

A NATIONAL SHIPPING AUTHORITY BRASILEIRA NO ÂMBITO DE DECRETAÇÃO DE MOBILIZAÇÃO NACIONAL

JONAS SOARES DOS SANTOS FILHO*
Advogado

SUMÁRIO

Introdução
Do sistema nacional de mobilização
Do sistema de transporte aquaviário
Da National Shipping Authority no âmbito da
Mobilização Nacional
Conclusão

INTRODUÇÃO

No espectro do Direito Marítimo e do Direito Regulatório, interligado a assuntos que tratam da Defesa Nacional, uma importante questão diz respeito à possibilidade de uma crise nacional ou internacional ocasionar a decretação da Mobilização Nacional no país. Pois,

nesse caso, existe o premente risco de abalo à economia nacional e, no âmbito dessa atuação econômica, os serviços de transporte aquaviário se destacam em sua significância para o setor.

Então, até mesmo como uma forma de produção básica e preliminar de um planejamento prévio para o caso de ocorrência de tal situação, torna-se premente

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

estudar e estabelecer quem deve ser o ente público responsável por realizar a atividade de direção civil do transporte aquaviário num hipotético caso de crise que afete a Defesa Nacional de acordo com o ordenamento jurídico pátrio por ora vigente.

Essa é, portanto, a questão-chave deste artigo: quem seria a National Shipping Authority brasileira no âmbito de uma decretação da Mobilização Nacional? A agência reguladora setorial, qual seja a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, poderia exercer este papel?

Este *paper* está dividido nas presentes disposições introdutórias, apontamentos sobre o sistema nacional de mobilização, sobre o sistema de transporte aquaviário brasileiro, continuando com a National Shipping Authority brasileira no âmbito de uma decretação da Mobilização Nacional, além de uma breve conclusão e referências, com metodologia da pesquisa baseada em pesquisa bibliográfica em diversos bancos de dados, tais como bibliotecas, periódicos científicos com publicações voltadas para o tema e sítios eletrônicos especializados.

Nesse sentido, o intuito do trabalho é justamente desenvolver conceitos e ideias – todos devidamente baseados na legislação em vigor e na doutrina pátria e estrangeira – que sirvam para difundir este tema junto à comunidade acadêmica brasileira e à sociedade em geral, tendo como escopo a questão da National Shipping Authority brasileira no âmbito de uma decretação da Mobilização Nacional.

DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIZAÇÃO

A Segunda Guerra Mundial nos ensinou que, na hipótese de uma crise, seja ela nas relações sociais internas (crise nacional) ou nas relações internacionais (crise diplomática) – e tendo como ideia-base que tal crise ameaça a paz e pode nos dirigir a um conflito armado –, há a necessidade de se impulsionar, se instigar, de “chamar à ação e participação” da sociedade em tal *affaire*, haja vista a exigência de meios de toda a ordem para o deslinde da questão¹.

Tal assunto tem uma importância grande para o Brasil, sendo que inclusive consta de nossa Carta Magna². Nesse seguimento, surge o conceito de Mobilização Nacional:

Mobilização Nacional é o conjunto de atividades planejadas, orientadas e empreendidas pelo Estado, complementando a Logística Nacional, destinadas a capacitar o País a realizar ações estratégicas, no campo da Defesa Nacional, diante de agressão estrangeira.

Tal conceituação se refere à conceituação jurídica estabelecida pela legislação que traz o regramento legal para o assunto no âmbito: está prevista no Art. 2º, inciso I, da Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007.

A Mobilização Nacional se divide em duas fases: a fase do preparo (consiste na realização de ações estratégicas que viabilizem a sua execução, sendo desenvol-

1 BRASIL. Escola Superior de Guerra. Nota Complementar de Estudos 70-2015 – Mobilização Nacional. Rio de Janeiro: ESG, 2015. p. 5.

2 *Ex vi* Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu Art. 84, inciso XIX: “declarar guerra, no caso de agressão estrangeira, autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando ocorrida no intervalo das sessões legislativas, e, nas mesmas condições, *decretar, total ou parcialmente, a mobilização nacional*” (grifo nosso).

vida desde a situação de normalidade, de modo contínuo, metódico e permanente³) e a fase da execução (caracterizada pela celeridade e compulsoriedade das ações a serem implementadas, com vistas em propiciar ao País condições para enfrentar o fato que a motivou⁴).

