2 (duas) Reuniões do Fórum Consultivo da Secretaria Executiva (SEC) da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO), sobre temas tratados no Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marítimo da IMO;
  - Participação em Reunião Inter-sessional e em Grupo de Trabalho para elaboração da Convenção de Água de Lastro;
  - Participação em Grupo de Trabalho para tratar da ratificação do Protocolo de 1996, relativo à Convenção de Londres sobre o Alijamento de Resíduos e Outras Matérias no Mar;
  - Participação em Seminário sobre a Convenção da Água de Lastro.
  - Participação na Delegação Brasileira para a 48ª Sessão do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC 48) realizada, em Londres;
  - Participação no Grupo de Trabalho sobre a ratificação pelo Brasil do Protocolo 1996 à Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias;
  - Participação na reunião do Grupo Negociador Especial (SNG) da OCDE, sobre um novo Acordo referente à construção naval, buscando regular as condições de competitividade do mercado internacional de navios;
  - Implantação do registro informatizado das informações relativas aos Afretamentos e Acordos Operacionais entre empresas brasileiras e estrangeiras;
  - Emissão de relatórios quinzenais sobre afretamentos/registros e liberações de cargas prescritas à bandeira brasileira concedidas;
  - Crítica e registro em computador de 52.270 manifestos de carga, exercício 2001, referentes às Navegações de Longo Curso e de Cabotagem, para a elaboração do Anuário Estatístico;
  - Atualização dos dados de acompanhamento da frota das empresas brasileiras de navegação autorizadas pela ANTAQ a operar nas navegações de longo curso, cabotagem, interior, apoio marítimo e apoio portuário;

- Elaboração dos Termos de Referência para os Estudos:  
Transporte Fluvial de Passageiros na Amazônia: Regulação do Setor e Segurança da Navegação;  
Diagnóstico da Navegação de Cabotagem, visando a Regulação do Setor;  
Diagnóstico da Navegação de Longo Curso, visando a Regulação do Setor;  
Diagnóstico da Navegação de Apoio Portuário, visando a Regulação do Setor;  
Diagnóstico da Navegação de Apoio Marítimo, visando a Regulação do Setor;  
Diagnóstico da Construção Naval, visando a Regulação do Setor.
- Acompanhamento do estudo Transporte Fluvial de Passageiros na Amazônia contratado com à COPPETEC (UFRJ). Elaboração de minuta de Convênio de Cooperação Técnica e realização de contatos com entidades locais, para apoio ao acompanhamento do estudo;
- Avaliação da participação nos fretes gerados, dos países com os quais temos Acordos Bilaterais de Transporte Marítimo, através da realização de dois estudos estatísticos;
- Contribuição à análise sobre a posição brasileira para o segmento marítimo, com vistas à retomada das negociações MERCOSUL-ALCA e MERCOSUL-UNIÃO EUROPÉIA, através da participação nas 3 reuniões do Grupo Interministerial de Trabalho sobre Comércio Internacional de Mercadorias e Serviços – GICI, e da participação na Reunião do Comitê de Negociações Birregionais MERCOSUL-UNIÃO EUROPÉIA;
- Contribuição à formalização de proposta de oferta de serviço para o segmento transporte marítimo, no âmbito das negociações do Acordo Geral de Comércio e Serviços da Organização Mundial do Comércio (GATS-OMC), através da participação na reunião final em Genebra;
- Elaboração de respostas aos questionamentos encaminhados por outros países sobre legislação brasileira de transporte marítimo, com base nos fundamentos da OMC. Número de questionários respondidos: 13 (treze);
- Avaliação dos resultados obtidos no tráfego bilateral entre o Brasil e os Estados Unidos, com o propósito de obter subsídios para as negociações para a renovação do Acordo Bilateral de Transporte Marítimo;
- Participação no Seminário sobre Segurança na Navegação Interior promovido pela Diretoria de Portos e Costas realizado em Belém.

## **ANEXO I – ATOS DE REGULAMENTAÇÃO EM NAVEGAÇÃO**

### **RESOLUÇÃO Nº 52-ANTAQ, DE 19/NOVEMBRO/2002.**

APROVA A NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO A PESSOA JURÍDICA BRASILEIRA PARA OPERAR COMO EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO NAS NAVEGAÇÕES DE LONGO CURSO, DE CABOTAGEM, DE APOIO PORTUÁRIO E DE APOIO MARÍTIMO.

**A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-ANTAQ**, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 27, inciso IV, combinado com os arts. 43 e 44 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, considerando os resultados da audiência pública realizada e o que foi deliberado em sua 7ª Reunião Extraordinária, realizada em 19 de novembro de 2002,

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar a Norma para outorga de autorização a pessoa jurídica brasileira para operar como empresa brasileira de navegação nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo, na forma do Anexo desta Resolução.

Art. 2º - As disposições da Norma de que trata o art. 1º são aplicáveis aos processos em tramitação na ANTAQ na data da entrada em vigor da referida Norma.

Art. 3º - Esta Resolução e bem assim a Norma de que trata o artigo 1º entram em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS ALBERTO WANDERLEY NOBREGA  
Diretor-Geral

## **ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 052/ANTAQ, DE 19 DE NOVEMBRO DE 2002.**

**NORMA PARA OUTORGA DE AUTORIZAÇÃO A PESSOA JURÍDICA BRASILEIRA PARA OPERAR COMO EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO NAS NAVEGAÇÕES DE LONGO CURSO, DE CABOTAGEM, DE APOIO PORTUÁRIO E DE APOIO MARÍTIMO.**

### **CAPÍTULO I DO OBJETO**

Art. 1º A presente Norma tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a outorga de Autorização para a pessoa jurídica brasileira operar como empresa brasileira de navegação nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo

### **CAPÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 2º Para os efeitos desta Norma, consideram-se:

I - outorga de autorização: ato administrativo unilateral, editado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, de caráter precário e discricionário, que autoriza a pessoa jurídica brasileira a operar por prazo indeterminado como empresa brasileira de navegação;

II - 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 pela ANTAQ;

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

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

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

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

VII - proprietário: a pessoa física ou jurídica em cujo nome estiver inscrita ou registrada a embarcação.

### **CAPÍTULO III DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR**

Art. 3º A Autorização para operar como empresa brasileira de navegação somente poderá ser outorgada a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, que atenda aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nesta Norma, na legislação complementar e normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil.

Art. 4º Para o fim de instruir o pedido de outorga de autorização, a pessoa jurídica deverá comprovar o atendimento dos seguintes requisitos:

I - ser proprietária de pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira, com inscrição em órgão do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (STAA) da Marinha do Brasil e, no caso previsto no art. 3º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, na redação dada pela Lei nº 9.774, de 21 de dezembro de 1998, registrada em seu nome no Registro de Propriedade Marítima do Tribunal Marítimo, adequada à navegação pretendida, conforme definido nos incisos III, IV, V e VI, do art. 2º, e em condições de operação, atestada por

sociedade classificadora reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira, com seguros de casco e máquinas, e de responsabilidade civil em vigor;

II - apresentar boa situação econômico-financeira, caracterizada por:

- a) ter patrimônio líquido mínimo de R\$ 8.000.000,00 (oito milhões de reais), para a navegação de longo curso;
- b) ter patrimônio líquido mínimo de R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais), para a navegação de cabotagem;
- c) ter patrimônio líquido mínimo de R\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos mil reais), para as navegações de apoio portuário e de apoio marítimo;

III - ter índice de liquidez corrente igual ou superior a 1 (um).

