

DAS CONCEITUAÇÕES JURÍDICO-REGULATÓRIAS PREVISTAS NA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 05-ANTAQ

JONAS SOARES DOS SANTOS FILHO*
Advogado

SUMÁRIO

Introdução
Análise das conceituações jurídico-regulatórias da
Resolução Normativa nº 05-Antaq
Conclusão

INTRODUÇÃO

A Resolução Normativa nº 05-Antaq¹ tem por finalidade estabelecer critérios e procedimentos para outorga de autorização à pessoa jurídica, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no País, que tenha por objeto operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso.

Apenas do objeto da norma, ou seja, do interesse/valor tutelado por ela, já é possível traçarmos algumas linhas interessantes que devem ser observadas, destacando,

primeiramente, que esta é a norma que regulamenta a criação jurídico-regulatória da chamada Empresa Brasileira de Navegação (EBN). Ou seja, se uma empresa de navegação deseja ostentar a qualificação de Empresa Brasileira de Navegação, é necessário que se observe, em sua íntegra, a Resolução Normativa nº 05-Antaq.

No bojo do desenvolvimento dos requisitos (sejam eles técnicos, operacionais, jurídicos, fiscais ou econômico-financeiros), a conceituação estabelecida no Art. 2º da citada Resolução é importantíssima para o desenvolvimento das atividades pertinentes ao assunto, pois é por inter-

* Mestre em Direito Econômico pela Universidade Cândido Mendes. Especialista em Regulação de Serviços Públicos pela Fundação Getúlio Vargas. Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

médio da conceituação que se alinham as balizas do entendimento e se aponta a direção a ser seguida para que os objetivos propostos sejam alcançados.

Essa é, portanto, a questão-chave deste artigo: trazer suporte à necessária hermenêutica dos atores (sejam eles públicos ou privados) envolvidos no processo de outorga de autorização de Empresas Brasileiras de Navegação aos assuntos desenvolvidos no âmbito da Resolução Normativa nº 05-Antaq.

O texto está assim dividido: as presentes disposições introdutórias; análise, inciso por inciso, do Art. 2º da citada Resolução da Antaq (justamente o artigo que trata das conceituações jurídico-regulatórias da Norma); e breve conclusão, além de referências, com metodologia baseada em pesquisa bibliográfica em diversos bancos de dados, tais como bibliotecas, periódicos científicos – com publicações voltadas para o tema – e *sites* especializados.

Nesse sentido, o intuito do trabalho é, justamente, desenvolver conceitos e ideias (todos devidamente baseados na legislação em vigor e na doutrina pátria) que sirvam para difundir este tema junto à comunidade acadêmica brasileira e à sociedade em geral, tendo como escopo finalístico a questão da outorga de autorização para Empresas Brasileiras de Navegação.

ANÁLISE DAS CONCEITUAÇÕES JURÍDICO- REGULATÓRIAS DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 05-ANTAQ

Art. 2º, I: “autorização: ato administrativo, expedido pela Antaq, que autoriza a pessoa jurídica a operar na navegação de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso, por prazo indeterminado.”

O Artigo 21, XII, d, da Constituição Federal de 1988² inclui a prestação do transporte aquaviário, em sentido amplo, no rol de serviços públicos. Nesse sentido, tanto a Lei nº 9.432/97³ quanto a Lei nº 10.233/2001⁴ trazem a necessidade de se obter autorização da União para a exploração dos serviços de transportes aquaviários⁵.

No presente caso, portanto, temos uma atividade privada regulamentada a ser exercida por particulares, ocorrendo o que Alexandre Santos de Aragão afirma⁶:

Trata-se de atividades abertas à iniciativa privada, em que as autorizações administrativas são atos do exercício do poder de polícia administrativa (...) o importante é identificar a atividade regulada: se serviço público, o consentimento da Administração Pública será concessão ou permissão, dependendo ou não da existência de bens reversíveis, respectivamente; se atividade privada, ainda que integrante de um setor onde também há serviços públicos, será autorização. (ARAGÃO, 2013, p. 842)

A autorização tem como características a independência de licitação e a liberdade de preços, sem a previsão de vigência ou termo final, nos termos do Art. 43, I, II e III da Lei nº 10.233/2001.