Há, ainda, a Desmobilização Nacional (conjunto de atividades planejadas, orientadas e empreendidas pelo Estado com vistas no retorno gradativo do País à situação de normalidade, quando cessados ou reduzidos os motivos determinantes da execução da Mobilização Nacional), que também deve ser devidamente planejada de forma prévia e posta em prática quando for o caso.

Tendo em vista essa necessidade de se planejar e coordenar todas as fases da Mobilização e Desmobilização Nacionais, foi criado o Sistema Nacional de Mobilização (Sinamob). Organizado como um conjunto de órgãos públicos, tendo como órgão central o Ministério da Defesa, estrutura-se sob a forma de direções setoriais que responderão pelas necessidades da Mobilização Nacional nas áreas política; econômica; social; psicológica; segurança e inteligência; defesa civil; científico-tecnológica e militar⁵. Para Ramos⁶:

O poder político brasileiro (...) deve coordenar com as demais expressões do poder nacional a capacidade de mobilização de recursos humanos e

materiais necessários à sustentação da defesa. Para isso, deve utilizar o Sinamob, que, por intermédio de políticas públicas, implementará as ações de preparo da mobilização nacional.

No subsistema setorial de Mobilização Econômica – que assegura a adequação da estrutura econômica do País às necessidades de Mobilização Nacional⁷, sob a direção do Ministério da Fazenda⁸ – estão inseridos, entre outros, os tópicos relacionados à infraestrutura logística nacional. E, tomando como alicerce tal gênero (qual seja, a infraestrutura logística nacional), pode-se afirmar que o serviço de transporte aquaviário está inserto como uma de suas espécies.

Destacam-se, por fim, as palavras de Moreira⁹:

Há que se quebrar o paradigma de que assuntos de guerra e de defesa são exclusivos dos militares ou da expressão do poder nacional. Nada disso, pois somente a fase do preparo da mobilização nacional necessita do envolvimento de todos os brasileiros, que serão os principais beneficiários, uma vez que o País estará caminhando a passos largos para o seu desenvolvimento. Mas sem se descuidar da sua defesa. (...) Nos últimos quatro anos, o governo federal proporcionou um

3 *Ex vi* Lei nº11.631/2007, em seu Art. 3º.

4 *Ibid*, em seu Art. 4º.

5 Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/mobilizacao-nacional/sistema-nacional-de-mobilizacao-sinamob>. Acesso em 30 ago 2017.

6 RAMOS, Carlos Eduardo de Francis. "Os Desafios da mobilização nacional na segunda edição do livro branco de defesa nacional". Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia. Rio de Janeiro: 2016. Disponível em: <http://www.esg.br/images/Monografias/2016/RAMOS.pdf>. Acesso em 30 ago 2017.

7 *Ex vi* Decreto nº 6.592/2008, em seu Art. 10, inciso VI.

8 *Ibid*, em seu Art. 9º, inciso V.

9 MOREIRA, Heleno. "Mobilização Nacional para quê?", *Revista da Escola Superior de Guerra*, v. 26, n. 53, jul/dez 2011. p. 106-107.

arcabouço jurídico, um amparo legal do qual o Brasil necessitava para sua agenda de mobilização nacional. Torna-se imperioso informar e mudar o pensamento da sociedade, uma vez que deve ser uma preocupação de todos os brasileiros.

DO SISTEMA DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Preambularmente, quando se trata de sistema de transporte aquaviário, é relevante ressaltar que, mais uma vez, se trabalha com os conceitos de gênero e espécie, ou seja, parte-se de uma temática mais ampla (gênero) para uma temática mais específica (espécie).

Assim, o sistema de transporte aquaviário – que também pode ser chamado de transporte hidroviário (são percursos pre-determinados para o tráfego sobre águas) ou transporte aquático (conforme nossa atual *Lex Mater* se refere¹⁰) – equivale, de forma preliminar e básica, ao transporte de carga e passageiros por embarcações via um corpo de água. Envolve, portanto, o transporte de carga (quaisquer coisas materiais – mercadorias, matérias-primas, semoventes etc., sejam eles acondiciona-

dos, transportados a granel etc., carregados por este meio de transporte) e de passageiros (pessoas físicas que usam este meio de transporte).