§ 1º. Fica dispensada do requisito de patrimônio líquido de que trata a alínea "b", do item II, a pessoa jurídica cujo pleito tenha por objeto operar na navegação de cabotagem, exclusivamente embarcações de porte bruto inferior a 1.000 TPB.

§ 2º. Fica dispensada do requisito de patrimônio líquido mínimo de que trata a alínea "c", do item II a pessoa jurídica cujo pleito tenha por objeto operar nas navegações de apoio portuário e de apoio marítimo, exclusivamente embarcações sem propulsão ou com propulsão com potência de até 800 HP.

§ 3º Nas hipóteses de que tratam os §§ 1º e 2º, a outorga da autorização fica condicionada à aferição, pela ANTAQ, mediante laudo técnico fundamentado, das condições econômicas e financeiras da requerente para o pleno desenvolvimento dos serviços da navegação pretendida, na forma do disposto no art. 9º desta Norma.

§ 4º Constatada que a situação patrimonial da requerente não constitui garantia adequada para fazer face ao pleno desenvolvimento dos serviços da navegação pretendida, conforme estabelecido no § 3º, a ANTAQ condicionará a outorga da autorização à firmatura de termo de responsabilidade pelos sócios ou acionistas por meio do qual se comprometam entre si, e de forma solidária, perante a Administração Pública, em especial a ANTAQ, e perante terceiros, a responder por todos os fatos e atos praticados pela pessoa jurídica em decorrência da atividade de navegação pretendida, independentemente do capital social desta, e a não reivindicar qualquer exceção fundada em seus estatutos ou atos constitutivos, cujas disposições possam servir de base a qualquer reclamação concernente à atividade desenvolvida ou obrigação eventual a ser assumida pela pessoa jurídica pessoa autorizada.

Art. 5º Alternativamente à exigência de que trata o inciso I, do art. 4º, respeitado o disposto nos incisos II e III do mesmo artigo, a pessoa jurídica poderá obter autorização:

I - mediante a apresentação de contrato de afretamento a casco nu, por prazo superior a um ano, de embarcação registrada no Registro de Propriedade Marítima do Tribunal Marítimo, celebrado com o proprietário da embarcação, que deverá ser adequada à navegação pretendida, conforme definido nos incisos III, IV, V e VI do Art. 2º, e em condições de operação atestada por sociedade classificadora reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira;

II - mediante a apresentação de contrato e cronograma físico e financeiro da construção de embarcação adequada à navegação pretendida e comprovação de que 10% (dez por cento) do peso leve da embarcação estejam edificados em estaleiro brasileiro, em sua área de lançamento, e bem assim compromisso de encaminhar à ANTAQ, trimestralmente, relatório firmado pelo representante legal da requerente, informando a evolução do estágio da construção e o andamento da execução financeira, ficando estabelecido que o atraso superior a 25% (vinte e cinco por cento) do prazo de construção previsto no cronograma, limitado este prazo a trinta e seis meses, determinará o cancelamento da autorização e a consequente

interrupção da operação das embarcações afretadas, salvo motivo de força maior, devidamente comprovado.

III - com a finalidade específica de obter financiamento junto ao Fundo da Marinha Mercante para fins de construção de embarcação em estaleiro brasileiro, neste caso sem direito de afretamento de embarcação, enquanto não forem atendidas as condições do inciso II deste artigo.

Parágrafo único. É vedado, em qualquer hipótese, o uso de uma mesma embarcação para cumprimento, por pessoas jurídicas diferentes, dos requisitos estabelecidos no inciso I do art. 4º e no inciso I deste artigo.

Art. 6º O pedido de Autorização para operar deverá ser formalizado em requerimento dirigido ao Diretor-Geral da ANTAQ, instruído com a seguinte documentação:

I - ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em que conste como objeto social da pessoa jurídica a atividade pretendida de serviços de transporte e de apoios aquaviários, e, no caso de sociedade por ações, acompanhado dos documentos de eleição de seus administradores com mandato em vigor;

II - balanço patrimonial auditado e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios. No caso de pessoa jurídica recém criada, deverá ser apresentado Balanço de Abertura, relativo à sua constituição.

III - Título de Inscrição em órgão do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil ou, no caso previsto no art. 3º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, na redação dada pela Lei nº 9.774, 21 de dezembro de 1998, Provisão de Registro de Propriedade Marítima expedido pelo Tribunal Marítimo, acompanhado, no caso de afretamento a casco nu, do contrato de afretamento, conforme estabelecido no inciso I do art. 5º, ou, no caso de embarcação em construção, conforme estabelecido no inciso II do art. 5º, da licença de construção emitida pela Autoridade Marítima Brasileira, arranjo geral da embarcação e plano de capacidade, quando for o caso, quadro de usos e fontes e contrato de construção devidamente assinado entre as partes;

IV - certidão negativa de falência ou concordata expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica;

V - prova de regularidade para com as Fazendas Federal, Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica, quando couber;

VI - prova de regularidade relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço-FGTS, demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais previstos em lei.

§ 1º. Os documentos exigidos neste artigo poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada em cartório, mediante autenticação pela ANTAQ ou publicação em órgão da imprensa oficial.

§ 2º. A ANTAQ poderá solicitar a apresentação de documentação complementar necessária à análise do requerimento.

Art. 7º A autorização para operar como empresa brasileira de navegação terá vigência a partir da data de publicação do correspondente Termo de Autorização no Diário Oficial da União, importando o exercício das operações pela autorizada em plena aceitação das condições estabelecidas na legislação de regência, nesta Norma e no referido Termo de Autorização.

## **CAPÍTULO IV DA OPERAÇÃO**

Art. 8º A autorização para operar como empresa brasileira de navegação obriga a pessoa jurídica autorizada a submeter-se aos princípios da livre concorrência, cumprindo à

ANTAQ reprimir toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se, quando for o caso, as providências previstas no artigo 31 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 9º A empresa brasileira de navegação se obriga a executar os serviços autorizados de transporte ou apoios aquaviários, com observância das características próprias da operação, das normas e regulamentos pertinentes e sempre de forma a satisfazer os requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público e a preservação do meio ambiente.

Parágrafo único: Para o transporte a granel de petróleo, seus derivados e gás natural nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário, a empresa brasileira de navegação deverá atender as normas estabelecidas pela Agência Nacional de Petróleo - ANP.

Art. 10 A empresa brasileira de navegação somente poderá operar embarcação que esteja com apólices em vigor de seguros de casco e de máquinas, e bem assim de responsabilidade civil.

Art. 11 A empresa brasileira de navegação deverá manter aprestada e em condição de operação comercial, no mínimo, uma embarcação e, no caso de uma paralisação eventual superior a 90 (noventa) dias contínuos, apresentar justificativa devidamente comprovada para apreciação e decisão pela ANTAQ.

§ 1º. A embarcação de que trata este artigo deverá ser de propriedade da empresa brasileira de navegação ou, no caso de autorização outorgada com base no inciso I do art. 5º, afretada a casco nu, por prazo superior a um ano.

§ 2º. No caso de autorização outorgada com base no inciso II do art. 5º, a embarcação poderá ser afretada até que a empresa brasileira de navegação receba a embarcação em construção e passe a operá-la.

§ 3º. No caso de autorização com base no inciso III do art. 5º, a partir do momento em que forem atendidas as condições estabelecidas no inciso II do mesmo art. 5º, a embarcação poderá ser afretada, até o momento em que a empresa brasileira de navegação receba a embarcação em construção e passe a operá-la.