Instituir que a Autorização independe de licitação significa dizer que não é necessária a realização de todo aquele procedimento administrativo de escolha previsto em diversas leis, em especial a Lei nº 8.666/93 e a Lei nº 10.520/2001 (que rege a modalidade de licitação denominada “pregão”).

Logo, todo aquele que, consubstanciado em pessoa jurídica, com sede e administração no País, tenha em seu objeto

social a previsão de alguma operação de navegação marítima e deseje se tornar uma EBN basta cumprir os requisitos técnicos, operacionais, jurídicos, fiscais e econômico-financeiros da Resolução Normativa nº 05-Antaq.

Nesse sentido, impedir registrar que a outorga de autorização não é uma atividade administrativa discricionária da Antaq, mas sim vinculada: cumpridos todos os requisitos, a Antaq tem o dever de fornecê-la.

Já o inciso II do Art. 43 da Lei nº 10.233/2001 institui, entre as características da Autorização, que “é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição”. Em todo caso, essa “liberdade de preços” pode, sim, ser mitigada, pois a própria Lei nº 10.233/2001 traz possibilidades legais da atuação da Agência Reguladora Federal nos valores cobrados dos usuários, a exemplo do Art. 11, IV⁷; Art. 20, II, a⁸; e do Art. 45⁹, todos da Lei nº 10.233/2001.

Portanto, poder-se-ia afirmar que a liberdade de preços é viável em um ambiente de concorrência entre os agentes econômicos atuantes no mercado. Quando não for este o caso, é, inclusive, uma atribuição própria das Agências Reguladoras a correção de falhas de mercado, que, no caso do estabelecimento de preços, fretes e tarifas, pode ocorrer quando a liberdade de preços não estiver sendo benéfica à sociedade. Assim, ensina Alexandre Santos de Aragão:

“Cumpre também observar que a liberdade de preços deve ser mantida apenas enquanto gerar efeitos positivos para os consumidores, sem abusos do poder econômico, devendo, portanto, estar sempre sujeita a um diuturno acompanhamento por parte da Administração Pública”¹⁰. (ARAGÃO, 2003, p. 331)

Por fim, não há um prazo preestabelecido para a autorização, ou seja, ela tem efeitos enquanto houver interesse do autorizador. Não há limite temporal. A Administração Pública, após o fornecimento da outorga, não pode, simplesmente, extingui-la sem a devida fundamentação.

Essa autorização só se extingue com plena eficácia (isto é, com aplicabilidade direta, imediata ou integral) pela renúncia (quando o autorizador não tem mais interesse na manutenção da autorização), por anulação (com base, geralmente, em uma razão de ilegitimidade ou de ilegalidade e com consequência *ex tunc* – ou seja, com efeitos retroativos, exceto em

A outorga de autorização não é uma atividade administrativa discricionária da Antaq, mas sim vinculada: cumpridos todos os requisitos, a Antaq tem o dever de fornecê-la

relação a terceiros de boa-fé) ou pela cassação (uma penalidade administrativa imposta pela Administração Pública, mediante conclusão, com trânsito em julgado, de procedimento sancionador em que lhe sejam garantidos os princípios da ampla defesa e do contraditório pelo cometimento de uma infração administrativa previamente tipificada nos instrumentos normativos pertinentes à área de atuação da referida empresa autorizada).

Art. 2º, II: “embarcação adequada à navegação pretendida: embarcação autopropulsada ou conjugada com um empurrador/rebocador, capaz de operar comercialmente, conforme análise técnica da Antaq.”

