



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 24/2021/GRP/SRG

Assunto: "Eixo 4.3 - Temas Gerais: Aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado."

1. INTRODUÇÃO

1. Este documento tem por objetivo encaminhar as conclusões técnicas relativas à proposta de revisão normativa atinente às operações com produtos perigosos quando em trânsito nas instalações portuárias dentro ou fora da área do porto organizado.
2. O assunto é objeto de tema de Agenda Regulatória, Biênio 2020/2021, nos termos dos autos do Processo nº 50300.002155/2019-92, estando elencado no "Eixo 4.3 - Temas Gerais: Aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado".
3. É o breve relatório.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

4. É papel da ANTAQ a regulação de cargas perigosas, insculpido respectivamente nos arts. 20, 23 e 27 da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), e parte integrante da Visão Integrada do Gerenciamento de Riscos nos Portos da Agência, este é "Processo contínuo e adaptativo, por meio do qual uma organização define (e redefine) seus objetivos e metas, bem como implementa as ações relativas à proteção do ambiente, à segurança e saúde de seus empregados, clientes e comunidade."
5. Cargas perigosas são quaisquer cargas que, por serem explosivas, como os gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores, as instalações físicas e ao meio ambiente em geral.

6. É pré-requisito essencial para a segurança do transporte e do manuseio de Cargas Perigosas a sua apropriada identificação, acondicionamento, etiquetagem, empacotamento e documentação. Isso se aplica às operações na área do porto propriamente dita ou nas áreas de jurisdição do mesmo.

7. Desta feita, entende-se como de sumarássima importância os objetivos desta Casa Reguladora no empenho da busca pelo aperfeiçoamento da [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 15 de setembro de 2011](#), visando estabelecer diretrizes a serem seguidas nas **operações com produtos perigosos quando em trânsito nas instalações portuárias dentro ou fora da área do porto organizado**.

3. HISTÓRICO PROCESSUAL

8. A ANTAQ publicou no Diário Oficial da União (DOU) de 15 de setembro de 2011 a [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 2011](#), que aprovou a norma de procedimentos para o trânsito seguro de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.

9. A norma se aplica aos arrendamentos, terminais de uso privativo (TUP), estações de transbordo de cargas (ETC) e instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4) que movimentem produtos perigosos, incorporando aspectos de segurança e saúde ocupacional, preservação da integridade física das instalações portuárias e de proteção do meio ambiente.

10. Por ser uma resolução do ano de 2011, anterior a nova lei geral de portos - [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#) -, está defasada; além disso, o setor portuário e marítimo é dinâmico e requer atualizações constantes das suas normas, especialmente na questão da segurança ambiental.

11. Dessa forma, considerando as modificações setoriais e legislativa, a ANTAQ incluiu na Agenda Regulatória Biênio 2018-2019 o "**eixo 4.6 - Aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado**", ou seja, a [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 2011](#), e, em seguida, propôs o Plano de Trabalho GRP SEI (0715175), que traçou as bases e fundamentos para os procedimentos das atividades e cronologia dos eventos referentes ao aperfeiçoamento da norma requerida. Neste documento elaborado pela Gerência de Regulação Portuária - GRP, relata-se todas as normas, portarias e códigos afetos ao tema que devem ser observados no processo de revisão.

12. Por seu turno, o Despacho SRG (SEI 0722431) corroborou com o Plano de Trabalho supra e a Ordem de Serviço nº 104 (SEI 0722828), que determinou o prosseguimento das atividades e cumprimento dos objetivos estabelecidos na principesca Resolução nº 6235-ANTAQ (SEI 0542003), ensejadora do aperfeiçoamento da [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 2011](#).

13. Em maio de 2019, a GRP solicitou servidores das áreas vinculadas ao tema ambiental e marítimo para contribuir com o eixo 4.6, conforme E-mail (SEI nº 0722990). Por isso, a própria Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade - GMS consultou o setor, por meio do e-mail ANTAQ - GMS (SEI nº 0759735), com as seguintes perguntas:

Seu porto ou empresa já teve problemas para compreender ou aplicar essa norma?

Ela é muito detalhada?

Pouco detalhada?

14. Em resposta, receberam contribuições das seguintes entidades: Companhia Docas de Santana - CDSA; Porto de São Sebastião; Companhia Docas do Rio de Janeiro e Porto de Itajaí.

15. Em suma, todas as contribuições foram compiladas e analisadas pela Gerência de Regulação Portuária, considerando que a futura resolução afetará diretamente as instalações portuárias. Vejamos as respostas, resguardando a identificação do contribuinte:

9/5/2019 xxxxxxxxxxxx

Quanto ao art. 6º, inciso II, o profissional habilitado deve ter que tipo de treinamento, curso para produtos perigosos?

(...)

Pedimos nesse momento esclarecimentos quanto quais os materiais mínimos para promover movimentação de produto perigoso, isso devido a falta de movimentação de produtos perigosos em nosso porto. Como não temos, devemos ter algum suporte para atendimento?

16/4/2019 -.

A xxxxxxxxxxxx, entende que a norma é bem detalhada, muito bem estruturada, e não tivemos nenhum problema em interpretá-la, compreendê-la ou mesmo aplicá-la.

11/4/2019 - xxxxxxxxxxxx.

Considerações sobre a Resolução 2239/2011

1- Plano de Gerenciamento de Risco:

Todos os terminais portuários devem manter o Plano de Gerenciamento de Risco – PGE, que deverá ser analisado pela Autoridade Portuária e, aprovado pela ANTAQ.

A autoridade Portuária deverá realizar fiscalização de forma a verificar se os procedimentos apresentados estão sendo cumpridos.

O PGE deve apresentar procedimentos em consonância com a NR 29.

Considerando que a NR 29 proíbe apenas a armazenagem de explosivos e estabelece condições para armazenagem de outras cargas, o PGE deve demonstrar a possibilidade de armazenamento de carga perigosa, inicialmente, definindo a distância mínima das áreas de operação de carga e descarga para armazenagem de cargas como radiativo, contêineres refrigerados, Chumbo tetraetila, poliestireno expansível e percolato de amônia. (ver NR 29 29.6.4) e levando em consideração o entorno do terminal e com a avaliação de possíveis acidentes e suas consequências.

2 - Procedimentos operacionais

O terminal deve ser responsável integralmente por todo o procedimento operacional e de armazenagem de carga perigosa, dentro dos limites do seu arrendamento.

O terminal deverá elaborar seus procedimentos operacionais para Produtos perigosos, bem como estabelecer sua Tabela de Trânsito e Armazenagem de Produtos Perigosos

No caso de falta do PGE, A Tabela do anexo II deverá ser obrigatória, sem prejuízo para possíveis penalidades, com a inclusão de critérios para carga solta

8/4/2019 –xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

• Seu porto ou empresa já teve problemas para compreender ou aplicar essa norma?

Não, apenas com relação ao **banco de dados**, conforme o Art. 6º:

Art. 6º São obrigações da Autoridade Portuária e demais responsáveis por instalações situadas dentro ou fora da área do porto organizado, no que couber

IV - Implantar, manter atualizado e permitir acesso a um banco de informações técnicas acerca do trânsito de produtos perigosos em suas instalações.

A Autoridade Portuária de ----- complementa seu controle de prevenção de carga perigosa mantendo um arquivo acessível a todos os envolvidos com a atividade de carga perigosa, entre elas a Gerência de Operações, Gerência de Meio Ambiente e Gerência de Segurança Portuária e o Centro de Controle e Comunicação do Porto de ----- e a empresa que presta o serviço de emergência no Porto de -----, de toda a documentação enviada pelos agentes.