Envolve também as embarcações – por embarcações entende-se a definição legal oriunda do Art. 2º, inciso V da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997: “qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas”, ou seja, botes, canoas, navios, balsas sem autopropulsão, plataformas de exploração de petróleo são todas espécies do gênero embarcação¹¹. E envolve, por fim, a “via um corpo de água”, que se refere aos oceanos, mares, lagos, rios, baías, angras, enseadas e canais.

Um detalhe interessante a ser abordado é que o transporte aquaviário tem em suas espécies o transporte marítimo (realizado essencialmente nos oceanos e mares) e o transporte em vias interiores (tipo, por exemplo, o fluvial ou o lacustre, que refere-se à navegação realizada em águas abrigadas¹² ou parcialmente abrigadas¹³). Muitas vezes o transporte marítimo (espécie), pontualmente por representar a maior

10 *Ex vi* Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu Art. 178: “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”.

11 Para Simas (*In SIMAS*, Hugo. *Compêndio de direito marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938, p. 40. *Apud* PAIM, Maria Augusta. *Plataforma Marítima é embarcação*. Ed. Síntese online – Doutrina. Disponível em: http://www.sintese.com/doutrina_integra.asp?id=1240. Acesso em 30 ago 2017). “De fato, sob essa denominação genérica, correspondente à *bâtiment de mer*, dos franceses, *vessel* dos ingleses, *fahrzeng* dos alemães, *embarcación* dos espanhóis, tratamos de qualquer construção que, flutuando, sirva para transportar por água pessoas ou coisas. O caiaque, o bote, a canoa e a draga são embarcações, mas não são navios, reservada como está esta expressão a grandes embarcações destinadas ao transporte de pessoas ou coisas”.

12 *Ex vi* NORMAM nº 01-DPC, Anexo 7-F-3 (p. 418, disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01.pdf>. Acesso em 30 ago 2017): “onde normalmente não se apresentam ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego de embarcações”.

13 *Ibidem*: “onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações”.

importância desse modal de transporte, é utilizado erroneamente como sinônimo de transporte aquaviário (gênero).

Citem-se notáveis leis que regulam o setor, tais como a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

Outra significativa lei que se incorpora ao setor é a Lei nº 10.233, porque dispõe sobre a reestruturação do transporte aquaviário e terrestre – trazendo, inclusive, Princípios e Diretrizes para o transporte aquaviário e terrestre. Nessa ideia, foram criadas as Agências Reguladoras Federais¹⁴, cujos objetivos constam do Art. 20 da referida Lei – que, por sua importância, permite-se colacionar *in verbis* logo abaixo:

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

I – implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei (redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013);

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;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

As Agências Reguladoras são entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial, "com tarefas tipicamente de Estado: editam normas, fiscalizam, aplicam sanções, resolvem disputas entre empresas, decidem sobre reclamações de consumidores"¹⁵.

Destaca-se aqui o Poder Normativo conferido a tais entidades, atribuindo a elas a competência para a normatização técnica do segmento econômico que a Lei trouxe para sua esfera – por intermédio de atos normativos com força cogente para todos os que exerçam atividades relacionadas ao seu campo de atuação. Nesse sentido, Aragão nos ensina¹⁶:

14 No âmbito do transporte aquaviário, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), *ex vi* o Art. 21 da Lei nº 10.233/2001: "Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)".

15 SUNDFELD, Carlos Ari. "Introdução às Agências Reguladoras". In: *Direito Administrativo Econômico*. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 19.

16 ARAGÃO, Alexandre Santos de. "O poder normativo das agências reguladoras independentes e o estado democrático de direito". In: *Revista de Informação Legislativa*, v. 37, nº 148, out./dez. 2000, p. 278.

O poder normativo das agências reguladoras, com seu dinamismo, independência, especialização técnica e valorização das soluções consensuais, deve ser valorizado como um importante instrumento de intercomunicação do sistema jurídico com os demais subsistemas sociais envolventes (econômico, familiar, cultural, científico, religioso etc.).