Art. 12 A empresa brasileira de navegação deverá iniciar a operação pretendida em até doze meses da data de publicação do Termo de Autorização no Diário Oficial da União, sob pena de cassação sumária da referida autorização.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica à empresa brasileira de navegação optante por qualquer das alternativas previstas nos incisos II e III do art. 5º.

Art. 13 Para fins de registro e atualização de informações, a empresa brasileira de navegação fica obrigada a enviar à ANTAQ, anualmente, conforme os prazos a seguir estabelecidos, os documentos relacionados no art. 6º, desta Norma, devendo ainda informar a existência de fatos supervenientes que alterem substancialmente as condições refletidas pela documentação apresentada:

- I - para as navegações de longo curso e de cabotagem, até 30 de junho;
- II - para a navegação de apoio marítimo, até 30 de julho;
- III - para a navegação de apoio portuário, até 30 de setembro.

§ 1º. Para a empresa brasileira de navegação que operar em mais de um tipo de navegação, considerar-se-á a data limite que ocorrer mais cedo.

§ 2º. A empresa brasileira de navegação que for autorizada após as datas fixadas nos incisos deste artigo, somente apresentará os documentos no ano subsequente.

Art. 14 O exercício da fiscalização pela ANTAQ não atenua, não limita e nem exclui a responsabilidade da empresa brasileira de navegação de arcar com todos os prejuízos que vier a causar ao poder público, aos usuários e a terceiros.

Art. 15 A empresa brasileira de navegação deverá permitir e facilitar o exercício de fiscalização, em qualquer época, pelos técnicos da ANTAQ ou por ela designados, bem assim prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica e financeira vinculadas à autorização, nos prazos que lhes forem assinalados.

Art. 16 A empresa brasileira de navegação deverá informar, em até quinze dias úteis após a ocorrência do fato, mudança de endereços, substituição de administradores, alterações de controle societário, alterações patrimoniais relevantes e alterações de qualquer tipo na frota em operação, inclusive perda de classe de suas embarcações.

## **CAPÍTULO V DAS PENALIDADES**

Art. 17 O descumprimento de qualquer disposição legal, regulamentar ou dos termos ou condições expressas ou decorrentes no Termo de Autorização implicará a aplicação das seguintes penalidades, conforme estabelecido em norma própria baixada pela ANTAQ:

I - advertência; II - multa; III - suspensão; IV - cassação; V - declaração de inidoneidade.

## **CAPÍTULO VI DA EXTINÇÃO**

Art. 18 A autorização poderá ser extinta por sua plena eficácia, por renúncia, por falência ou extinção da pessoa jurídica autorizada, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação ou cassação, mediante processo regular, nas seguintes hipóteses:

I - anulação, quando eivada de vícios que a tornem ilegal, ou quando constatado que a pessoa jurídica autorizada apresentou documentação irregular ou usou de má fé nas informações prestadas, independentemente de outras penalidades cabíveis;

II - cassação, por interesse público devidamente justificado ou, a critério da ANTAQ, considerada a gravidade da infração, quando:

a) os serviços objeto da autorização não forem executados ou o forem em desacordo com as normas aprovadas pela ANTAQ e pelos demais órgãos competentes; b) não forem cumpridas, nos prazos assinalados, as penalidades aplicadas; c) não for atendida intimação para regularizar a execução dos serviços autorizados; d) for impedido ou dificultado o exercício da fiscalização pela ANTAQ; e) não forem prestadas as informações solicitadas pela ANTAQ, para o exercício de suas atribuições; f) for cometida infração contra norma instituída pela ANTAQ, para a qual seja cominada a pena de cassação; g) houver perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização.

## **CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 19 É facultado à ANTAQ autorizar a prestação de serviços de transporte e de apoio aquaviário no caso de interesse público e de emergência devidamente caracterizado.

§ 1º. A autorização em caráter de emergência vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, não gerando direitos para continuidade da prestação dos serviços.

§ 2º. O princípio da livre concorrência de que trata o art. 8º não se aplica à Autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa brasileira de navegação, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela ANTAQ.

Art. 20 A pessoa jurídica que na data de instalação da ANTAQ já era detentora de Autorização para operar como empresa brasileira de navegação, regularmente emitida em conformidade com as normas até então vigentes, e bem assim a pessoa jurídica que obteve a referida Autorização a partir da data de instalação da ANTAQ e até a data de entrada em vigor desta Norma, deverão se adaptar às disposições do Capítulo IV desta Norma no prazo de noventa dias.

Parágrafo único. A ANTAQ fiscalizará o cumprimento do disposto neste artigo e aplicará as penalidades cabíveis no caso de inobservância das disposições do referido Capítulo IV.

Art. 21 Na forma do disposto no art. 50 da Lei nº 10.233, de 2001, na redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 2001, a ANTAQ, no período de cento e oitenta dias, convocará as empresas brasileiras de navegação que na data de instalação da Autarquia já eram detentoras de Autorização, para efeito de expedição de novos instrumentos de outorga, os quais serão regidos, no que couber, pelas normas gerais estabelecidas nas Subseções I e IV da Seção IV do Capítulo VI da referida Lei nº 10.233, de 2001.

§ 1º. Aplica-se às empresas de navegação que obtiveram autorização após a data da instalação da ANTAQ e até a entrada em vigor desta Norma, no que couber, o disposto neste artigo.

§ 2º. Para os fins do disposto no caput, ANTAQ instaurará os respectivos processos administrativos e adotará as providências necessárias com vistas a obter toda a documentação e informações necessárias à expedição de novo instrumento de outorga, se for o caso.

§ 3º. A empresa brasileira de navegação que não encaminhar a documentação e as informações solicitadas ou de qualquer modo dificultar ou criar obstáculos à ação da ANTAQ com vistas ao disposto no caput, sujeitar-se-á às sanções cabíveis, inclusive a cassação da autorização.

Art. 22 A ANTAQ elaborará e editará norma específica disciplinando a outorga de autorização para pessoa jurídica operar como empresa brasileira de navegação destinada à execução dos serviços de dragagem.

Parágrafo único. Enquanto não editada a norma específica de que trata o caput, aplicam-se à operação de empresas destinadas à execução dos serviços de dragagem as disposições legais que regem a navegação de apoio portuário.

Art. 23 As disposições desta Norma são aplicáveis aos processos em tramitação na ANTAQ na data de publicação no Diário Oficial da União da referida Norma.

Art. 24 As situações não previstas na presente Norma serão resolvidas pela Diretoria da ANTAQ.

## ANEXO II – ATOS DE REGULAMENTAÇÃO EM PORTOS

### RESOLUÇÃO N° 055-ANTAQ, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2002.

Aprova a Norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros.

**A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-ANTAQ**, tendo em vista a competência que lhe é conferida pelo art. 27, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, com base no disposto na Lei nº 8.630, de 1993, considerando os resultados da audiência pública realizada e o que foi deliberado em sua 38<sup>a</sup> Reunião Ordinária, realizada em 16 de dezembro de 2002,

RESOLVE:

Art. 1º. Aprovar a NORMA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREAS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DESTINADAS À MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGAS E AO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS, na forma do Anexo desta Resolução.

Art. 2º. As disposições da Norma de que trata o art. 1º são aplicáveis aos processos em tramitação na ANTAQ na data da entrada em vigor da referida Norma.

Art. 3º. Esta Resolução e bem assim a Norma de que trata o artigo anterior entram em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS ALBERTO WANDERLEY NOBREGA  
Diretor-Geral

## **ANEXO DA RESOLUÇÃO Nº 055-ANTAQ, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2002.**

NORMA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREAS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DESTINADAS À MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGAS E AO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS.