Para que uma empresa possa se qualificar como Empresa Brasileira de Navegação, é necessário que ela possua, em regra, entre os requisitos técnicos, a propriedade de uma embarcação de bandeira brasileira ou o contrato de afretamento a casco nu celebrado com o proprietário da embarcação, nos termos do Art. 5º, I e II, da Resolução Normativa nº 05-Antaq.

Além disso, essa embarcação deve ser adequada (isto é, apropriada, pertinente satisfatória) à navegação pretendida (por exemplo, até, digamos, incongruente, uma embarcação rebocador/empurrador não é própria para transporte de contêineres).

Em acréscimo, ela deve ter condições de operar comercialmente, até porque, dentro dos requisitos operacionais, é uma obrigação regulatória estabelecida no Art. 17 da Resolução Normativa nº 05-Antaq que a EBN mantenha aprestada e em operação comercial no mínimo uma embarcação para cada navegação autorizada¹¹.

E essa obrigação regulatória estabelecida acima é importante, pois existe uma tipificação de infração administrativa para sua não-observância – com previsão de multa de até R\$ 100 mil, conforme Art. 32, I, da Resolução Normativa nº 18-Antaq, *in verbis*:

Art. 32. Constituem infrações administrativas de natureza média:

I - deixar de manter aprestada e em operação comercial, conforme as regras estabelecidas em norma específica, no mínimo, uma embarcação na navegação autorizada, paralisando a prestação

do serviço autorizado por prazo superior a 90 (noventa) dias contínuos ou, no caso de pessoa jurídica que esteja enquadrada como microempresa – ME ou empresa de pequeno porte – EPP, assim definidas no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, por prazo superior a 180 (cento e oitenta) dias contínuos, ressalvada a aceitação pela Antaq de justificativa devidamente comprovada até o final do mês subsequente ao fim dos prazos estabelecidos: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Em todo caso, a embarcação pode ser autopropulsada (com motor próprio) ou, em caso de embarcação sem autopropulsão (por exemplo, uma chata), ela deve ser conjugada com empurrador/rebocador (sendo que este empurrador/rebocador não precisa necessariamente ser de propriedade da EBN, isto é, pode ser afretado quando a EBN for realizar algum tipo de prestação de serviço com sua embarcação sem autopropulsão).

Tudo isso de acordo com a análise técnica realizada pela Antaq, que tem, sim, competência legal para tal atividade. Nesse sentido, de forma análoga:

deve a Antaq estabelecer normas específicas para a segurança do transporte quanto à relação entre a carga a ser transportada e a embarcação empregada, inviabilizando eventuais bloqueios sobre a circularização por embarcações que não se mostrem adequadas à carga ou que tragam insegurança à mesma, complementando os critérios de segurança da navegação estabelecidos pela Autoridade Marítima.¹² (FREITAS, 2014, p. 10)

Art. 3º, III: “embarcação de registro brasileiro: a embarcação de propriedade

de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira, inscrita em órgão do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário – SSTA, da Marinha do Brasil e, no caso previsto no art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, registrada no Tribunal Marítimo, ou sob contrato de afretamento a casco nu, neste caso, registrada no Registro Especial Brasileiro – REB, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.”

O registro de uma embarcação determina sua nacionalidade. E, por isso, a embarcação registrada em determinado Estado passa a fazer parte do território deste mesmo Estado.

Cite-se como exemplo o previsto no Código Penal pátrio, em seu Art. 5º, §1º:

Art. 5º - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao

crime cometido no território nacional. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 1984)

§ 1º - Para os efeitos penais, *consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem*, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 1984). (grifo nosso)

Neste inciso, trata-se da embarcação registrada sob bandeira brasileira – ou seja, que arvora a bandeira do Brasil e registrada, portanto, em nosso País.

A Lei que dispõe sobre o registro da propriedade marítima estabelece que o propósito do registro de propriedade marítima é o de “estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade das embarcações” (Art. 1º, Lei nº 7.652/88).