Assim, por posicionar como esfera de atuação da Antaq a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, junto ao transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas, os portos organizados (e as instalações portuárias neles localizadas) e os terminais portuários autorizados, bem como a exploração da infraestrutura aquaviária federal¹⁷, compreende-se que a vontade do legislador nacional foi de justamente entender que o transporte aquaviário e a infraestrutura portuária nacional estão interligados, não os diferenciando um do outro.

E assim efetivamente o é, porque não é possível imaginar uma embarcação mercante sem uma infraestrutura adequada de apoio (o porto) ou, indo de maneira contrária, uma infraestrutura portuária sem o seu principal “cliente” (qual seja, as embarcações).

Desta forma, pode-se inferir de forma concreta que o sistema de transporte aquaviário nacional engloba não somente o transporte aquaviário *stricto sensu*, mas, de forma *lato sensu*, engloba também, além do transporte aquaviário em si, a infraestrutura portuária.

DA NATIONAL SHIPPING AUTHORITY NO ÂMBITO DA MOBILIZAÇÃO NACIONAL

Por ser uma atividade econômica nacional altamente estratégica para o desenvolvimento social e econômico de qualquer nação, a navegação mercante deve ser acompanhada pela sociedade brasileira – seja porque o Brasil tem inúmeras atividades econômicas vinculadas diretamente ao mar (exploração de petróleo, por exemplo), sendo um considerável dinamizador de desenvolvimento econômico em outras áreas, ou seja para controlar hipotéticas práticas abusivas de preço nos fretes e afretamentos por parte de empresas estrangeiras.

E, em caso de situações de tensão ou de efetivo conflito armado, esta atividade específica deve, além de outras, ter sua direção e coordenação a cargo do Estado Nacional. A exemplo dos Estados Unidos da América, que contêm previsão legal para a chamada National Shipping Authority¹⁸:

National Shipping Authority (NSA), means “the emergency shipping operations activity of the Maritime Administration established by the Secretary of Transportation, when specifically activated during an emergency affecting national security in accordance with existing statutory authority.” [46 CFR 345.1]

Em tradução livre:

“Autoridade Nacional de Navegação (NSA), significa a atividade de operações de transporte de emergência esta-

¹⁷ *Ex vi* Art. 23 da Lei nº 10.233/2001.

¹⁸ Disponível em <https://definitions.uslegal.com/n/national-shipping-authority/>. Acesso em 4 set 2017.

belecida pela Administração Marítima criada pelo secretário de Transportes, quando ativada especificamente durante uma emergência que afeta a segurança nacional de acordo com a estrutura legal vigente.” [46 CFR 345.1]

Destarte, a ideia de National Shipping Authority refere-se basicamente à direção civil do transporte marítimo em situações de tensão internacional ou guerra, no tocante ao emprego da frota mercante e ao funcionamento e à exploração da infraestrutura portuária nacional – que fica a cargo do Estado Nacional.

Pode-se afirmar que esta doutrina também está prevista, por exemplo, no NCAGS (*Naval Cooperation and Guidance for Shipping*), própria do acordo marítimo da PACIOSWG (Pacific and Indian Ocean Shipping Working Group), em que a National Shipping Authority fica diretamente ligada ao Civilian and Military Cooperation.

No âmbito do ordenamento jurídico pátrio, existe o Decreto nº 1.052, de 4 de fevereiro de 1994, que trata justamente da direção civil do transporte marítimo em situações de tensão internacional ou guerra.

Estabelece o Decreto, em seu Art. 1º, que “a direção civil do transporte marítimo fica sob a coordenação superior do Ministério dos Transportes, em situações de tensão internacional ou guerra, que a conduzirá por meio da sua Secretaria de Produção (...)” (grifo nosso).

Primeiramente cumpre-se destacar que tal Decreto é datado de 1994. Já em 1997,

entrou em vigor a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Logo, a Lei nº 9.432/97 é posterior ao Decreto nº 1.052/94.

Na Lei nº 9.432/97, o Art. 18 estabelece que “a ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo”.