### **CAPÍTULO I DO OBJETO**

Art. 1º Esta Norma tem por objeto disciplinar e regular o arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas, referido no art. 4º, inciso I, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e ao embarque e desembarque de passageiros.

### **CAPÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:

I - Autoridade Portuária: a Administração do Porto Organizado;

II - Área do Porto Organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio, que devam ser mantidas pela Administração do Porto;

III - Infra-Estrutura Portuária: o conjunto de instalações portuárias, de uso comum, colocadas à disposição dos usuários, operadores portuários e arrendatárias de um porto organizado, compreendendo: a estrutura de proteção e acesso aquaviário, as vias de circulação interna, rodoviária e ferroviária, bem como dutos e instalações de suprimento do porto organizado;

IV - Serviços de Uso Comum: os serviços disponíveis aos usuários, arrendatárias e operadores de um porto organizado, em bases isonômicas, providos pela Autoridade Portuária;

V - Tarifas Portuárias: taxas cobradas pela Autoridade Portuária, como contrapartida pelo uso da infra-estrutura portuária e pela prestação de serviços de uso comum;

VI - Valor do Contrato: valor nominal, indicativo da soma dos valores a serem pagos pela arrendatária como contrapartida pelo uso das áreas e instalações arrendadas, incluindo a parcela mínima contratual relativa à movimentação de cargas e passageiros, computado para todo o período de vigência do contrato;

VII - Valor do Arrendamento: aquele devido mensalmente pela arrendatária à Autoridade Portuária, em função do uso das áreas, instalações e equipamentos arrendados e da movimentação de carga e passageiros, composto de uma fração proporcional do Valor do Contrato, acrescido da parcela variável, se houver, apurada no mês de competência;

VIII - Preços: aqueles cobrados pela arrendatária em função de serviços prestados aos usuários nas áreas e instalações portuárias.

Art. 3º A Autoridade Portuária é a responsável pela elaboração e implantação do Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias de cada porto organizado e o submeterá à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

§ 1º. A execução do programa será objeto de fiscalização pela ANTAQ.<

§ 2º. O programa obedecerá ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do respectivo porto, elaborado pela Autoridade Portuária e aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária, o qual conterá, entre outros aspectos, a indicação em planta das áreas e instalações a serem arrendadas e sua descrição com as respectivas características e destinações.

§ 3º. Para a elaboração do programa, a Autoridade Portuária deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - intensificação do aproveitamento da infra-estrutura;
- II - melhoria do desempenho operacional e da qualidade dos serviços portuários;
- III - redução dos custos portuários e, consequentemente, dos preços dos serviços prestados no porto;
- IV - promoção de um ambiente equilibrado de competição, na operação e exploração portuária;
- V - revitalização de áreas portuárias consideradas não operacionais, para fins culturais, recreativos e comerciais;
- VI - preservação ambiental na área do porto organizado;
- VII - promoção da segurança no porto.

§ 4º. A execução, pela Autoridade Portuária, do Programa de Arrendamento aprovado pela ANTAQ compreenderá:

- I - a elaboração de estudos de avaliação do empreendimento a que se destina cada arrendamento;
- II - a obtenção das licenças prévias ambientais para os empreendimentos pretendidos;
- III - a realização das licitações para arrendamento das áreas e instalações selecionadas;
- IV - a celebração do contrato de arrendamento;
- V - a fiscalização e o gerenciamento da execução dos contratos de arrendamento.

### **CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS GERAIS**

Art. 4º Nos termos do art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993, as áreas e instalações arrendadas na área do porto organizado serão sempre de uso público.

Art. 5º As instalações de acostagem, ainda quando integrantes de arrendamentos, ressalvados direitos adquiridos em virtude de contratos firmados antes da vigência desta Norma, não são de uso exclusivo da arrendatária, sendo entretanto assegurada a prioridade de atracação às embarcações com cargas destinadas, provenientes ou a serem movimentadas pela arrendatária, salvo nas hipóteses de intervenção da Autoridade Marítima, de que tratam o inciso XI, in fine, do §116º e o § 3º do art. 33 da Lei nº 8.630, de 1993.

§ 1º Antes de autorizar a atracação de embarcações às quais não seja assegurada preferência, nos termos do caput, a Autoridade Portuária, observado o Regulamento do Porto, levará em conta a adequabilidade das instalações e equipamentos disponíveis, a natureza da carga transportada, as responsabilidades da arrendatária junto à autoridade aduaneira, e outros aspectos pertinentes, de forma a não causar interferência prejudicial às operações normais da arrendatária.

§ 2º Dependerá de anuênciam da arrendatária a realização, por terceiros, de operações portuárias nas áreas arrendadas, que puderem ser realizadas pela arrendatária, ressalvadas as situações de emergência ou relevante interesse público.

Art. 6º O arrendamento de áreas e instalações portuárias é condicionado ao compromisso, pela arrendatária, da prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, em bases não discriminatórias.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez de operação, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade dos preços respectivos.

§ 2º As diversas características do serviço adequado deverão ser apuradas e acompanhadas através de indicadores objetivos do desempenho operacional da arrendatária, atendendo ao que estabelece o inciso III do § 4º do art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993.

## **CAPÍTULO IV** **DA AVALIAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**

Art. 7º As licitações para arrendamento de áreas e instalações portuárias serão sempre precedidas da elaboração de estudos de viabilidade, visando à avaliação dos empreendimentos a que se destinam, e que compreenderão:

- I - a análise econômico-financeira;
- II - a análise da rentabilidade do empreendimento;
- III - o estabelecimento do valor mínimo do arrendamento;
- IV - o procedimento a ser seguido na licitação;
- V - a análise das condições de competição no mercado relevante;
- VI - a análise do passivo e dos riscos ambientais.

Art. 8º Os estudos de que trata o art. 7º serão executados separadamente por dois consultores independentes, contratados pela Autoridade Portuária, mediante licitação do tipo técnica e preço.

Parágrafo único. Mediante consulta formal da Autoridade Portuária, a ANTAQ poderá autorizar, no caso de empreendimentos de menor porte, a contratação do estudo de viabilidade com um único consultor.

Art. 9º Havendo divergência superior a vinte por cento quanto ao preço mínimo recomendado nas avaliações a que se refere o inciso III do art. 7º, será facultada à Autoridade Portuária a contratação de terceiro avaliador para se manifestar, em até sessenta dias, sobre as avaliações, devendo, na hipótese, a opinião do terceiro perito ser também levada em conta para a determinação do preço mínimo. Havendo contratação de terceiro avaliador, a Autoridade Portuária colocará à disposição do contratado toda a documentação relativa aos estudos de viabilidade anteriormente realizados.

Art. 10 O resultado dos estudos será consubstanciado em relatório que deverá explicitar os dados e as premissas utilizadas para a fixação do valor mínimo a ser pago pelo arrendamento, abrangendo, entre outros, os seguintes aspectos:

I - memorial descritivo das áreas e instalações a serem arrendadas, acompanhado das representações em planta de localização e de situação, incluindo as benfeitorias e equipamentos;

II - discriminação da natureza e projeção das quantidades de cargas ou passageiros que serão movimentadas nas áreas e instalações a serem arrendadas, por tipo, natureza e sentido, durante o período do arrendamento;

III - cenário macroeconômico utilizado para projeção da movimentação de cargas ou passageiros;

IV - critérios para a composição do valor mínimo e a fixação do prazo a ser estabelecido para o arrendamento;

V - estimativa de B receitas e despesas da arrendatária, devidamente justificada em memória de cálculo, para o volume de cargas ou quantidade de passageiros a serem movimentadas ou atendidos;

VI - principais responsabilidades da arrendatária, em especial quanto a investimentos e proteção ao meio ambiente;

VII - condições operacionais e estado de conservação das instalações e equipamentos;

VIII - valor orçado para os investimentos a serem realizados pela arrendatária nas instalações;

IX - previsão de eventuais expansões da instalação arrendada;

X - avaliação econômica e financeira do empreendimento tendo em vista o interesse da Autoridade Portuária;

XI - avaliação da viabilidade de competição no mercado relevante e identificação do risco de ocorrência de concentração.