No entanto, esse tipo de controle em arquivo digital consome muito de nossa capacidade de armazenamento e com o intuito de não extrapolar de maneira desnecessária o tempo, custo e mão de obra da nossa Gerência de Informática fazemos os seguintes questionamentos:

1. Quanto a **competência da comprovação** de apresentação da documentação exigida, cabe a Autoridade Portuária comprovar que exigiu e qual documentação recebeu ou ao agente e armador a responsabilidade de comprovar que enviou corretamente?
2. Em sendo a responsabilidade acima questionada a cargo da Autoridade Portuária, qual o **período** exigido para fiscalização desta documentação cobrada e recebida?
3. É necessário manter cópia da documentação inclusive nos casos das unidades que já não se encontram mais na área do porto e portanto já encerraram sua relação de risco aos trabalhadores (nos casos das unidades de carga perigosa que já embarcaram ou tiveram saída do porto) ou somente das unidades ativas?
 - Ela é muito detalhada? Não.
 - Pouco detalhada? Sim. A Norma não trata muito sobre os procedimentos operacionais.

16. Ato contínuo, a GRP entregou a Resolução-MINUTA GRP (SEI nº 0881943) e a Nota Técnica 371 (SEI nº 0881946), considerando as modificações solicitadas e devidamente ponderadas, bem como o panorama ambiental daquela época. Cabe dizer, que a NT 371 foi basilar de uma Análise de Impacto Regulatório, analisou contribuições da setorial interna de meio ambiente da ANTAQ, respondeu as contribuições dos portos públicos, delineou o problema a ser tratado e identificou as opções regulatórias, concluindo por:

À conclusão desta análise, foi consolidado o **aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, referente ao Eixo 4.6., dos temas gerais da Agenda Regulatória ANTAQ biênio 2018-2019.** Desta feita, após acurada explanação dos pressupostos alternativos, OPTOU-SE pela regulação da temática em comento, conforme amplamente justificado ao longo do deslinde destas pretéritas linhas.

Em termos do mérito, ou seja, no que se refere à Agenda Regulatória ANTAQ Biênio 2018-2019. Eixo 4.6 - Temas Gerais: Aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, as alterações trazem condição melhor que a atual, apresentando, neste momento oportuno e conveniente, espécie de regulação, âmago da regulação portuária de grande utilidade, justa, razoável, aliada à boa gestão e inspiradora da eficiência estatal.

Os critérios embasadores de tais análises são premissas já estabelecidas em lei ou na doutrina regulatória. A escolha desta melhor opção regulatória está sobejamente arrimada na análise de expertise de toda a análise técnica desenvolvida ao longo destes autos, porquanto foram considerados tanto elementos retrospectivos quanto prospectivos para concluir ser a solução adotada a melhor, fruto de exaustiva motivação, cuja fundamentação clara e objetiva comprova a legalidade e a legitimidade do ato.

17. Entretanto, infelizmente o tema extrapolou o prazo exposto no plano de trabalho, em função da elevada demanda da GRP, que possuía diversos eixos da mesma agenda regulatória para concluir a tempo.

18. Por oportuno, com o objetivo de concluir a demanda, que já que estava devidamente analisada e instruída pela GRP, a SRG encaminhou para a diretoria colegiada os documentos citados acima para a deliberação. Portanto, por meio do Despacho SRG (SEI nº 0888338) foram encaminhados a Resolução-MINUTA SRG (SEI nº 0976409) e a Resolução-MINUTA SRG (SEI nº 0977210), com a ponderações exigidas pelo superveniente

Decreto nº 10.139/2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decretos editados por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

19. Assim, finalizadas as minutas de resolução na Superintendência de Regulação, a assessoria da Diretoria Geral, por meio do Despacho AST-DG (SEI nº 1056754), direcionou o processo para os olhares da Procuradoria Federal Junto à ANTAQ.

20. Sem demora, concomitante à análise jurídica, a GRP revisou o antigo plano de trabalho com o objetivo de reinclusão do tema na Agenda Regulatória 2020-2021, passando a ser denominado como: "**Eixo 4.3 - Temas Gerais: Aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.**".

21. Nessa toada, a Gerência de Regulação Portuária - GRP elaborou o Plano de Trabalho GRP (SEI nº 1073884), corroborado pelo Superintendente de Regulação (SEI nº 1087784) e aprovado pelo Despacho AST-DG (SEI nº 1087784).

22. No Parecer Jurídico n. 00055/2020/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 1074936) repassaram pelas competências da ANTAQ, análise geral dos dispositivos modificados, observância ao atendimento do Decreto nº 10.139/2019 e concluíram pelo seguinte:

46. Por fim, percebe-se que o texto da norma denota esmero no uso do vernáculo, bem como das regras para a elaboração de normativo identificadas na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, e no Decreto nº 9.191/2017, de modo que entendemos unicamente a necessidade de uma pequena revisão para corrigir algumas falhas, tais como: (a) art. 7º, I - alterar o "ponto" para "ponto-e-vírgula"; (b) art. 9º, I - alterar o ponto-e-vírgula para dois-pontos; (c) art. 10, II - acrescentar uma "vírgula" após "fora do porto"; (c) art. 18 - remoção da vírgula após "em suas dependências"; (d) art. 18, II - acrescentar uma vírgula após "do produto"; (e) art. 18, §1º - inclusão de vírgula após "suas responsabilidades"; (f) art. 20, §1º - remoção da vírgula após "em especial".

47. Diante do exposto, esta Procuradoria Federal entende que a minuta constante dos autos encontra-se apta a ser submetida à audiência e consulta públicas, observada a necessidade de pequenos ajustes na redação de algumas cláusulas.

DESPACHO n. 00487/2020/GAB/PFANTAQ/PGF/AGU

Apenas à título de contribuição, recomendo: artigo 5º: que os incisos estejam em ordem alfabética; artigo 24: substituir "Revoga-se" por "Fica revogada"; artigo 25: o texto de diploma normativo deve conter apenas preceitos normativos, a dizer, de conteúdo substantivo relacionadas com a matéria regulada, não de exposição de motivos acerca da fundamentação de sua produção, que, mutatis mutantis, deveriam constar dos documentos técnicos ou, no máximo, do preâmbulo, em resumo, se uma remissão a dispositivo legal enquanto fonte de validade. Inteligência do art. 3º, II, c/c art. 6º da LC 95/1998, razão pela qual recomenda-se a supressão do dispositivo.

23. Ato contínuo, a diretoria geral propôs a nova Resolução-MINUTA AST-DG (SEI nº 1083285). Entretanto, o processo foi pedido vista pela Diretoria Técnica e houve a solicitação de Prorrogação de Pedido de Vista GC AST-DT (SEI nº 1100407).

24. Destarte, alcançamos o voto do **Diretor Relator**: Francisval Dias Mendes, SEI 50300.012042/2020-39, após todo o trâmite instrutório, vejamos:

Como bem apontado pela área técnica, a proposta objetiva o aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-Antaq referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, referente ao Eixo 4.6., dos temas gerais da Agenda Regulatória ANTAQ biênio 2018-2019.

Outrossim, após análise das alternativas, a SRG optou pela regulação temática em comento e apresentou alterações que trazem condição melhor que a atual, apresentando espécie de regulação, âmago da regulação portuária de grande utilidade, justa, razoável, aliada à boa gestão e inspiradora da eficiência estatal.

Em relação às contribuições, referentes ao texto da minuta de Resolução, tecidas pela Procuradoria Federal junto à Antaq, destaco que todas foram acolhidas e constam da Resolução-MINUTA AST-DG SEI nº 1083285 juntada por esta Relatoria.

Nesse sentido, no mérito, acompanho o entendimento exarado pela área técnica, cujos argumentos adoto como razão de decidir, independente de transcrição, no sentido de acolher a Exposição de Motivos GRP (SEI nº 0881927), a Nota Técnica nº 371/2019/GRP/SRG (SEI nº 0881946), o Despacho GRP e o Despacho SRG SEI nº 0888338, e, por fim, aprovar o texto consolidado na Resolução-MINUTA AST-DG SEI nº 1083285 para ser submetido à audiência e consulta públicas.