Ou seja, poder-se-ia admitir como possível que aqui ocorre uma situação de revogação tácita do Decreto nº 1.052/94 pela Lei nº 9.432/97 – justamente por ser com ela incompatível, nos termos do Art. 2º, §1º, da LINDB¹⁹. Quando se constatam disposições contraditórias – com inconsistência de uma (mais antiga) em relação a outra (mais recente) –, procura-se solucionar o conflito por meio do critério da *lex posterior*. Para Sgarbi²⁰:

Por “revogação tácita” é indicada a contenção específica da vigência de uma norma por apresentar-se incompatível com outra em um determinado caso concreto. Para que haja revogação tácita é imprescindível: (1) que a autoridade normativa tenha editado materiais jurídicos que resultem em normas incompatíveis de, ao menos, mesmo nível hierárquico; e (2) que essa incompatibilidade seja identificada pelo órgão-aplicador cuja tarefa, no particular, é a de sistematizar as normas conflitantes. Assim, diferentemente-

19 Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB – Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942), em seu Art. 2º, §1º: “A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, *quando seja com ela incompatível* ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior” (grifo nosso). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657compilado.htm. Acesso em 4 set 2017.

20 SGARBI, Adrian. “Revogação: uma abordagem pragmática”. *Revista Direito, Estado e Sociedade*, v. 9, nº 29, jul/dez 2006. p. 20.

te da revogação expressa cujo objeto são os “textos legais” (os documentos normativos), o objeto da revogação tácita é sempre uma “norma jurídica”. Como tal, a revogação tácita é espécie de revogação sem disposição revogadora, seja ela nominada ou inominada, pois surge da “incompatibilidade normativa” ou “incompatibilidade entre normas” (...) Como se pode notar, esta revogação tem lugar quando normas sucessivas no tempo apresentam inconsistência uma em relação à outra. Sendo assim, para resolver o conflito, emprega-se o chamado critério “cronológico”, ou seja, como dispõe a LICC, art. 2º, deve-se entender que a “norma anterior” foi revogada (eliminada do conjunto normativo) pela posterior.

Nos dias atuais, a política nacional de transportes aquaviários constitui área de competência do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Nesse ponto se processa a distensão do problema: a Lei nº 10.233/2001 fornece à Antaq a característica de ser submetida ao chamado “Regime Autárquico Especial”, o que lhe confere a particularidade de, pelo menos em tese, ter autonomia financeira e funcional, independência administrativa e o mandato fixo de seus dirigentes (impossibilitando a exoneração *ad nutum*²¹). Mas a própria Lei nº 10.233/2001 também coloca a Antaq “vinculada” ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil²³.

Para Bandeira de Mello, essa vinculação

tem como propósitos “assegurar o cumprimento dos objetivos fixados em seu ato de criação; harmonizar sua atuação com a política e programação do Governo no correspondente setor de atividade; zelar pela obtenção de eficiência administrativa e pelo asseguamento de sua autonomia administrativa, operacional e financeira”²⁴.

Observando-se a doutrina jurídica pátria relacionada às Agências Reguladoras, no sentido de que essa “vinculação” não deveria se tratar de uma relação de hierarquia, afirma-se que a Antaq tem plenas condições de cumprir o papel de NSA num hipotético caso de decretação da Mobilização Nacional. Citem-se duas individualidades que suscitam tal raciocínio: a autonomia (em tese) das Agências Reguladoras e a própria formação do quadro de seus funcionários (as Agências Reguladoras, diferentemente dos ministérios, tem quadro próprio de servidores²⁵ – destacando-se em sua atividade-fim os Especialistas em Regulação, que passam por um processo seletivo de concurso público de provas e títulos e curso de formação).

Mas, em todo caso, cumpre-se observar os ditames legais que deverão ser futuramente estabelecidos pelo Poder Executivo, conforme ditames do Art. 18 da Lei nº 9.432/97.

CONCLUSÃO

Em casos extremos de crises nacionais ou internacionais, toda a sociedade – e não somente as forças de Defesa de um país – deve se envolver com a situação. No

21 Exoneração *ad nutum* é aquela exoneração que ocorre pela vontade de uma só das partes, resolvido em juízo exclusivo da autoridade administrativa competente (diz-se de demissibilidade de funcionário público não estável).

22 *Ex vi* Lei nº 10.233/2001, em seu Art. 21. §2º.