Art. 2º, IV: “empresa brasileira de navegação – EBN: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela Antaq.”

Tal questão é importante porque a EBN, que é a “pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a

operar pelo órgão competente”, tem algumas prerrogativas legais que pertencem só a ela – qualquer outra empresa brasileira normal não possui tais prerrogativas legais.

Qualificar uma empresa como Empresa Brasileira de Navegação é competência legal da Antaq, conforme Art. 27, V, da Lei nº 10.233/2001¹³.

Vejam que, inclusive, existe uma tipificação de infração administrativa para as empresas de navegação que realizem operações de navegação de apoio marítimo, apoio portuário e cabotagem sem a devida outorga de autorização da Antaq, *ex vi*

A embarcação registrada em determinado Estado passa a fazer parte do território deste mesmo Estado

Art. 28, VI, da Resolução Normativa nº 18-Antaq: “operar na navegação de apoio marítimo, apoio portuário ou cabotagem sem a autorização da Antaq: multa de até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais)”.

A principal prerrogativa legal que as EBN possuem (e que as diferem de outras empresas) é que apenas elas, as EBN, podem realizar o afretamento de embarcações estrangeiras para, observado o Princípio da Proteção da Bandeira Brasileira, esculpido na Lei nº 9.432/97, participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo.

Outra importante prerrogativa legal das EBN é quanto ao Registro Especial Brasileiro (REB), que traz diversos benefícios fiscais, tais como: as taxas de juros aplicadas ao financiamento para construção, reparo, conversão, e modernização das embarcações pré-registradas no REB serão as mesmas aplicadas às embarcações para exportação; e a isenção de recolher a taxa para manutenção para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), que corresponde a 2,5% do total da folha de pagamento correspondente aos funcionários envolvidos nas atividades contribuintes”¹⁴.

O segundo detalhe é que uma Empresa Brasileira de Navegação é, necessariamente, uma Pessoa Jurídica. Não se é possível que uma Pessoa Física, proprietária de uma embarcação, por exemplo, queira se qualificar como EBN.

Além disso, tem que ser constituída nos termos da legislação brasileira (adotando-se as espécies societárias previstas na legislação brasileira – por exemplo, sociedade anônima ou sociedade limitada) e com sede e administração no País. Em todo caso, verifica-se que não há restrição

ao capital investido na empresa, ou seja, tanto ele pode ser 100% nacional ou misto (uma parte nacional e outra parte internacional) quanto 100% internacional.

Outra característica necessária é que a empresa tenha, entre o(s) objeto(s) social(is) previsto(s) em seu contrato ou estatuto social, a previsão expressa de operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso.

Por fim, cumpre-nos dizer algumas palavras sobre a relação entre Empresa Brasileira de Navegação e a figura do armador. Armador, de acordo com a conceituação jurídica dada pelo Art. 16 da Lei nº 7.652/88, é “a pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a ou não a navegar por sua conta”. Uma embarcação aprestada é aquela que está completamente aparelhada (equipamentos, aparelhos, ferramentas, insumos etc.) e tripulada (recursos humanos: o trabalhador aquaviário) – pronta para a operação marítima.

Existem três tipos de armador: o proprietário (que é o dono da embarcação e a explora comercialmente), o gerente (que faz a armação de uma embarcação pertencente a vários proprietários) e o locatário (que presta o serviço de armação a um proprietário de uma embarcação). Ou seja, os armadores equipam embarcações que podem ou não ser de sua propriedade.

E aqui reside a principal diferença entre armadores e Empresa Brasileira de Navegação: um equipa a embarcação, e o outro realiza a operação de transporte aquaviário. Inclusive não há problema algum em uma empresa ser, ao mesmo tempo, armadora e EBN (na maioria dos casos, é justamente isso que acontece). Só que, em caso tanto do cancelamento do registro de armador quanto da cassação

de sua outorga de EBN (ou seja, ou um ou outro – sem que necessariamente ocorram tais fatos de forma conjunta), a empresa não poderá mais atuar na navegação e a Autarquia Pública Fiscalizadora deverá observar tal ocorrência para aplicar a sanção legal cabível.