Posto isto, **VOTO** pela aprovação da proposta normativa que estabelece procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, nos termos da Resolução-MINUTA AST-DG SEI nº 1083285, devendo o texto ser submetido à audiência e consulta públicas pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, visando a obtenção de subsídios para o aprimoramento do ato normativo ora proposto.

25. E o **Voto Vista da** Diretora Gabriela Coelho da Costa, SEI 50300.013924/2020-11, acompanhou o relator:

Observo, preliminarmente, que o voto do Diretor Relator apresentou a Resolução-MINUTA AST-DG 1083285 com vistas a submeter à audiência e consulta públicas a proposta de Resolução que estabelece os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado. Após consultada, a SFC apresentou algumas considerações sem, entretanto, propor alterações estruturais na norma.

Visto que a presente proposta norma ainda passará pelo escrutínio da audiência pública, receberá contribuições e poderá ser alterada durante este processo, não entendo necessário, neste momento, incluir citações a outros normativos no texto da proposta normativa encaminhado pelo Diretor Relator.

Posto isso, no mérito, acompanho na íntegra o voto proferido pelo E. Diretor Relator, em conformidade com os termos constantes do § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, que passam a integrar a motivação desta decisão independentemente de transcrição.

26. Dessa forma, realizou-se a Audiência Pública nº 13/2020-ANTAQ (SEI nº 1112827), aprovada pela Resolução nº 7.954-ANTAQ (SEI nº 1112799) e publicado no DOU em de 14 de agosto de 2020. O procedimento para envio das contribuições da Consulta e Audiência Pública iniciou no dia 24/08/2020, com término dia 07/10/2020.

27. Informa-se que o resultado da AP 13/2020 consta no Relatório 23/2020/CAPA/SGE (SEI nº 1159234), que encaminhou para superintendência de regulação os dados e as contribuições da audiência virtual que ocorreu em 05 de outubro de 2020.

28. Em seguida, após a análise e verificação, a GRP elaborou o Relatório Preliminar para Circularização (SEI nº 1288078), com objetivo de receber o préstimo da GMS, que se manifestou por meio da Nota Técnica 13 (SEI nº 1313218), como segue:

Atualizar a informação sobre a vinculação da NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), para Ministério da Economia.

Não especificar a formação acadêmica do responsável pelo cumprimento das exigências legais aplicáveis ao trânsito de produtos perigosos, sob pena de estarmos atuando na formação reserva de mercado.

Especificar as obrigações do operador portuário, quando a carga ingressar nas instalações onde opera, ou do expedidor, quando responsável pela embalagem e expedição da mercadoria, ou de qualquer agente responsável pela carga em determinado instante conforme consta das Revised Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities In Port Areas, do Maritime Safety Committee da IMO, já citadas. (ID 138), se for o caso.

Sugerimos utilizar a mesma redação nos Artigos 7º, II e 10, III, com referência ao termo “habilitado”

Redação original:

Art. 7º - São obrigações da Autoridade Portuária e demais responsáveis por instalações portuárias, no que couber:

II - Ter em sua estrutura organizacional pelo menos 1 (um) profissional **qualificado** e responsável pelo cumprimento das exigências legais aplicáveis ao trânsito de produtos perigosos, assim como estabelecer exigências mínimas de qualificação para pessoas, entidades ou empresas envolvidas diretamente com aquele trânsito em suas instalações;

Dispositivo ajustado (ID 73)

II - Ter em sua estrutura organizacional pelo menos 1 (um) profissional **habilitado** e responsável pelo cumprimento das exigências legais aplicáveis ao trânsito de produtos perigosos, assim como estabelecer exigências mínimas de qualificação para pessoas, entidades ou empresas envolvidas diretamente com aquele trânsito em suas instalações;”

Redação original:

Art. 10. São obrigações dos operadores portuários:

III - Requisitar ao OGMO ou ter sob contrato pelo menos 1 (um) profissional **habilitado**, responsável pelo cumprimento das exigências legais - nacionais e internacionais - relativas ao trânsito portuário de produtos perigosos, bem como manter empregados treinados para as situações de risco envolvendo produtos perigosos; e

Dispositivo ajustado (ID 178)

III - Requisitar ao OGMO ou ter sob contrato pelo menos 1 (um) profissional **qualificado** responsável pelo cumprimento das exigências legais - nacionais e internacionais - relativas -ao trânsito portuário de produtos perigosos, assim como estabelecer exigências mínimas de qualificação para pessoas, entidades ou empresas envolvidas diretamente com aquele trânsito em suas instalações, bem como manter empregados treinados para as situações de risco envolvendo produtos perigosos, excetuando-se os casos previstos na Lei nº 12.815/2013;

Quanto ao uso do “Programas de Gerenciamento de Risco (PGR)” ou programas de gerenciamento de risco previstos no Art. 15 e no seu parágrafo único, sugerimos o uso de apenas uma grafia com caracteres iniciais maiúsculos ou minúsculos a fim de se evitar ambiguidade na interpretação. Ainda resta confuso o uso do termo, tendo em vista que não há definição sobre o que vem a ser esse programa. A seguir, duas possibilidades, uma direcionada para questões operacionais/tecnológicas e outra para gerenciamento de riscos ocupacionais:

Programa de Gerenciamento de Risco (PGR) Documento que define a política e diretrizes de um sistema de gestão, com vista à prevenção de acidentes em instalações ou atividades potencialmente perigosas.

Norma Regulamentadora - NR 01 do ME, que trata das- disposições gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais

1.5.7.1 O PGR deve conter, no mínimo, os seguintes documentos:

- a) inventário de riscos; e
- b) plano de ação.

1.5.7.2 Os documentos integrantes do PGR devem ser elaborados sob a responsabilidade da organização, respeitado o disposto nas demais Normas Regulamentadoras, datados e assinados.

1.5.7.2.1 Os documentos integrantes do PGR devem estar sempre disponíveis aos trabalhadores interessados ou seus representantes e à Inspeção do Trabalho. [\[AP2\]](#)

O parágrafo único do Art. 15, faz referência a disponibilização dos programas de gerenciamento de risco, somente quando formalmente solicitado pela Autoridade Portuária. Entretanto, acreditamos que deveria ser disponibilizado de forma obrigatória, inclusive todas as vezes em que houver alguma atualização no PGR..

Redação original:

Art. 15. A Autoridade Portuária e demais responsáveis por instalações portuárias devem, individualmente ou em conjunto, sempre que couber, efetuar análises de risco acerca do trânsito de produtos perigosos em suas áreas, com base nas quais elaborarão e implantarão **Programas de Gerenciamento de Risco**, mantendo-os sempre atualizados.

Dispositivo ajustado (ID 233):

Parágrafo único. As arrendatárias de instalação portuária na área do porto organizado e o responsável por TUP situado dentro da área do porto organizado deverão partilhar com a Autoridade Portuária suas análises e **programas de gerenciamento de risco**, quando formalmente solicitado.

Sobre a inclusão no Art. 13, III, da Resolução CONAMA 430, art. 16, entendemos ser bastante inadequada uma vez que ela dispõe sobre condições, parâmetros, padrões e diretrizes para gestão do lançamento de efluentes em corpos de água receptores.

Justificativa para Alteração:

"A contribuição da ABTP visa especificar que há terminais que possuem Estação de Tratamento de Efluentes direcionando o tratado para corpos d'água e tais ETEs são licenciadas pelos órgãos ambientais. Por isso, é necessário o ajuste de forma a não ferir o licenciamento de cada terminal."

Sugestão GMS:

É vedado lançar no corpo d'água, direta ou indiretamente, substâncias resultantes dos serviços de limpeza e tratamento de vazamentos de produtos perigosos, exceto se expressamente aprovado pelo órgão ambiental competente.