## **CAPÍTULO V DO PROCESSO DE LICITAÇÃO**

Art. 11 A licitação para o arrendamento de áreas e instalações portuárias obedecerá ao procedimento estabelecido na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e será processada e julgada por Comissão Especial de Licitação designada pela Autoridade Portuária.

§ 1º Caso se verifique a hipótese prevista no art. 39 da Lei nº 8.666, de 1993, o processo licitatório para arrendamento de áreas e instalações portuárias deverá ser precedido de audiência pública, na qual será divulgada a minuta do Termo de Referência, que deverá conter disposições sobre:

I - o objetivo e a finalidade do empreendimento de arrendamento;

II - a descrição das áreas e das instalações portuárias a serem arrendadas, acompanhada das representações em planta de localização e de situação, bem como indicação do seu estado de conservação;

III - a relação dos equipamentos a serem arrendados, com as respectivas características técnicas e seu estado de conservação;

IV - a discriminação da natureza e previsão das quantidades mínimas de cargas que serão movimentadas ou de passageiros que serão atendidos nas áreas e instalações a serem arrendadas, por tipo, natureza e sentido;

V - os critérios utilizados para composição do valor mínimo estabelecido para o Valor do Arrendamento;

VI - a previsão de expansão das instalações portuárias e de equipamentos para atender ao aumento de demanda de movimentação de cargas, sem prejuízo da prestação adequada da operação portuária;

VII - as disposições do Regulamento do Porto Organizado e as normas de procedimento à observância do disposto no art. 5º desta Norma.

§ 2º Após a realização das audiências públicas deverá ser aberto prazo, de no mínimo dez dias úteis, para apresentação de manifestações formais dos interessados, facultadas críticas e sugestões ao Termo de Referência apresentado.

§ 3º Previamente aos procedimentos de que trata o caput, será autuado processo administrativo referente à licitação, protocolado e numerado, contendo a autorização para instauração do certame e a indicação sucinta do seu objeto, ao qual serão juntados os seguintes documentos:

I - relatório dos estudos discriminados no art. 10;

II - prova de convocação da audiência pública, quando for o caso;

III - ata da audiência pública, se for o caso;

IV - edital e seus respectivos anexos;

V - comprovante das publicações do edital resumido, na forma do art. 21 da Lei nº 8.666, de 1993;

VI - ato de designação da Comissão Especial de Licitação;

VII - original das propostas com os documentos que as instruírem;

VIII - atas, relatórios e deliberações da Comissão Especial de Licitação;

IX - pareceres técnicos e jurídicos emitidos sobre a licitação;

X - impugnações e recursos eventualmente impetrados e respectivas manifestações e decisões;

XI - atos de adjudicação do objeto da licitação e da sua homologação;

XII - despacho de anulação ou de revogação da licitação, quando for o caso, fundamentado circunstancialmente;

XIII - instrumento do contrato;

XIV - outros comprovantes de publicações e demais documentos relativos à licitação.

Art. 12 O processo de licitação será público, sendo acessíveis ao público os atos de seu procedimento, salvo quanto ao conteúdo das propostas até a respectiva abertura.

Art. 13 O julgamento da licitação terá por base os critérios definidos no respectivo edital, que terá obrigatoriamente como anexos o termo de referência e a minuta do contrato e conterá disposições sobre:

I - o objeto e o prazo do arrendamento;

II - o local e os horários em que serão fornecidas aos interessados as informações necessárias à elaboração das propostas;

III - a data, hora e local para recebimento das propostas;

IV - as condições para participar da licitação e a forma de apresentação das propostas;

V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal, e bem assim da garantia de execução do contrato;

VI - o critério objetivo para o julgamento das propostas, que levará em conta:

a) obrigatoriamente, o maior Valor do Arrendamento calculado para uma movimentação normal de cargas ou passageiros estipulada no edital;

b) opcionalmente, um valor que seja função decrescente dos preços máximos oferecidos para a remuneração dos serviços prestados aos usuários.

VII - os parâmetros mínimos de qualidade e de produtividade aceitáveis para a prestação do serviço adequado;

VIII - a obrigatoriedade, sempre que existirem condições que restrinjam a competição no porto, de serem fixados na proposta dos licitantes os preços máximos que poderão ser cobrados dos usuários pelos serviços básicos;

IX - os critérios de reajuste e revisão dos valores do arrendamento e, quando for o caso, dos preços máximos cobrados dos usuários;

X - a parte responsável pelos investimentos em infra-estrutura, melhoramentos e ampliação das instalações e o prazo de sua realização, quando necessário;

XI - as regras para interposição dos recursos administrativos cabíveis;

XII - as condições para o recebimento e restituição dos bens arrendados.

Art. 14 A pessoa jurídica que, individualmente ou em consórcio, já explore área ou instalação com a mesma finalidade, no porto ou na área do mercado relevante, sendo vencedora em outra licitação, ficará obrigada a transferir o arrendamento anterior.

§ 1º O disposto no caput não se aplica caso a competição não seja possível ou não exista risco de concentração de mercado, conforme os estudos de viabilidade previstos no art. 7º desta Norma.

§ 2º O edital conterá disposição visando dar cumprimento ao previsto neste artigo, sem prejuízo da continuidade das operações.

Art. 15 Em caso de empate entre duas ou mais propostas, a classificação far-se-á sucessivamente, nos seguintes termos:

I - será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira;

II - em caso de estar entre as propostas empatadas uma ou mais apresentadas por consórcio, a preferência será dada àquela que tiver a maior percentagem de participação de empresa brasileira;

III - persistindo o empate, realizar-se-á sorteio, em ato público, para o qual todos os licitantes serão convocados.

Art. 16 Na hipótese de todas as propostas serem inabilitadas ou desclassificadas, a Autoridade Portuária poderá fixar prazo de oito dias úteis para que os licitantes providenciem o saneamento dos vícios apontados nas respectivas propostas, nos termos do art. 48 § 3º da Lei nº 8.666, de 1993.

Art. 17 No caso de licitantes em consórcio deverá ser exigida, como condição para a assinatura do contrato de arrendamento, a constituição de Sociedade de Propósito Específico, bem como a exibição prévia do seu acordo de sócios ou acionistas, se houver, ou declaração de sua inexistência firmada pelo representante legal da sociedade.

Art. 18 É vedado na licitação admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do procedimento licitatório e a livre concorrência na execução do serviço ou estabeleçam preferências ou distinções entre os licitantes.

## **CAPÍTULO VI DO CONTRATO**

Art. 19 O contrato de arrendamento de áreas e instalações portuárias de que trata esta Norma constitui espécie do gênero contrato administrativo e se regula pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se, supletivamente, as disposições do direito privado.

