

Antaq reforça sua boa atuação no cumprimento de suas competências

O TCU (Tribunal de Contas da União) determinou no começo do mês que a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) passe a regular os armadores estrangeiros, responsáveis pelo transporte de longo curso com o Brasil. Para a Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica) “o TCU exerceu um papel que não lhe compete, e equivocou-se em alguns conceitos”. (Leia no Guia)

A entidade questiona ainda o fato de o Acórdão contrariar relatório das instâncias técnicas do próprio Tribunal e de confrontar as regras do livre mercado, que regem os fretes praticados no setor, além de não observar o marco legal do setor quando recomenda a exigência de outorga para empresas estrangeiras, com base na Constituição e nas Leis 9.432/97 e 10.233/01, que regulam o transporte aquaviário no país.

Alegando que cabe exclusivamente à Antaq o papel de editar normas e regular os serviços de transporte e infraestrutura aquaviária, segundo a Lei 10.233/01. “A regulação dos armadores estrangeiros é assunto objeto de exaustivo debate técnico e jurídico na agência, tendo já sido exarados diversos documentos e atos versando sobre a matéria”, informou a Antaq por meio de sua assessoria.

Para a agência, a decisão está em conformidade legal e constitucional. “A ausência de outorga para operação de navegação de longo curso de armadores estrangeiros está em conformidade com questões legais e constitucionais. O poder de regulação conferido pela lei 10.233/2001 é fundamentado e exercido de maneira isonômica, considerando as peculiaridades de prestadores estrangeiros e brasileiros”, disse à agência em comunicado.

E ressalta que, “a lei estabelece a liberdade de preços de fretes como fundamento para o desenvolvimento das atividades”, cabendo a ela atuar em hipóteses de abusividade contra o usuário ou a concorrência e na garantia do serviço adequado, sempre em processos administrativos que assegurem a ampla defesa e o contraditório.

Para a Usuport (Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro) que apoia o TCU sobre a regulação de armadores estrangeiros, a jurisprudência do TCU atinge o setor com mais frequência do que alegado pelo Centronave, e a linha de raciocínio

seguida pela entidade (de que a posição da equipe técnica é absoluta) não condiz com a realidade, uma vez que o voto pertence ao ministro que não é obrigado a seguir a equipe técnica.

O TCU deu 90 dias para que a Antaq institua procedimento que “ateste e assegure” que os armadores estrangeiros estão enquadrados nos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade – norma que verifica se as condições para exercício do direito estão presentes -, por meio de outorga de autorização ou outro ato administrativo com o mesmo fim.

Também em 90 dias a agência deverá apresentar um plano de ação voltado à regulação do transporte de longo curso contemplando, por exemplo, o registro dos preços dos fretes e outros serviços, estudos comparativos de rotas e preços praticados pelos armadores estrangeiros, e normas para aplicação de sanção em caso de omissões injustificadas de portos.

A Antaq informou que sempre pautou sua atuação no estrito cumprimento de suas competências, regulando ou supervisionando, dentro de sua esfera e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes.

Sobre a alegação da Usupport de que “a Antaq vem sendo uma agência reguladora omissa em relação aos usuários do transporte marítimo, seja na navegação de longo curso, seja na cabotagem, a exemplo da falta de normativo que fiscalize, supervisione, regule e puna os armadores”, a agência nega inércia de suas atribuições frente à realidade operacional e comercial dos serviços. E enfatiza “já vínhamos atuando e temos diversas atividades em andamento para aprimorar o arcabouço jurídico. Entre eles m estudo encomendado à Fundação Universidade de Brasília (UNB), a obtenção de dados provenientes do sistema mercante, a criação de norma versando a respeito de direitos e deveres dos usuários, transportadores marítimos e agentes intermediários e o estabelecimento de parâmetros e indicadores de serviços adequados (agenda regulatória 2016-2017)”.

Com relação ao registro dos armadores, a Antaq diz que existe uma carteira com todos os armadores, bem como controle e fiscalização desses atores, considerando as outorgas de autorização emitidas e disponibilizadas pela agência para as empresas brasileiras de navegação e as informações do sistema mercante. Além disso, a agência cita a atuação de outros órgãos da administração pública em suas respectivas



MATTOS ENGELBERG

— A D V O G A D O S —

competências, tais como a Marinha e a Receita Federal. “Sob a ótica da segurança da navegação, por exemplo, a Marinha do Brasil exerce rígido controle sobre embarcações estrangeiras que operam em águas jurisdicionais brasileiras, fiscalizando em observância às normas internacionais e à soberania do país, exigindo documentação pertinente, dentre elas a indicação de representante legal”, informa.

E finaliza afirmando que o posicionamento adotado pela agência vai ao encontro das políticas públicas brasileiras, que desde a abertura dos portos às nações amigas em 1808 tem sido construída no sentido de permitir que embarcações estrangeiras adentrem seus portos.

Fonte: Guia Marítimo