Redação original:

Art. 13, III - É vedado lançar no corpo d'água, direta ou indiretamente, substâncias resultantes dos serviços de limpeza e tratamento de vazamentos de produtos perigosos.

Redação Proposta

Dispositivo ajustado (ID 233):

III - É vedado lançar no corpo d'água, direta ou indiretamente, substâncias resultantes dos serviços de limpeza e tratamento de vazamentos de produtos perigosos, de acordo com a Resolução CONAMA 430, art . 16.

O Art. 19 trata da capacitação para combate a situações de emergência, definindo como periodicidade mínima, o estabelecido na NR 20 ou Resolução CONAMA 398, porém nenhum destes normativos estipula prazo para realização de simulados ou treinamentos. Destacamos que é usual a definição de prazos para a realização de simulados do PEI nas condicionantes da Licença Ambiental. É interessante destacar também, que na proposta não há inclusão de capacitação para outros tipos de cargas perigosas, além líquidos combustíveis e inflamáveis.

Resolução CONAMA 398, de 11/06/2008 - apresenta o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.

“ Treinamento de pessoal e exercícios de resposta

Deverão estar relacionados e descritos o conteúdo e a frequência dos programas de treinamento de pessoal e de exercícios de resposta a incidentes de poluição por óleo, incluindo, conforme o caso:

- a) exercícios de comunicações;
- b) exercícios de planejamento;
- c) **exercícios de mobilização de recursos;**

d) exercícios completos de resposta.

Justificativa para alteração (ID 259):

Entendemos que deve ser prevista a periodicidade mínima para as simulações, respeitando ao disposto na NR 20, Res. CONAMA 398 ou ainda periodicidade que venha a ser estabelecida por autoridade competente, como o corpo de bombeiros, por exemplo

Redação original:

Art. 19. A capacitação para situações de emergência deve incluir simulações de casos a serem vivenciados na prática, dando eficácia ao treinamento dos agentes envolvidos.

Redação proposta (ID 259):

Art. 19. A capacitação para situações de emergência deve incluir simulações de casos a serem vivenciados na prática, de acordo com a periodicidade mínima estabelecida na NR 20 ou Resolução CONAMA 398, caso não tenha sido especificado outra periodicidade por autoridade competente, dando eficácia ao treinamento dos colaboradores e prestadores de serviços diretamente envolvidos.

Dispositivo ajustado (ID 259):

Art. 19. A capacitação para situações de emergência deve incluir simulações de casos a serem vivenciados na prática, de acordo com a periodicidade mínima estabelecida na NR 20 ou Resolução CONAMA 398, caso não tenha sido especificado outra periodicidade por autoridade competente, dando eficácia ao treinamento dos agentes trabalhadores e prestadores de serviços diretamente envolvidos.

Sugestão GMS:

O Art. 19 deveria se transformar no § 3º do Artigo 18.

A capacitação para situações de emergência deve incluir simulações de casos a serem vivenciados na prática, com um intervalo máximo de 2 (dois) anos, dando eficácia ao treinamento dos agentes envolvidos.

29. Por fim ao histórico processual, repiso que a análise das contribuições está contida no Relatório 4 (SEI nº 1315773) e também estará em seção específica desta Análise de Impacto Regulatório - AIR.

30. É o relatório até o momento.

4. **IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL**

31. O papel da ANTAQ na regulação de cargas perigosas é claramente apresentado na [Lei nº 10.233, de 2001](#), *in litteris*:

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 infra-estrutura 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;

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq: [\(Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013\)](#)

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

(...)

IV – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

(...)

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

(...)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

32. O poder normativo da ANTAQ é inquestionável. A ANTAQ não atua somente nos casos concretos, ela é capaz de prevenir situações, para fomentar a competição entre os operadores e garantir os direitos dos usuários.

33. O poder fiscalizatório também está na [Lei nº 10.233, de 2001](#):

Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.

Art. 78-C. No processo administrativo de que trata o art. 78-B, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência.

Art. 78-D. Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.

Art. 78-E. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa.

Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

§ 1º O valor das multas será fixado em regulamento aprovado pela Diretoria de cada Agência, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

§ 2º A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica.

34. Em termos do [Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002](#), vemos:

Art. 2º A ANTAQ tem por finalidade:

II - regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercidas por terceiros, com vistas a:

(...)

c) arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

(...)

Art. 3º À ANTAQ compete, em sua esfera de atuação, adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento das atividades portuária e de transporte aquaviário e, em especial:

(...)

XLIV - atuar na defesa e proteção dos direitos dos usuários, reprimindo as infrações e compondo ou arbitrando conflitos de interesses, observado o § 6º deste artigo;

XLV - exercer, relativamente aos transportes aquaviários, as competências legais em matéria de controle, prevenção e repressão das infrações contra a ordem econômica, ressalvadas as cometidas ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, observado o § 5º deste artigo;

XLVI - dar conhecimento ao CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso, de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica;

(...)

Art. 4º No exercício de seu poder normativo caberá à ANTAQ disciplinar, dentre outros aspectos, a outorga, a prestação, a comercialização e o uso dos serviços, bem como:

(...)

XI - regulamentar o tratamento confidencial das informações técnicas, operacionais, econômico-financeiras e contábeis solicitadas às empresas prestadoras dos serviços;

35. Na mesma linha, o regimento interno da ANTAQ direciona a regulamentação desse item para a Gerência de Regulação Portuária, a qual vem, constantemente, buscando a padronização do recebimento das informações portuárias para embasar as análises técnicas acerca da modicidade dos preços e tarifas cobrados pelos regulados.

36. Do nosso regimento interno, [Resolução ANTAQ nº 3.585, de 18 de agosto de 2014](#):

Art. 4º À ANTAQ compete:

(...)

XX - estabelecer padrões e normas técnicas relativas às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e de produtos perigosos, ressalvadas as competências de outros órgãos públicos;

(...)

Art. 53. A Gerência de Regulação Portuária tem, em sua área de atuação, as seguintes competências dentre as atribuídas à Superintendência de Regulação:

I - propor normas para exploração de atividade portuária em regime público ou por meio de instalações portuárias autorizadas;

(...)

IV - acompanhar e analisar a legislação nacional e internacional relativa ao setor portuário;

37. Cita-se brevemente a Legislação Nacional:

I - [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#) - Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário;

II - [Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997](#) - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e a ordenação do transporte aquaviário;

III - [Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998](#) - Dispõe sobre o transporte multimodal de cargas;

- IV - [Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#) - Condições gerais de proteção ao trabalho portuário;
- V - [Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000](#) – Dispõe sobre prevenção, controle e fiscalização da poluição por óleo e outras substâncias perigosas;
- VI - [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#) - Revisão e consolidação dos atos normativos inferiores a decreto.

38. O [Decreto nº 10.139, de 2019](#) diz o seguinte no seu art. 7º:

Art. 7º A revisão de atos resultará:

I - na revogação expressa do ato;

II - na revisão e na edição de ato consolidado sobre a matéria com revogação expressa dos atos anteriores; ou

III - na conclusão quanto ao atendimento pelo ato vigente das regras de consolidação e do disposto no parágrafo único do art. 13.

§ 1º A consolidação a que se refere o inciso II do **caput** consistirá na reunião dos atos normativos sobre determinada matéria em diploma legal único, com a revogação expressa dos atos normativos incorporadas à consolidação.

39. A consolidação permite a alterações textuais, nas seguintes hipóteses do art. 9º:

Art. 9º A consolidação incluirá a melhora da técnica legislativa do ato, inclusive com:

I - introdução de novas divisões do texto legal básico;

II - fusão de dispositivos repetitivos ou de valor normativo idêntico;

III - atualização da denominação de órgãos e de entidades da administração pública federal;

IV - atualização de termos e de linguagem antiquados;

V - eliminação de ambiguidades;

VI - homogeneização terminológica do texto; e

VII - supressão dos dispositivos de que trata o art. 8º.