Art. 20 O regime jurídico do contrato administrativo de que trata esta Norma confere à Autoridade Portuária a prerrogativa de alterá-lo unilateralmente e, bem assim, de modificar a prestação dos serviços para melhor adequá-los às finalidades de interesse público, respeitados os direitos da arrendatária, inclusive com relação a indenizações devidas, apuradas em processo administrativo regular.

Art. 21 O prazo do arrendamento deverá ser suficiente para amortização dos investimentos previstos no contrato a serem feitos pela arrendatária e proporcionar-lhe a adequada remuneração, conforme parâmetros adotados no estudo de avaliação do empreendimento.

Art. 22 A fiscalização exercida pelos órgãos competentes não exclui, limita ou atenua a responsabilidade da arrendatária por prejuízos causados à Autoridade Portuária, aos usuários ou a terceiros.

Art. 23 Serão de exclusiva responsabilidade da arrendatária todos os encargos, ônus, obrigações ou compromissos por ela contratados com terceiros, inclusive aqueles de origem trabalhista, ficando vedado, em caso de inadimplemento, o chamamento subsidiário ou solidário da Autoridade Portuária.

Art. 24 Sob pena de extinção do arrendamento, a transferência do controle societário da arrendatária dependerá de prévia anuência da Autoridade Portuária, e deverá ser comunicada à ANTAQ, tendo em vista o disposto no art. 20, inciso II, alínea "b" da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 25 A transferência do controle societário da arrendatária para pessoa que, individualmente ou em sociedade, detenha o controle societário de outra pessoa jurídica que já

explore terminal congêneres dentro de um mesmo porto organizado, só será autorizada após análise e aprovação da ANTAQ, com vistas à preservação da competição.

Art. 26 A ANTAQ exercerá, no âmbito do arrendamento e na esfera administrativa, a autoridade de árbitro para dirimir dúvidas ou conflitos de interpretação do contrato, não resolvidos amigavelmente entre a Autoridade Portuária e a arrendatária.

Art. 27 O foro para a solução de divergências com relação à execução do contrato de arrendamento, não resolvidas amigavelmente, será o da justiça federal da seção judiciária onde se situar o porto organizado.

Art. 28 São cláusulas essenciais dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao Valor do Arrendamento e à remuneração devida pelas demais facilidades colocadas à disposição da arrendatária;

V - ao Valor do Contrato;

VI - às regras para reajuste do Valor do Arrendamento e demais prestações pecuniárias devidas pela arrendatária, para atualização do Valor do Contrato e bem assim para reajuste e revisão dos preços máximos dos serviços básicos, quando estipulados;

VII - à obrigação de execução das obras previstas de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a indicação da parte responsável, fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro e penalidades específicas para inadimplemento;

VIII - aos direitos dos usuários, com as obrigações correlatas da arrendatária e as sanções respectivas;

IX - à reversão dos bens aplicados no serviço;

X - aos direitos, garantias e obrigações da Autoridade Portuária e da arrendatária inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

XI - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

XII - às garantias para adequada execução do contrato;

XIII - ao início, término e, se for o caso, às condições necessárias para que possa ser pleiteada a prorrogação do contrato;

XIV - à responsabilidade da arrendatária pela inexecução ou execução deficiente dos serviços;

XV - às hipóteses de extinção do contrato, assegurando sempre a continuidade dos serviços;

XVI - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Autoridade Portuária, da ANTAQ e das demais autoridades com atuação no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XVII - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização pela Autoridade Portuária e autoridades aduaneira, marítima, sanitária, fito sanitária, de polícia marítima e demais autoridades governamentais com atuação no porto;

XVIII - ao livre acesso às instalações arrendadas pela Autoridade Portuária e pela ANTAQ;

XIX - às penalidades contratuais, sua graduação e sua forma de aplicação, observado o disposto nos artigos 47 a 49 desta Norma;

XX - à competência da ANTAQ para arbitrar, na esfera administrativa, as questões entre a Autoridade Portuária e a arrendatária relativas à interpretação e execução do contrato de arrendamento;

XXI - ao foro.

Parágrafo único. O contrato conterá, ainda, disposição prevendo a reunião das partes, a intervalos de cinco anos, para examinar a eventual ocorrência de externalidades que tenham afetado, de forma permanente e substancial, a operação da arrendatária e, nesta hipótese, renegociar o ajuste de sorte a, conforme o caso, estabelecer condições de viabilidade econômica para exploração das áreas e instalações arrendadas, ou promover a distribuição equitativa dos benefícios resultantes entre a arrendatária, a Autoridade Portuária e os usuários, vedada a ampliação do período de vigência.

Art. 29 Além das cláusulas essenciais mencionadas no Art. 28 o contrato conterá disposições relativas à obrigação da arrendatária de:

I - manter em dia o inventário e registro dos bens vinculados ao arrendamento;

II - prestar as informações sobre seus serviços e seus preços aos usuários;

III - adotar as medidas necessárias e adequadas para evitar ou estancar a geração de danos ao meio ambiente, que venham a ocorrer no empreendimento, ou já existentes, se previsto no edital;

IV - disponibilizar informações sobre desempenho operacional, dentro do padrão imposto pela Autoridade Portuária, para a avaliação permanente da prestação do serviço adequado;

V - cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis ao porto;

VI - promover a reposição de equipamentos e bens, mediante aquisição, recuperação ou substituição por outros, de forma a assegurar a prestação do serviço adequado;

VII - fornecer subsídios, quando solicitada, para o planejamento setorial visando à elaboração do PDZ;

VIII - manter seguro de responsabilidade civil compatível com suas responsabilidades perante a Autoridade Portuária, os usuários e terceiros, e efetuar o seguro do patrimônio arrendado;

IX - zelar pela integridade dos bens vinculados ao arrendamento, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em condições normais de funcionamento, limpeza e conservação;

X - prestar contas dos serviços, bem como fornecer informações econômico-financeiras e operacionais à Autoridade Portuária e aos órgãos governamentais competentes;

XI - solicitar previamente autorização à Autoridade Portuária, para realização de investimentos, instruindo o pedido com as especificações técnicas e o projeto básico de engenharia, já com a manifestação das autoridades competentes, para aprovação pela Autoridade Portuária;

XII - entregar à Autoridade Portuária, ao final das obras ou construções realizadas, as memórias do cálculo estrutural, os desenhos e as especificações "as built";

XIII - dar conhecimento prévio à Autoridade Portuária de qualquer acordo de acionistas ou sócios e suas alterações, bem como de qualquer modificação na composição de seu controle societário;

XIV - prover os recursos necessários à exploração das áreas e instalações arrendadas, por sua conta e risco;

XV - fornecer à Autoridade Portuária a relação atualizada dos serviços regularmente oferecidos e preços praticados;

XVI - prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade dos preços;

XVII - prestar todo o apoio necessário aos agentes da fiscalização da Autoridade Portuária e da ANTAQ, garantindo-lhes livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações vinculadas ao arrendamento, bem assim o exame de todas as demonstrações financeiras, demais documentos, sistemas de informações e estatísticas, concernentes à prestação dos serviços vinculados ao arrendamento;

XVIII - manter as condições de segurança operacional de acordo com as normas em vigor;

XIX - manter a continuidade do serviço, salvo interrupção causada por caso fortuito ou motivo de força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à Autoridade Portuária;

XX - pagar tributos e contribuições de qualquer natureza, incidentes ou que venham a incidir, sobre as áreas e instalações arrendadas e sobre a atividade exercida;

XXI - submeter-se à arbitragem da Autoridade Portuária, na hipótese do inciso X do art. 44, assegurado o direito de recurso à ANTAQ;

XXII - oferecer aos usuários todos os serviços básicos ou essenciais a serem prestados, cuja descrição detalhada constará do contrato, podendo incluir, quando condições de competição imperfeita tornarem recomendável, a fixação de preços máximos para sua prestação;

XXIII - permitir à Autoridade Portuária e à ANTAQ o acesso aos dados que compõem o custo dos serviços, sempre que pleiteada a revisão dos preços máximos estipulados ou, ainda, quando necessário para arbitragem de conflito;

XXIV - observar as condições estipuladas para devolução das áreas e instalações arrendadas, quando da extinção do contrato.