Art. 2º, V, VI, VII e VIII: V – “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; VI – navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias; VII – navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; VIII – navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

As conceituações jurídico-regulatórias previstas nos incisos V, VI, VII e VIII se referem às definições das navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e de longo curso, respectivamente.

Destaca-se que essas conceituações jurídicas, na realidade, já constam da própria Lei nº 9.432/97, conforme observados, respectivamente, em seu Art. 2º, VIII, VII, IX e XI.

Já tivemos a oportunidade de “compor uma análise das definições e aplicações dos principais regimes de navegação” no artigo “Comentários sobre os Regimes de Navegação da Lei nº 9.432/97”, publicado na *Revista Marítima Brasileira*, v. 131, nº 01/03, Jan./Mar./2011, p. 121 a 128 – ao qual, desde já, com o fito de evitar repetição, nos remetemos.

Art. 2º, IX: “proprietário: pessoa física ou jurídica em cujo nome estiver inscrita ou registrada a embarcação.”

Temos aqui a noção do proprietário relacionado diretamente à propriedade da embarcação. O proprietário, de acordo com o Art. 1.228 do Código Civil, “tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa e o direito de reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha”.

Difere-se o proprietário do possuidor (aquele que é, por exemplo, o afretador de uma embarcação por intermédio de um contrato de afretamento a casco nu), que, pelo Art. 1.196 também do Código Civil, é “todo aquele que tem de fato o exercício, pleno ou não, de algum dos poderes inerentes à propriedade”.

Partindo-se daquela velha premissa oriunda do Direito Registral de que “quem não registra não é dono” (lembrando, apenas, que essa é uma presunção *juris tantum*¹⁵), o registro da propriedade marítima, dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações é disciplinado pela Lei nº 7.652/88, que, igualmente, segue a mesma ideia do Direito Registral¹⁶.

As embarcações brasileiras serão inscritas na Capitania dos Portos (ou órgão subordinado) em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou armador ou onde for operar a embarcação¹⁷ ou serão registradas no Tribunal Marítimo, se a embarcação possuir arqueação bruta superior a cem toneladas, para qualquer modalidade de navegação¹⁸.

Existem três documentos aptos a comprovar a propriedade de uma embarcação: o Documento Provisório de Propriedade (DPP), a Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) e o Título de Inscrição de Embarcação (TIE). Sobre a questão¹⁹: Consubstanciado pela provisão

de registro da propriedade marítima, pelo título de inscrição da embarcação ou pelo documento provisório de propriedade, o registro de propriedade, disciplinado pela Lei nº 7.652/98, serve para estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade das embarcações. Todas as embarcações devem ser inscritas na Capitania dos Portos (ou órgão subordinado – delegacias ou agências) do domicílio do proprietário ou onde for operar a embarcação. Será obrigatório o registro da propriedade no Tribunal Marítimo se a embarcação possuir arqueação bruta superior a cem toneladas.

Para realização dessa inscrição, são dados 15 dias de prazo, contados da entrega da embarcação pelo construtor, da transmissão de propriedade da embarcação (compra e venda, doação etc.) ou, quando construída ou adquirida do estrangeiro, de sua chegada ao porto onde será inscrita.

O Título de Inscrição de Embarcação (TIE) será utilizado para embarcações com Arqueação Bruta menor (ou igual) a 100. Se, por algum motivo, o TIE não puder ser expedido de imediato ou, no máximo, no dia útil seguinte ao da solicitação da inscrição, o protocolo da CP, DL ou AG será o documento que habilitará a embarcação a trafegar por 30 dias, até o recebimento do TIE.