40. Quanto à obrigação de elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR), a Lei das Agências Reguladoras juntamente ao [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#) informa, no seu art. 24, existe somente a partir de 15 de abril de 2021. Além disso, no Decreto:

Art. 3º A edição, a alteração ou a revogação de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional será precedida de AIR.

(...)

Art. 4º A AIR poderá ser dispensada, desde que haja decisão fundamentada do órgão ou da entidade competente, nas hipóteses de:

(...)

III - ato normativo considerado de baixo impacto;

(...)

VI - ato normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais;

VII - ato normativo que reduza exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios; e

VIII - ato normativo que revise normas desatualizadas para adequá-las ao desenvolvimento tecnológico consolidado internacionalmente, nos termos do disposto no [Decreto nº 10.229, de 5 de fevereiro de 2020](#).

§ 1º Nas hipóteses de dispensa de AIR, será elaborada nota técnica ou documento equivalente que fundamente a proposta de edição ou de alteração do ato normativo.

41. *In casu*, estamos diante dos incisos III, VI, VII e VIII do art. 4º.

42. Diante do enquadramento nas hipóteses acima elencadas, este documento substitui a AIR supracitada, por conter a identificação do problema regulatório e todos os demais elementos tradicionalmente ligados ao conteúdo de uma AIR.

5. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

5.1. Elementos básicos do problema

43. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicação dos normativos legais que fundamentam a proposta são partes fundamentais das melhores prática regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade.

44. Os portos e instalações portuárias brasileiros possuem grandes desafios em se tratando de prevenção de acidentes envolvendo cargas perigosas. Atualmente o tema é regulado por vários instrumentos legais que norteiam os portos e terminais a adotarem procedimentos que objetivam a devida gestão de cargas perigosas, prevenção de acidentes e resposta a emergências.

45. A Norma Regulamentadora do Ministério do Trabalho e Emprego NR nº 29, define ainda os procedimentos de segurança a serem executados para promover a prevenção de acidentes do trabalho provenientes das atividades portuárias, incluindo-se as operações com cargas perigosas.

46. Esta norma especifica ainda fala da existência de um Plano de Controle de emergências devidamente estruturado com materiais de apoio e contingência para atuação nos casos de emergências.

47. Sobremais, temos a Resolução nº 46/09 da CODESA, que regula a movimentação, a armazenagem e o trânsito de mercadorias perigosas classificadas pelo Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (*IMDG CODE*) da Organização Marítima Internacional (IMO), nas áreas sob a jurisdição da Autoridade Portuária do porto organizado de Vitória, bem como a mais recente Resolução-CODESA, nº 21/13.

48. Nesta esteira, a MSC.1/CIRC.1216 da IMO supra, trata sobre as recomendações de segurança para o transporte de cargas perigosas em instalações portuárias - Portaria nº 53/1997.

49. Existem ainda outros requisitos legais que disciplinam o transporte e/ou armazenamento de cargas perigosas em áreas portuárias nas esferas federal, estadual e municipal e por ser um tema tão complexo, fazer a devida gestão de cargas perigosas se torna um desafio operacional de difícil compreensão e onerosos para os portos e terminais portuários.

50. Na esfera federal e tema em voga, cita-se a [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 2011](#), que aprova os procedimentos para o trânsito seguro de produtos perigosos por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do Porto Organizado e incorporam os aspectos de segurança e saúde ocupacional, prevenção da integridade física das instalações portuárias e proteção do meio ambiente, sendo este oriundos do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG) e do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS).

51. No âmbito da ANTAQ, a Agenda Regulatória é um instrumento de gestão regulatória que indica ao mercado regulado, e à sociedade em geral, os temas regulatórios prioritários da Agência; e que tem por objetivo contribuir para o cumprimento do objetivo estratégico "*aperfeiçoar os marcos regulatórios*" inserido no Mapa Estratégico da ANTAQ 2016-2020.

52. A sua elaboração é feita por meio de um processo participativo que busca envolver as unidades organizacionais internas, assim como os entes públicos, privados e a sociedade civil, utilizando como referência as diretrizes da Diretoria Colegiada e do planejamento governamental.

53. De acordo com o disposto no art. 52, inciso VI, do Regimento Interno da ANTAQ, compete à Superintendência de Regulação - SRG, em consonância com as demais unidades organizacionais da ANTAQ, a elaboração da proposta de Agenda Regulatória.

54. Desta feita, a Agenda Regulatória do Biênio 2020/2021 está sendo construída de acordo com os ditames expressos no Regimento Interno da ANTAQ, conforme inciso XVI do art. 19 e do inciso VI do art. 52:

Art. 19. À Diretoria compete:

XVI - aprovar a Agenda Regulatória Anual da ANTAQ e a Agenda Ambiental Aquaviária da ANTAQ;

(...)

Art. 52. À Superintendência de Regulação compete:

VI - elaborar e encaminhar a Agenda Regulatória Anual da ANTAQ, em consonância com as superintendências afetas.

55. Institucionalmente, a iniciativa da Agenda Regulatória colabora para o cumprimento dos Objetivos Estratégicos "**Aperfeiçoar os Marcos Regulatórios**" e **Garantir a Efetividade das Atividades de Regulação**", inseridos respectivamente na perspectiva de Processos Internos e de Resultados para a Sociedade do Mapa Estratégico da ANTAQ.

56. Dando continuidade às ações iniciadas por meio da Agenda Regulatória que tem como premissa o aumento da efetividade da atuação regulatória da ANTAQ por meio da promoção de maior transparência e previsibilidade das ações da Agência, tornando-se um instrumento de planejamento institucional em prol da eficácia e eficiência dos processos internos, na medida em que sinalizará claramente as prioridades para o próximo biênio, permitindo assim uma melhor organização das equipes de trabalho e direcionando esforços e recursos necessários à consecução dos objetivos traçados.

57. As causas (raízes da árvore) são:

- I - Modificações legislativas e atualização do cenário mundial;
- II - Superveniência da nova lei de portos;
- III - Superveniência do [Decreto nº 10.139, de 2019](#);
- IV - Conceitos portuários defasados.

58. As consequências (galhos da árvore) são:

- I - Aumento do conflito, entre as diversas instalações portuárias e os usuários que demandam a implementação de requisitos e normas internacionais;
- II - A possibilidade de manipulação das assimetrias de informação ora presentes no setor, manifestada na transmissão de informação de forma seletiva, eventualmente distorcida, comportamentos nem sempre observáveis pelo regulador a posteriori.

59. Tais consequências são facilmente observáveis.

60. Os descritores dos problemas são:

D1: Contribuições enviada no ato da Consulta Pública

D2: Resoluções da ANTAQ para mediar conflitos entre os usuários e as instalações portuárias.

D3: O rol de reclamações e dúvidas recebidas pela nossa Ouvidoria, bem como os processos de fiscalização já autuados para investigação de comportamentos relacionados.

5.2. Falhas de Mercado

61. Fundamentalmente, estamos lidando com as seguintes falhas de mercado: presença de bens públicos, assimetrias de informação entre a Agência Reguladora, instalações portuárias, armadores e requisitantes.

5.3. Situação Desejada

62. Aumento da eficiência nas transações e redução dos efeitos das falhas de mercado. E a melhoria constante das resoluções da ANTAQ alinhada com o ambiente portuário internacional, especialmente sobre movimentação de cargas perigosas.

6. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

63. No polo ativo, temos os arrendamentos, terminais de uso privado, autoridade portuária e operadores portuários, ou seja, envolve todas as instalações portuárias federais.