Parágrafo único. Na impossibilidade de cumprimento do disposto no inciso IX, em virtude do desgaste resultante do uso, a arrendatária fará a substituição do bem ou ressarcirá a Autoridade Portuária por seu valor de reposição.

## **CAPÍTULO VII DA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO**

Art. 30 A prorrogação do contrato de arrendamento poderá ser feita, a critério da Autoridade Portuária, mediante pedido da arrendatária, uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que previsto no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinqüenta anos.

Parágrafo único. O contrato de arrendamento indicará, objetivamente, as condições que deverão ser atendidas para que o pedido de prorrogação possa ser apreciado.

Art. 31 A solicitação para a prorrogação do contrato de arrendamento deverá ser feita, por escrito, pela arrendatária interessada e recebida pela Autoridade Portuária, no período de doze a vinte e quatro meses que preceder a data do término do prazo contratual. A falta de manifestação da arrendatária no período previsto será considerada como desistência de propor a prorrogação.

## **CAPÍTULO VIII DA EXTINÇÃO DO CONTRATO**

Art. 32 Extingue-se o contrato de arrendamento de áreas e instalações portuárias, por:

I - término do prazo;

II - caducidade;

III - anulação;

IV - rescisão administrativa unilateral, amigável ou judicial;

V - falência ou extinção da empresa arrendatária.

Art. 33 A Autoridade Portuária poderá declarar a caducidade do contrato de arrendamento nos casos de grave violação, não sanável ou contínua e não sanada, das obrigações da arrendatária, e em especial nas seguintes situações:

I - descumprimento de cláusulas contratuais, de disposições legais ou regulamentares, concernentes ao arrendamento, e do regulamento do porto;

II - desvio do objeto contratual pela arrendatária;

III - insolvência da arrendatária;

IV - transferência do controle da arrendatária ou subarrendamento total ou parcial não autorizados;

V - falta de pagamento de encargos contratuais à Autoridade Portuária, por mais de cento e vinte dias;

VI - interrupção da prestação dos serviços, sem que tenham sido tomadas medidas adequadas à remoção da respectiva causa;

VII - operações portuárias realizadas repetidamente de forma inadequada ou com infringência das normas legais e regulamentares aplicáveis;

VIII - recusa ou falha continuada em proceder à adequada conservação e manutenção dos bens que integram o arrendamento, e bem assim à prestação de serviço adequado;

IX - inadimplemento deliberado e reiterado das obrigações contratuais;

X - oposição repetida ao exercício da fiscalização, reiterada recusa ao cumprimento de exigências formuladas pela Autoridade Portuária por inobservância dos projetos aprovados, quando se mostrarem ineficazes as demais sanções contratuais;

XI - não cumprir, nos devidos prazos, as penalidades impostas por infrações cometidas;

XII - condenação, transitada em julgado, por sonegação de tributos ou de contribuições sociais;

XIII - descumprimento, sem justificativa legal, de decisões judiciais ou arbitrais;

XIV - recusa em prestar informações ou prestar informações falsas à Autoridade Portuária;

XV - paralisar os serviços requisitados pelos usuários por mais de quinze dias consecutivos, ou concorrer para tanto;

XVI - perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais, necessárias para manter a adequada exploração da área ou instalações arrendadas;

XVII - não atender intimação para regularizar a prestação do serviço, no prazo que lhe for concedido.

§ 1º A declaração de caducidade deverá ser precedida de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º Não configurado o inadimplemento ou a infração, o processo será arquivado.

§ 3º Configurado o inadimplemento ou a infração, a caducidade poderá ser declarada pela Autoridade Portuária, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades previstas no contrato.

§ 4º Declarada a caducidade nos termos do parágrafo anterior, fica assegurado à arrendatária o direito de ser compensada na forma do art. 42 desta Norma.

Art. 34 A caducidade do contrato de arrendamento não isentará a arrendatária de qualquer responsabilidade em relação a encargos, ônus, obrigações ou compromissos perante terceiros ou seus empregados, que em nenhuma hipótese serão transferidos à Autoridade Portuária.

Art. 35 A caducidade do contrato de arrendamento impedirá a arrendatária de se habilitar a novo procedimento licitatório para arrendamento de áreas e instalações portuárias, pelo prazo de sessenta meses.

Art. 36 Será anulado o contrato de arrendamento quando eivado de vícios que o tornem ilegal ou quando constatado que a arrendatária apresentou documentação irregular ou usou de má fé nas informações prestadas, independentemente de outras penalidades cabíveis.

Parágrafo único. A nulidade do processo licitatório implicará a anulação do contrato.

Art. 37 A Autoridade Portuária poderá rescindir o contrato unilateralmente, por interesse público comprovado, caso em que a arrendatária será indenizada em montante a ser definido mediante processo administrativo regular.

Art. 38 Na rescisão amigável, as partes estabelecerão as condições para o desfazimento do contrato.

Art. 39 O contrato de arrendamento poderá rescindido por iniciativa da arrendatária, mediante ação judicial específica, no caso de descumprimento das obrigações contratuais por parte da Autoridade Portuária, hipótese em que os serviços prestados pela arrendatária não poderão ser interrompidos ou paralisados até o trânsito em julgado da sentença ou da decisão judicial pertinente.

Art. 40 Motivo de força maior, caso fortuito, fato do princípio, ato da Administração ou interveniências imprevisíveis, devidamente comprovadas e justificadas, embora retardem ou impeçam a execução parcial ou total do ajuste, exoneram as partes de qualquer responsabilidade pelo atraso na prestação dos serviços, bem assim pelo descumprimento das obrigações emergentes do contrato de arrendamento e vinculadas a essas circunstâncias.

Art. 41 Extinto o arrendamento, retornam à Autoridade Portuária os direitos e privilégios decorrentes do arrendamento, com reversão dos bens vinculados, assumindo, a Autoridade Portuária, a operação do terminal, mediante a ocupação das suas instalações, equipamentos, materiais e, em caso de excepcional interesse público, utilização dos recursos humanos vinculados à sua operação.

Parágrafo único. Os bens reversíveis resultantes de investimentos autorizados e, bem assim, os de propriedade da arrendatária, que forem necessários à continuidade da prestação dos serviços dentro dos níveis de qualidade e produtividade vigentes, serão transferidos para o patrimônio do porto mediante indenização, pela Autoridade Portuária, do valor residual constante dos registros contábeis da arrendatária.

Art. 42 Em caso de extinção do contrato, ressalvando o disposto no art. 38, a compensação devida ao arrendatário será precedida de levantamento e avaliação para determinar o montante devido, que corresponderá exclusivamente aos seus investimentos em bens reversíveis ainda não completamente depreciados e aos bens necessários à continuidade do serviço, que forem transferidos para a Autoridade Portuária, conforme o parágrafo único do art. 41.

Parágrafo único. É vedado indenização relativa a ativos intangíveis.