Já para embarcações com arqueação bruta maior que 100, não será emitido o TIE, pois é obrigatório seu registro no Tribunal Marítimo. Quando ocorrer a inscrição na Autoridade Marítima (por

meio da Capitania dos Portos), esta emite o Documento Provisório de Propriedade (DPP) com validade inicial de um ano, até que o Tribunal Marítimo faça a expedição do documento de Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM).

CONCLUSÃO

Para Lefrèbvre, “o movimento de nossa reflexão pode e deve reproduzir o movimento por meio do qual a essência se traduz, se trai, se encontra em si mesma: mais rica, mais profunda que o fenômeno e, todavia, ‘se expressa’ por ele”²⁰.

E é justamente isso que a conceituação realiza: o entendimento, a tradução do significado, a expressão do conteúdo que dele se extrai. Pois, na verdade, as conceituações jurídico-regulatórias estabelecidas no Art. 2º da Resolução Normativa nº 05-Antaq acabam por percorrer todo o arcabouço regulatório estabelecido na referida norma.

Destarte, a análise da significação dos textos legais-regulatórios torna-se de fundamental relevância para que todos os atores envolvidos no processo tentem obter, no mínimo, uma mesma base para início de um diálogo que, espera-se, seja sempre profícuo.

Assim, com estas breves linhas, espera-se contribuir para a difusão de uma questão em voga no ordenamento jurídico-regulatório do transporte aquaviário nacional, considerando a importância do assunto para o desenvolvimento econômico e social de nossa pátria.

NOTAS:

- 1 Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.
- 2 CF/88, Art. 21: Compete à União:
(...)
XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
(...)
d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;
- 3 Lei nº 9.432/97, Art. 1º: Esta Lei se aplica:
I – aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;
II – às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;
III – aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.
Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:
I – os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;
II – as embarcações de esporte e recreio;
III – as embarcações de turismo;
IV – as embarcações de pesca;
V – as embarcações de pesquisa.
- 4 Lei nº 10.233/2001:
(...)
Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:
I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;
(...)
Art. 13 – As outorgas a que se refere o inciso I do art. 12 serão realizadas sob a forma de:
(...)
V – autorização, quando se tratar de:
(...)
b) prestação de serviço de transporte aquaviário;
(...)
Art. 27– Cabe à Antaq, em sua esfera de atuação:
(...)
V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
- 5 SÁ, Fábio Gustavo Alves de. “Da necessidade de autorização de outorga da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq para operar com transporte aquaviário: casos em que não há prestação do serviço público para terceiros”. Revista *Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 18, nº 3.731, 18 set. 2013. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/25341>. Acesso em: 2 ago. 2020.
- 6 ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Curso de Direito Administrativo*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 842.
- 7 Lei nº 10.233/2001, Art. 11: O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:
(...)
IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;
- 8 Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:
(...)
II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