23 *Ibid*, em seu Art. 21, *caput*.

24 BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 15 ed. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 104.

25 *Ex vi* Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004.

caso brasileiro, a Mobilização Nacional, que tem sede constitucional e é disciplina na Lei nº 11.631/2007, traz seu disciplinamento e também cria o Sistema Nacional de Mobilização (Sinamob).

No setor de transporte aquaviário, substanciado pelo transporte de carga e de passageiros por embarcações via um corpo de água e, mais ainda, a própria exploração da infraestrutura portuária nacional, veio à tona, com a entrada em vigor da Lei nº 10.233/2001, a Antaq – com a característica inerente às Agências Reguladoras em geral do Poder Normativo conferido para regulação do setor.

O Decreto nº 1.052/94 foi tacitamente revogado pela Lei nº 9.432/97, por ser com ela incompatível, e a Antaq tem

plenas condições de exercer o papel de National Shipping Authority (NSA) num hipotético caso de decretação da Mobilização Nacional – mas, em todo e qualquer caso, deve-se observar a regulamentação do caso, a ser realizada pelo Poder Executivo da União, conforme ditames do Art. 18 da Lei nº 9.432/97.

Tal assunto é fascinante, e o seu debate é importantíssimo para a sociedade, tendo em vista a necessidade de preparação e planejamento prévio – partindo-se da premissa que o setor de transporte aquaviário é de fundamental relevância para o desenvolvimento econômico e social do Brasil e que a responsabilidade da Defesa Nacional é de todos nós.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICAS>; Política Nacional; Poder Naval;

REFERÊNCIAS

- ARAGÃO, Alexandre Santos de. “O poder normativo das agências reguladoras independentes e o estado democrático de direito”. In: *Revista de informação legislativa*, v. 37, nº 148, out./dez. 2000.
- BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 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: 30 ago 2017.
- _____. Escola Superior de Guerra. Nota Complementar de Estudos 70-2015 – Mobilização Nacional. Rio de Janeiro: ESG, 2015.
- _____. Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização – Sinamob. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11631.htm. Acesso em: 30 ago 2017.
- _____. Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004. Dispõe sobre a criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais denominadas Agências Reguladoras, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.871.htm. Acesso em 30 ago 2017.
- _____. Lei nº 10.233, de 05 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

- Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm. Acesso em: 30 ago 2017.
- _____. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.htm. Acesso em: 30 ago 2017.
- _____. 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: 30 ago 2017.
- _____. Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657.htm. Acesso em: 4 Set 2017.
- _____. Decreto nº 6.592, de 2 de outubro de 2008. Regulamenta o disposto na Lei no 11.631, de 27 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização – Sinamob. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6592.htm. Acesso em: 30 ago 2017.
- _____. Decreto nº 1.052, de 4 de fevereiro de 1994. Dispõe sobre a direção civil do transporte marítimo em situações de tensão internacional ou guerra, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1052.htm. Acesso em: 30 ago 2017.
- _____. NORMAM nº 01-DPC. Normas de Autoridade Marítima para embarcações empregadas em mar aberto. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01.pdf>. Acesso em: 30 ago 2017.
- EUA. *U.S. Legal Definitions*. Disponível em: <https://definitions.uslegal.com/n/national-shipping-authority/>. Acesso em: 4 set 2017.
- PAIM, Maria Augusta. *Plataforma Marítima é embarcação*. Ed. Síntese online – Doutrina. Disponível em: http://www.sintese.com/doutrina_integra.asp?id=1240. Acesso em: 30 ago 2017.
- RAMOS, Carlos Eduardo de Franciscis. Os Desafios da mobilização nacional na segunda edição do Livro Branco de Defesa Nacional. Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia. Rio de Janeiro: 2016. Disponível em: <http://www.esg.br/images/Monografias/2016/RAMOS.pdf>. Acesso em: 30 ago 2017.
- SGARBI, Adrian. “Revogação: uma abordagem pragmática”. *Revista Direito, Estado e Sociedade*, v. 9, nº 29, jul/dez 2006.
- SUNDFELD, Carlos Ari. “Introdução às Agências Reguladoras”. In: *Direito Administrativo Econômico*. São Paulo: Malheiros, 2000.