## **CAPÍTULO IX DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS**

Art. 43 São direitos dos usuários dos serviços prestados pela arrendatária, entre outros:

I - receber serviço adequado, conforme definido no art. 29, inciso XVI;

II - obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha entre os prestadores de um porto organizado;

III - receber da Autoridade Portuária e da arrendatária informações para defesa de interesses individuais ou coletivos;

IV - levar ao conhecimento dos órgãos de fiscalização competentes as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes aos arrendamentos contratados;

V - ser atendido com cortesia pelos prepostos da arrendatária e pelos agentes da fiscalização;

VI - receber da arrendatária informações acerca das características dos serviços, incluindo os seus preços.

## **CAPÍTULO X DAS PRERROGATIVAS E OBRIGAÇÕES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA**

Art. 44 Incumbe à Autoridade Portuária, além das demais atribuições e prerrogativas previstas, na legislação, no contrato e nesta Norma:

- I - aplicar as penalidades contratuais;
- II - cumprir e fazer cumprir as disposições da legislação aplicáveis aos serviços e às cláusulas do contrato de arrendamento;
- III - manter acompanhamento e fiscalização permanente dos contratos de arrendamento;
- IV - encaminhar cópia do contrato de arrendamento à ANTAQ dentro de trinta dias após a sua celebração;
- V - observar e fazer observar as regras e procedimentos para licitação e contratação dos arrendamentos;
- VI - estimular o aumento da qualidade e da produtividade e exigir a conservação dos bens objeto dos arrendamentos;
- VII - cumprir e fazer cumprir as exigências relativas à segurança e à preservação do meio ambiente;
- VIII - coibir práticas lesivas à livre concorrência na prestação dos serviços;
- IX - zelar pela boa qualidade do serviço, bem assim receber, apurar e adotar as providências para solucionar as reclamações dos usuários;
- X - arbitrar, em âmbito administrativo, o preço dos serviços que não estiverem descritos ou cujos preços máximos não estiverem estipulados no contrato e que não puderem ser prestados aos usuários por terceiros, quando não for alcançado acordo entre as partes;
- XI - quando for o caso, constituir expressamente a arrendatária como agente arrecadador das tarifas portuárias, estabelecendo o prazo para o repasse das quantias arrecadadas;
- XII - obter anuênci a ANTAQ, antes de autorizar investimentos pela arrendatária, para a realização de investimentos, em cumprimento ao disposto no inciso XVII, do art. 27, da Lei nº 10.233, de 2001.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso X, a arrendatária prestará o serviço requisitado, independente da solução da disputa, depositando o usuário, em conta específica de titularidade da Autoridade Portuária, oitenta por cento do valor pretendido pela arrendatária para garantia do pagamento do preço final arbitrado.

## **CAPÍTULO XI DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES**

### **Seção I Das infrações da Autoridade Portuária**

Art. 45 Quando verificada, pela fiscalização da ANTAQ, qualquer infração cometida pela Autoridade Portuária às disposições da legislação e desta Norma, será lavrado auto de infração em duas vias, em formulário próprio, no qual será tipificada a falta cometida, sendo a primeira via entregue à infratora e a segunda retida pela fiscalização da ANTAQ.

Art. 46 A ANTAQ, com base no auto de infração, após processo em que será assegurada ampla defesa, aplicará à Autoridade Portuária infratora, de acordo com a gravidade da infração, a penalidade cabível definida em Regulamento próprio, que estabelecerá os graus de recurso e bem assim o prazo e a forma de pagamento para as multas pecuniárias.

## **Seção II Das infrações contratuais**

**Art. 47** O descumprimento pela arrendatária de qualquer disposição prevista no contrato de arrendamento ensejará a aplicação, pela Autoridade Portuária, das seguintes penalidades contratuais:

- I - advertência;
- II - multa;
- III - caducidade do contrato.

**§ 1º** A base de cálculo para as penalidades pecuniárias será o Valor do Arrendamento, de que trata o inciso VII do art. 2º, relativo ao mês anterior ao da aplicação, sendo as multas de, no mínimo, um décimo do Valor do Arrendamento e, no máximo, o dobro do mesmo valor.

**§ 2º** O contrato estipulará a forma e o prazo de pagamento de multas pecuniárias.

**§ 3º** O pagamento da multa não desobriga a arrendatária de corrigir as faltas praticadas ou falhas verificadas.

**§ 4º** A aplicação das penalidades previstas nesta Norma e no contrato de arrendamento dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal da arrendatária.

**Art. 48** A Autoridade Portuária, com base no auto de infração lavrado pela fiscalização, após processo em que seja assegurada ampla defesa, aplicará a penalidade cabível, de acordo com a natureza da infração, fazendo-o diretamente ou remetendo o documento por via postal, na modalidade de aviso de recebimento.

**Art. 49** Das penalidades impostas à arrendatária caberá recurso à ANTAQ, com efeito suspensivo, no prazo de vinte dias, contados da notificação.

Parágrafo único. Quando se tratar de pena pecuniária, o recurso de que trata o caput fica condicionado ao depósito do respectivo valor em conta específica da Autoridade Portuária, o qual será devolvido, no prazo de cinco dias úteis, se provido o recurso.

## **CAPÍTULO XII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 50** A Autoridade Portuária convidará as arrendatárias, cujos contratos tenham sido celebrados antes da vigência desta Norma, para renegociar seus termos, com o propósito de adequá-los ao novo ordenamento, respeitados os direitos adquiridos.

**§ 1º** Aplica-se igualmente o disposto no caput aos futuros contratos resultantes de licitação em curso, na data da entrada em vigor desta Norma.

**§ 2º** Na renegociação para adequar os contratos de que trata o caput as partes poderão estabelecer mudanças no acordo, de modo a preservar o equilíbrio inicial, desde que o objeto do contrato, as cláusulas penais e o prazo de vigência não sejam alterados.

**§ 3º** No prazo de um ano, contado da data de publicação desta Norma, a Autoridade Portuária comunicará à ANTAQ, em relatório circunstanciado, os resultados das renegociações de que trata o caput.

§ 4º Os contratos que, no prazo fixado no § 3º, não tiverem sido repactuados de forma a atingir o propósito estabelecido no caput, não poderão ser prorrogados ao término do seu prazo de vigência.

Art. 51 No caso de surgir impasse na definição das mudanças a que se refere o § 2º do art. 50 qualquer das partes poderá solicitar a mediação da ANTAQ, em requerimento detalhado com as posições divergentes.

Art. 52 Os arrendamentos para exploração de áreas e instalações portuárias, firmados antes da vigência da Lei nº 8.630, de 1993, deverão ser licitados quando de seu encerramento, salvo se forem adequados, até 31 de dezembro de 2003, às disposições desta Norma, hipótese em que poderão ser prorrogados pela metade do prazo previsto em suas disposições originais, a critério da Autoridade Portuária.

Art. 53 Quando for o caso, o edital de licitação poderá impor ao licitante vencedor o encargo de ressarcir a Autoridade Portuária pela indenização ao arrendatário anterior, relativa à parcela não depreciada dos investimentos realizados por este, em bens incorporados ao novo arrendamento, cujo valor e forma de reembolso serão fixados no edital.

Art. 54 Para os fins do disposto no art. 559 do Código Civil, e do § 3º, do art. 17, da Lei nº 8.666, de 1993, não serão consideradas áreas remanescentes, inaproveitáveis ou encravadas aquelas com acesso à infra-estrutura básica do porto, constante do PDZ.

Art. 55 A ANTAQ baixará instruções complementares e específicas indispensáveis à execução desta Norma.

Art. 56 Esta Norma entra em vigor na data de sua publicação.