- a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e *modicidade nos fretes e tarifas*; (grifo nosso)
- 9 Lei nº 10.233/2001, Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31.
- 10 ARAGÃO, Alexandre Santos de. Serviços Públicos e Concorrência. *Revista de Direito Administrativo da FGV*. v. 233. Rio de Janeiro: FGV, 2003, p. 331.
- 11 Existe uma regra de exclusão de tal obrigação de se manter sempre aprestada uma embarcação na navegação autorizada que, inclusive, não é muito observada pelas EBN em geral. Basta que a EBN apresente à Antaq, por intermédio de comunicação oficial protocolizada, uma justificativa devidamente comprovada de uma eventual paralisação de operação comercial por período superior a 90 dias. Uma justificativa que se pressupõe viável, por exemplo, se refere às dificuldades comerciais em períodos de crise econômica, à falta de captação de clientes por parte da empresa (mesmo em época de mercado aquecido), à docagem para manutenção etc.
- 12 FREITAS, Henard Augusto de Oliveira. SANTOS FILHO, Jonas Soares dos. Critérios de Segurança de Transporte na Navegação de Cabotagem. 25º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore – Sobena. Novembro de 2014, p. 10.
- 13 Lei nº 10.233/2001, Art. 27: Cabe à Antaq, em sua esfera de atuação:
(...)
V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.
- 14 GOMES, Vinícius Ferreira. *Registro Especial Brasileiro: uma análise dos aspectos jurídicos, econômicos e mercado de trabalho*. 2013, p.33. Centro de Instrução Almirante Graça Aranha: Rio de Janeiro, 2013, p. 19.
- 15 “Trata-se de expressão em latim cujo significado literal é ‘apenas de direito’. Normalmente, a expressão em questão vem associada à palavra presunção, ou seja, presunção *juris tantum*, que consiste na presunção relativa, válida até prova em contrário”. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/dicionario/exibir/932/Juris-tantum>. Acesso em: 2 ago. 2020.
- 16 Senão, vejamos: Lei nº 7.652/88, Art. 5º, § único: “Presume-se proprietário a pessoa física ou jurídica em cujo nome estiver registrada ou inscrita a embarcação, conforme o caso.
- 17 *Ex vi* Art. 3º, *caput*, da Lei nº 7.652/88.
- 18 *Ex vi* Art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 7.652/88.
- 19 SANTOS FILHO, Jonas Soares dos. “Análise dos Requisitos Técnico-Operacionais da Resolução nº 843-Antaq. Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 15 jan. 2011. Disponível em: <http://conteudojuridico.com.br/consulta/artigos/23267/analise-dos-requisitos-tecnico-operacionais-da-resolucao-no-843-antag>. Acesso em: 2 ago. 2020.
- 20 LEFRÉBVRE, Henri *Apud* BREITBACH, Áurea Correa de Miranda. “Notas sobre a importância metodológica dos conceitos”. *Revista FEE*, Porto Alegre, 9 (1): 121:125, 1988, p. 122.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Legislação; Portos e Costas

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Curso de Direito Administrativo*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013.
- ARAGÃO, Alexandre Santos de. “Serviços Públicos e Concorrência”. *Revista de Direito Administrativo da FGV*, v. 233. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2003.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao-compilado.htm. Acesso em: 2 ago. 2020.
- BRASIL. Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988. Dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.htm. Acesso em: 2 ago. 2020.
- BRASIL. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm. Acesso em: 2 ago. 2020.
- BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm. Acesso em: 2 ago. 2020.
- BREITBACH, Áurea Correa de Miranda. “Notas sobre a importância metodológica dos conceitos”. *Revista FEE*, Porto Alegre, 9 (1): 121:125, 1988.
- FREITAS, Henard Augusto de Oliveira; SANTOS FILHO, Jonas Soares dos. *Crerios de Segurança de Transporte na Navegação de Cabotagem*. 25º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e *Offshore* – Sobena. Novembro de 2014.
- GOMES, Vinícius Ferreira. *Registro Especial Brasileiro: uma análise dos aspectos jurídicos, econômicos e mercado de trabalho*. 2013.33. Centro de Instrução Almirante Graça Aranha: Rio de Janeiro, 2013, p. 19.
- SÁ, Fábio Gustavo Alves de. “Da necessidade de autorização de outorga da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq para operar com transporte aquaviário: casos em que não há prestação do serviço público para terceiros”. *Revista Jus Navigandi*, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 18, n. 3731, 18 set. 2013. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/25341>. Acesso em: 2 ago. 2020.
- SANTOS FILHO, Jonas Soares dos. “Análise dos Requisitos Técnico-Operacionais da Resolução nº 843-Antaq”. *Conteúdo Jurídico*, Brasília-DF: 15 jan. 2011. Disponível em: <http://conteudojuridico.com.br/consulta/artigos/23267/analise-dos-requisitos-tecnico-operacionais-da-resolucao-no-843-antaq>. Acesso em: 2 ago. 2020.