64. As autoridades públicas, tais como a Secretaria do Trabalho do Ministério da Economia, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Administração do Porto Organizado exercem influência ao impor regras sobre o setor, condicionando, muitas vezes, as decisões da ANTAQ. Ademais, as associações, sindicatos e armadores diversos também fazem parte desses atores e contribuíram com a revisão da norma.

6.1. Áreas correlatas na ANTAQ

65. A ação pretendida afeta a Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS) e a Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS).

7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

66. Resume-se, pois, para o cumprimento dos Objetivos Estratégicos "Aperfeiçoar os Marcos Regulatórios" e Garantir a Efetividade das Atividades de Regulação", inseridos respectivamente na perspectiva de Processos Internos e de Resultados para a Sociedade do Mapa Estratégico da ANTAQ.

67. Ao consolidar-se a regulação, com o aperfeiçoamento da Resolução em tela, vigente na normatização desta Casa, entende-se como o melhor e mais apropriado benefício para regulação e regulados, salvo melhor juízo assim não entender as instâncias superiores.

68. Compete à ANTAQ 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. A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, tem como objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, mediante a diretriz de estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas.

69. Desta feita, entende-se como de sumarássima importância os objetivos desta Casa Reguladora no empenho da busca pelo aperfeiçoamento da [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 2011](#), visando estabelecer diretrizes a serem seguidas nas **operações com produtos perigosos quando em trânsito nas instalações portuárias dentro ou fora da área do porto organizado**.

70. É dizer-se ao fim e ao cabo que, atuando de forma proativa, na atualização de demandas que evocam a segurança da vida humana e do patrimônio público e privado no âmbito do setor de portos e transporte aquaviário, a ANTAQ se põe na vanguarda das prevenções e das precauções na tentativa de evitar acidentes ou tragédias que fatalmente podem tomar lugar na dinâmica dos portos, posto que aquele ambiente mostra-se muito propício à ocorrências de sinistros, conforme as possíveis incidências acima mencionadas.

71. Neste cenário a Agenda Regulatória 2020-2021, em seu item "***Eixo 4.3 - Temas Gerais: Aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.***" foi alvo do novo Plano de Trabalho GRP (SEI nº 1073884).

8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA NACIONAL E INTERNACIONAL

72. O transporte de produtos perigosos é o transporte de mercadorias que precisam de cuidados especiais devido ao alto risco que apresentam às pessoas e ao meio ambiente caso sejam manipuladas ou transportadas de forma inadequada.

73. Produtos perigosos são classificados por classes de riscos, conforme abaixo:

- Explosivos;
- Gases Inflamáveis;
- Gases não-inflamáveis;
- Gases tóxicos;
- Líquidos inflamáveis;
- Sólidos inflamáveis;

- Substâncias sujeitas a combustão espontânea;
- Substâncias que em contato com a água emitem gases inflamáveis;
- Produtos oxidantes;
- Peróxidos orgânicos;
- Substâncias tóxicas;
- Substâncias infectantes;
- Material radioativo;
- Material corrosivo;
- Substâncias perigosas diversas ou materiais que podem causar diversos perigos.

74. Cargas perigosas precisam ser transportados em conformidade com as exigências legais.

75. Há vários fatores que podem ser considerados riscos para o transporte aquaviário de cargas perigosas, a saber:

- Estado da via: traçado, manutenção, trânsito, acidentes e sinalização;
- Condições atmosféricas;
- Estado das embarcações;
- Mecanismos de contenção (embalagem ou tanque);
- Vedação (válvulas ou conexões);
- Experiência do condutor da embarcação;
- Fogo ou explosão.

76. Incidente aquaviário é acontecimento que pode ocorrer durante o transporte e que resulte em derramamento ou vazamento de material considerado perigoso no eixo aquaviário.

77. Para evitar tais incidentes, deve-se concentrar em medidas de precaução para diminuir os riscos. Os riscos dependem tanto das fontes de perigo como dos mecanismos de controle (também conhecidos por medidas de proteção, salvaguarda ou simplesmente proteção).

78. Sendo diretamente proporcionais aos primeiros e inversamente proporcionais aos últimos. Por conseguinte, quanto melhores os mecanismos de controle aplicados sobre uma fonte de perigo, menor será a intensidade do risco.

79. Por outro lado, a Legislação Internacional:

- I - **Acordo de Viña del Mar** - Estabelece as bases para uma colaboração mais estreita entre as Autoridades Marítimas. O objetivo do acordo é manter um sistema eficaz e harmonizado de inspeção em navios com os padrões de segurança prescrito nos convênios da Organização Marítima Internacional (IMO).

- II - **MARPOL 73/78** - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios - visa introduzir regras específicas para estender a prevenção da poluição do mar às cargas perigosas ou equivalentes às dos hidrocarbonetos.
- III - **Resolução A.851 (20) IMO** - Estabelece princípios a serem seguidos em sistemas de notificação de embarcações, envolvendo incidentes com produtos perigosos e contaminantes.
- IV - **Resolução (A).857 (20) da IMO** - Aprova diretrizes para o estabelecimento do Sistema de Tráfego de Embarcações (STE).

80. No âmbito nacional a atenção ao tema também não é diferente, posto que se percebe uma vasta gama de normas e procedimentos que indicam e determinam a preocupação do agente regulador quanto ao tema das cargas perigosas nos portos.

81. Ainda cabe citar que esta nota deve observar os seguintes documentos:

- I - **Norma Regulamentadora do Ministério do Trabalho e Emprego NR nº 29**, que define os procedimentos de segurança a serem executados para promover a prevenção de acidentes do trabalho provenientes das atividades portuárias, incluindo-se as operações com cargas perigosas, bem como especifica a existência de um Plano de Controle de emergências devidamente estruturado com materiais de apoio e contingência para atuação nos casos de emergências;
- II - **Resolução-CODESA nº 46/09**, que regula a movimentação, a armazenagem e o trânsito de mercadorias perigosas classificadas pelo Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG CODE) da Organização Marítima Internacional (IMO), nas áreas sob a jurisdição da Autoridade Portuária do porto organizado de Vitória;
- III - **Resolução-CODESA, nº 21/13**, que regula a movimentação, armazenagem e trânsito de mercadorias classificadas pelo código marítimo internacional de mercadorias perigosas (IMDG CODE), da Organização Marítima Internacional (IMO), nas áreas sob a jurisdição da Autoridade Portuária do Porto Organizado de Vitória;
- IV - **ABNT / NBR 14.725** – Estabelece critérios para a Ficha de Informação de Segurança de Produtos Químicos – FISPQ;
- V - **ABNT / NBR 14.253** – Cargas Perigosas – Manipulação em Áreas Portuárias;
- VI - **MSC.1/CIRC.1216 da IMO** - Trata sobre as recomendações de segurança para o transporte de cargas perigosas em instalações portuárias - Portaria nº 53/1997; e
- VII - **Resolução nº 5.947**, de 1 de junho de 2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

9. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS NA PARTICIPAÇÃO SOCIAL PRÉVIA

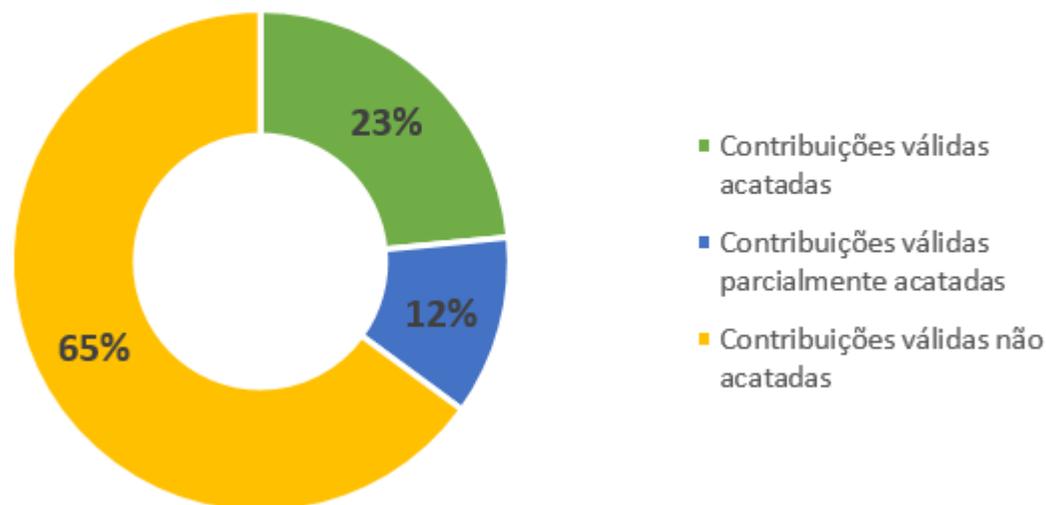
82. Após a leitura do Parecer Jurídico n. 00055/2020/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 1074936) pela GRP, foram incluídas as contribuições numa Resolução-Minuta revisada e enviada para a Audiência Pública, conforme a [Resolução Normativa ANTAQ nº 33, de 19 de agosto de 2019](#).

83. Dentro da Audiência Pública nº 13/2020-ANTAQ (SEI nº 1112827), aprovada pela Resolução nº 7.954-ANTAQ (SEI nº 1112799) e publicado no DOU em de 14 de agosto de 2020, a ANTAQ aprovou a submissão da proposta de norma para Consulta Pública.

84. Pelo Sistema de Audiências Públicas (SISAP) da ANTAQ, foram recebidas 294 (duzentos e noventa e quatro) contribuições, as quais são apresentadas e analisadas por esta Gerência de Regulação na sequência.

85. Do total recebido, 69 (sessenta e nove) foram acatadas (23,47%), 34 (trinta e quatro) parcialmente acatadas (11,56%) e 191 (cento e noventa e uma) não acatadas (64,97%), conforme quadro a seguir, um extrato do **Relatório nº 4/2021/GRP/SRG** (SEI nº 1315773), o qual consolidou.

Resultado das Contribuições



INFORMAÇÃO	TOTAL	100,00%
Total de contribuições recebidas	294	100,00%
Maior número de contribuições enviadas: IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - IBP	24	8,16%
Contribuições invalidadas pela área técnica	0	0,00%
Contribuições válidas	294	100,00%
↳ Enviadas pelos usuários	3	1,02%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	58	19,73%
↳ Enviadas pelo governo	1	0,34%
Contribuições válidas acatadas	69	23,47%
↳ Enviadas pelos usuários	1	0,34%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	11	3,74%

↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	57	19,39%
Contribuições válidas parcialmente acatadas	34	11,56%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	8	2,72%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	26	8,84%
Contribuições válidas não acatadas	191	64,97%
↳ Enviadas pelos usuários	2	0,68%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	39	13,27%
↳ Enviadas pelo governo	1	0,34%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	148	50,34%

Tabela 1: Estatística dos resultados da Audiência Pública nº 13-ANTAQ/2020

Fonte: Elaboração própria

86. Além dos aprimoramentos derivados da Audiência Pública nº 13-ANTAQ/2020, cuja íntegra consta no **Relatório nº 4/2021/GRP/SRG** (SEI nº 1315773), foram promovidas melhorias adicionais pela equipe técnica da ANTAQ, promovendo aprimoramentos de forma e organização. A tabela a seguir apresenta as alterações adicionais realizadas na proposta de norma.

Item	Dispositivo Atual (Resolução 7954 (SEI nº 1112799))	Dispositivo Ajustado	Justificativa
Ementa	Estabelece os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, conforme o disposto no art. 27, inciso XIX da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no art. 3º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 e nas políticas e diretrizes do setor portuário, bem como na legislação que confere competência pertinente à matéria a outros órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal.	Estabelece os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.	Foram retiradas as menções aos dispositivos legais, realocando-os no preâmbulo e no art. 1º.
Preâmbulo	A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 19, inciso VI, do Regimento Interno,	A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 19, inciso VI, do Regimento	Incluída menção ao inciso XIX do art. 27 da

Item	Dispositivo Atual (Resolução 7954 (SEI nº 1112799))	Dispositivo Ajustado	Justificativa
	com base no disposto nos incisos IV e XIX do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, considerando o que consta do Processo nº 50300.002155/2019-92 e tendo em vista o deliberado em sua XXXª Reunião Ordinária, realizada em DD de MM de 2021,	Interno, com base no disposto nos incisos IV e XIX do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, considerando o que consta do Processo nº 50300.002155/2019-92 e tendo em vista o deliberado em sua XXXª Reunião Ordinária, realizada em DD de MM de 2021,	Lei nº 10.233, de 2001.
CAPÍTULO I	DO OBJETO	Excluído	Com a exclusão do art. 2º, face à redundância com o art. 1º, o Capítulo I torna-se desnecessário. Renumeração dos demais capítulos.
Art. 2º	Art. 2º Esta Resolução tem por objeto estabelecer os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, conforme o disposto no art. 27, inciso XIX da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no art. 3º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 e nas políticas e diretrizes do setor portuário, bem como na legislação que confere competência pertinente à matéria a outros órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal.	Excluído	Redundância com o art. 1º.
Art. 3º	Art. 3º Esta Resolução aplica-se às instalações portuárias que movimentem produtos perigosos.	Excluído	Redundância com o art. 1º.
Art. 4º	Art. 42º Esta Resolução incorpora aspectos de segurança e saúde ocupacional, preservação da integridade física das instalações portuárias e proteção do meio ambiente oriundos do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas / International Maritime Dangerous Goods Code (Código IMDG) e do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias / International Ship and Port Facility Security Code (Código ISPS), regulamentos da Organização Marítima Internacional (IMO), bem como se harmoniza com a NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, da Secretaria do Trabalho de	Art. 2º Esta Resolução incorpora aspectos de segurança e saúde ocupacional, preservação da integridade física das instalações portuárias e proteção do meio ambiente oriundos do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas / International Maritime Dangerous Goods Code (Código IMDG) e do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias / International Ship and Port Facility Security Code (Código ISPS), regulamentos da Organização Marítima Internacional (IMO), bem como se harmoniza com a NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, da Secretaria do	Alteração da Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016, pela Resolução ANTT nº 5.947, de 1º de junho de 2021, que a substituiu. Artigo renumerado (art. 2º)

Item	Dispositivo Atual (Resolução 7954 (SEI nº 1112799))	Dispositivo Ajustado	Justificativa
	Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), com a Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016 ANTT nº 5.947, de 1º de junho de 2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com a Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, e com outros regulamentos pertinentes à matéria, que devem ser usados em complemento a esta Resolução no que couber e não conflitar.	Trabalho, com a Resolução ANTT nº 5.947, de 1º de junho de 2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com a Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, e com outros regulamentos pertinentes à matéria, que devem ser usados em complemento a esta resolução no que couber e não conflitar.	
Art. 5º (incisos)	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito	Elencar em ordem alfabética os incisos. Artigo reenumerado (art. 3º)
Art. 7º (incisos)	Inserção de letra minúscula no início dos incisos e exclusão de numeral arábico.	Inserção de letra minúscula no início dos incisos e exclusão de numeral arábico.	Correção de grafia. Artigo reenumerado (art. 5º)
Art. 7º (§§ 1º e 2º)	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Correção de grafia. Artigo reenumerado (art. 5º)
Art. 8º (incisos)	Inserção de letra minúscula no início dos incisos, exclusão de numeral arábico, reorganização em ordem alfabética.	Inserção de letra minúscula no início dos incisos, exclusão de numeral arábico, reorganização em ordem alfabética.	Correção de grafia. Artigo reenumerado (art. 6º)
Art. 9º (incisos)	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito	Elencar em ordem alfabética os incisos. Artigo reenumerado (art. 7º)
Art. 10. (incisos)	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito	Elencar em ordem alfabética os incisos. Correção de grafia. Artigo reenumerado (art. 8º)
Art. 11. (incisos)	Inserção de letra minúscula no início dos incisos, exclusão de numeral arábico.	Inserção de letra minúscula no início dos incisos, exclusão de numeral arábico.	Correção de grafia. Artigo reenumerado (art. 9º)
Art. 11., incisos II, alíneas.	Ajuste na ordem das alíneas, sem alteração de mérito	Ajuste na ordem das alíneas, sem alteração de mérito	Elencar em ordem alfabética as alíneas. Artigo reenumerado (art. 9º)

Item	Dispositivo Atual (Resolução 7954 (SEI nº 1112799))	Dispositivo Ajustado	Justificativa
Art. 11., § 2º	Exclusão de numeral arábico.	Exclusão de numeral arábico.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 9º)
Art. 12.	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 10.)
Art. 13. (incisos)	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito e alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito e alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 11.)
Art. 14. (incisos)	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito e alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito e alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 12.)
Art. 15 (caput e parágrafo único)	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 13.)
Art. 18. (incisos)	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito e alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito e alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 15.)
Art. 18., § 2º	Exclusão de numeral arábico.	Exclusão de numeral arábico.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 15º)
Art. 22.	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Alteração do termo "Autoridade Portuária" para letra minúscula.	Correção de grafia. Artigo renumerado (art. 19.)
ANEXO	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito.	Ajuste na ordem dos incisos, sem alteração de mérito.	Correção de grafia.

Tabela 2: Alterações adicionais de forma

Fonte: Elaboração própria

10. SOLUÇÃO ADOTADA

87. Claramente do princípio da supremacia do interesse público infere-se que há um dever-poder quanto ao zelo pelo interesse público, e de exprimi-lo nas relações entre particulares. Além disso, há que se ressaltar que a Constituição Federal de 1988 (art. 5º, XXXII) prevê que cabe ao Estado promover a proteção do meio ambiente e a adequação do serviço. O cumprimento desse poder-dever de tutela dos portos passa, essencialmente, por ações que garantam a qualidade do serviço.

88. A nosso ver, por se mostrar a opção regulatória mais apropriada ao feito é que os setores pertinentes, agindo proativamente, já se mostram comprometidos com o desenlace de sistemas e procedimentos que atendam às recomendações de normas e procedimentos paralelos ou superiores, e mandatórios para a demanda em tela. É exatamente o que se nota no aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ.

89. Nesta temática, até aqui desenvolvida e debatida, por meio dos autos em voga - sendo este documento a mais recente atualização das necessidades identificadas nos processos de conhecimento das funcionalidades da aplicação ao longo do tempo -, do dito instrumento, damos o *start* inicial para o aperfeiçoamento da [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 2011](#), referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, referente ao Eixo 4.3., dos temas gerais da Agenda Regulatória ANTAQ biênio 2020-2021. Este ato nasceu e se desenvolve tendo em vista a necessidade legal, regimental e normativa de os portos e instalações portuárias brasileiros possuem grandes desafios em se tratando de prevenção de acidentes envolvendo cargas perigosas.

90. Em razão dos comandos intrínsecos a esta Casa Reguladora - ANTAQ, em virtude de sua Agenda Regulatória que é um instrumento de gestão regulatória, indicativo para o mercado regulado, e para a sociedade em geral, quanto aos temas regulatórios prioritários da Agência; intenciona assim contribuir para o cumprimento do objetivo estratégico **“aperfeiçoar os marcos regulatórios”**.

91. Como ditos alhures, sua elaboração é feita por meio de um processo participativo que busca envolver unidades organizacionais internas, bem como entes públicos, privados e a sociedade civil, utilizando como referência as diretrizes da Diretoria Colegiada e do planejamento governamental.

92. O cenário de intervenção da ANTAQ de longe é o de menor risco e melhor oportunidade. Manter a ausência de intervenção da ANTAQ eleva sobremaneira os custos sociais e os riscos de atuação dos órgãos de controle e de responsabilização da Agência.

93. Tal opção de intervenção tem ainda os seguintes impactos:

- a) fornece incentivo ao aumento da produtividade e do serviço adequado;
- b) não afeta negativamente as decisões de investimento das firmas, e não gera escassez de oferta;
- c) não cria nexos causal para reconhecimento de reequilíbrio da matriz econômica financeira dos contratos de arrendamento; e
- d) não exige monitoramentos sofisticados pelo regulador, reduzindo o “custo de observância”.

11. **ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO**

94. A implementação da alternativa escolhida não demanda a contratação de serviços de terceiros ou a aquisição de novos equipamentos.

95. Desnecessário qualquer tipo de preparação específica ou adaptação interna da agência, como, por exemplo, criação ou adaptação de sistemas, capacitação de servidores, alterações em processos de trabalho, contratação e realocação de pessoal etc. Desnecessário também um plano de comunicação específico com o mercado, bastando a divulgação da decisão da diretoria colegiada no portal da ANTAQ (em forma de notícia) e no Diário Oficial da União. Bastará o acompanhamento dos desdobramentos junto ao Ministério da Economia e demais entidades governamentais.

96. Ademais, novas formas de fiscalização devem ser debatidas com a superintendência responsável regimentalmente antes de serem formalizadas. Porém, entendo que, em termos de fiscalização e monitoramento, a porta de entrada para as denúncias já existe. Para isso, já existem diversos canais, como a Ouvidoria e as unidades regionais nos portos.

12. ACOMPANHAMENTO DOS RESULTADOS

97. De acordo com o art. 12 do [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#), os "atos normativos cuja AIR tenha sido dispensada em razão de urgência serão objeto de ARR no prazo de três anos, contado da data de sua entrada em vigor."

98. A Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade deverá acompanhar o cumprimento da nova redação do normativo, com a intenção de avaliar a necessidade de revisitar o texto, verificando que os problemas apontados foram solucionados.

13. CONCLUSÃO

99. Após a apreciação das contribuições da participação social, recomenda-se manter inalterada a conclusão prévia desta setorial. A análise de impacto regulatório inicial não precisa de alteração ou complemento, já que a Consulta não gerou novas alternativas. A continuidade da intervenção proposta uma maximização do bem-estar social e do interesse público e coletivo.

100. Com esse entendimento, retornamos os autos para consideração superior, encaminhando os seguintes documentos:

- I - Nota Técnica nº 371/2019/GRP/SRG (SE nº 0881946), contendo uma AIR;
- II - Exposição de Motivos 0881927;
- III - Relatório nº 4/2021/GRP/SRG (SEI nº 1315773), contendo a avaliação das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 13/2020-ANTAQ, apto para ser disponibilizado em atendimento ao § 1º do art. 9º da Resolução ANTAQ nº 39, de 2021;
- IV - Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 24/2021/GRP/SRG (SEI nº 1441936), em cumprimento do item 4.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020-2021;
- V - Resolução-MINUTA GRP (SEI nº 1315777), contendo marcações das alterações promovidas em relação à versão disponibilizada na Audiência Pública nº 13/2020-ANTAQ; e
- VI - Resolução-MINUTA GRP (SEI nº 1318325) consolidada, apta para publicação.

101. Por fim, submete-se os autos às instâncias superiores para apreciação.



Documento assinado eletronicamente por **Fabiane Santos de Mello, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 05/10/2021, às 15:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Joel Santos Nascimento, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 05/10/2021, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1441936** e o código CRC **B322B4A2**.

FABIANE MELLO

Especialista em Regulação

JOEL NASCIMENTO

Especialista em Regulação

Referência: Processo nº 50300.002155/2019-92

SEI nº 1441936