



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 2/2023/GRP/SRG

**Assunto: Proposta de alteração dos procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.**

### 1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se de proposição para alteração normativa da [Resolução ANTAQ nº 65, de 17 de dezembro de 2021](#), norma que estabelece os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.

2. A proposta de alteração foi apresentada pela Associação Brasileira da Indústria Química – ABIQUIM, nos termos do Requerimento Ouvidoria nº 50001.054506/2022-11 (SEI nº 1764335), acompanhado do Ofício COMEX 080/2022 (SEI nº 1764342), cujo conteúdo versa sobre o aperfeiçoamento normativo, necessário e indispensável para harmonização do artigo 6º. da [Resolução ANTAQ nº 65, de 17 de dezembro de 2021](#), com a nova redação da [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#), estabelecida pela [Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022](#), publicada no DOU de 1º de abril de 2022.

3. Preliminarmente, os autos foram instruídos com a percuente análise da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS), por meio do Relatório 6/2022/GMS/SDS (SEI nº 1771273), aprovado pelo Despacho GMS (SEI nº 1777100), complementado pelo Despacho GMS (SEI nº 1777238), e aprovado pelo Despacho SDS (SEI nº 1777266). Tais documentos corroboram com a proposta apresentada pela Associação.

### 2. SUMÁRIO EXECUTIVO

4. A [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), norma que estabelece os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, foi tema de agenda regulatória no âmbito do ciclo 2020-2021, tendo sido aprovada após longo decurso de diálogo com os agentes regulados, conforme pode ser verificado nos autos do processo nº 50300.002155/2019-92, com

especial ênfase à Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo 24/2021/GRP/SRG (SEI nº 1441936), documento este que consolidou a então proposta técnica, incluindo análise de impacto regulatório, após realização de procedimentos de participação social.

5. Cabe destacar que o objeto regulamentado pela [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), possui relação direta com as medidas de prevenção em segurança e saúde no trabalho portuário e as diretrizes para a implementação do gerenciamento dos riscos ocupacionais nos ambientes de trabalho alcançados pela [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#), cujas disposições se aplicam ao trabalho portuário, tanto a bordo como em terra, assim como às demais atividades nos portos e nas instalações portuárias, públicas ou privadas, situadas dentro ou fora da área do porto organizado, e nos terminais retroportuários.

6. Nesse contexto, em face da alteração superveniente da [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#), estabelecida pela [Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022](#), publicada no DOU de 1º de abril de 2022, a [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), deve, necessariamente, observar os comandos superiores estabelecidos posteriormente.

7. Para tanto, oportuno destacar que no caso em tela aplica-se a dispensa de elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR) a que alude o [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#), nos termos do art. 4º, inciso II, tendo em vista se tratar de ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias. Nessa linha, a proposta de alteração normativa contempla modificações na [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), com o objetivo de promover alinhamento vertical à nova redação da [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#).

8. No mesmo sentido, aplica-se a dispensa de execução dos procedimentos de participação social, com base no disposto no art. 20, inciso V, da [Resolução ANTAQ nº 39, de 03 de março de 2021](#), afastando a incidência de consulta e audiência públicas.

9. Na essência, trata-se de alteração de norma que se limita a aplicar determinação legal exarada na norma do trabalho portuário, conforme exposto.

10. Na oportunidade, foram consideradas as modificações na [NORMAM-01/DPC](#), norma da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto, com destaque para a Modificação nº 45, realizada em 01/12/2021, que incluiu o ANEXO 5-A (DECLARAÇÃO DE CARGAS PERIGOSAS), objeto central da alteração necessária à [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#).

11. Após promover o alinhamento vertical entre a norma da ANTAQ e o respectivo ordenamento acerca do trabalho portuário, como resultado final, propõe-se a Resolução-MINUTA GRP (SEI nº 1839267), contendo revisão pontual da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), nos seguintes dispositivos:

- I - Epígrafe;
- II - Art. 6º, inciso I;
- III - Art. 7º, inciso II, alínea a;
- IV - Art. 9º, inciso I;
- V - Art. 13, caput; e
- VI - Art. 13, parágrafo único.

### 3. DESENVOLVIMENTO

#### 3.1. **Do Histórico da Edição da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#)**

12. A norma que estabelece os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado foi originalmente publicada em 22/09/2011, nos termos da [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 15 de setembro de 2011](#), cuja publicação teve como principal objetivo o cumprimento das atribuições legais da ANTAQ, mais especificamente o disposto no art. 27, inciso XIX, da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que confere à ANTAQ competência para estabelecer padrões e normas técnicas relativos a operação de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas, *verbis*:

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

(...)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos a operação de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

13. À época, foram objeto de estudos diversas normas e regulamentos que disciplinavam ou que se relacionavam a matéria, tanto a nível nacional como internacional, tais como: *IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods)*, o "*Revision of the Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas*" - da IMO, a NBR 14.253/98 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e a Norma Regulamentadora 29 (NR - 29) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

14. Ao longo de sua vigência, a [Resolução ANTAQ nº 2.239, de 2011](#), além de dar cumprimento as atribuições legais, a norma contribuiu, sobremaneira, para garantir a segurança das instalações, a proteção ao meio ambiente e, principalmente, a vida e a integridade de todas as pessoas dentro ou próximo às áreas portuárias.

15. Passados sete anos de sua publicação, e após realização de diálogo setorial, a ANTAQ elencou a referida norma como tema de [Agenda Regulatória](#) no âmbito do biênio 2018-2019, aprovado pela [Resolução nº 6.235-ANTAQ](#), de 06/07/2018. A seguir, o escopo previsto no item 4.6 da Agenda Regulatória biênio 2018-2019.

Item 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.

16. À vista disso, os trabalhos de revisão de normativa foram iniciados no âmbito do processo nº 50300.002155/2019-92, de acordo com o Plano de Trabalho GRP (SEI nº 0715175).

17. Em seguida, cabe destacar que o citado tema de [Agenda Regulatória](#) foi prorrogado para o biênio 2020-2021, de acordo com a [Resolução nº 7754-ANTAQ](#), de 12/05/2020, em razão não só de sua complexidade, mas, sobretudo, pela superveniência do [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), que determinou a revisão e consolidação de todos atos infralegais da administração pública federal, com cronograma pré-definido.

18. Em consideração a isso, foi elaborado o novo Plano de Trabalho GRP (SEI nº 1070489), que orientou a revisão normativa, conferindo atendimento concomitante à Agenda Regulatória e ao [Decreto nº 10.139, de 2019](#). A proposta de revisão normativa foi então disponibilizada em consulta e

audiência públicas, nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 13/2020-ANTAQ (SEI nº 1112827), e aprovada conclusivamente conforme Acórdão nº 749-2021-ANTAQ (SEI nº 1497052), gerando, assim, a [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#).

19. Relevante destacar que ao longo da elaboração da proposta normativa que redundou na publicação da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), ocorreu avaliação específica acerca da continuidade do processo em face da então revisão que ocorria à época sobre a [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#). Cita-se o Voto FM AST-DG (SEI nº 1149285), que deu azo à [Resolução 8056-ANTAQ, de 29/09/2020](#) (SEI nº 1150847).

20. A opção regulatória adotada pela ANTAQ à época foi pela continuidade do projeto normativo referente à norma de produtos perigosos, mantendo alinhamento com a [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#) vigente à época. Eventuais alterações necessárias poderiam ser realizadas *a posteriori*. Como resultado, foi publicada a [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#).

21. Ato contínuo, a nova redação da [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#), foi estabelecida pela [Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022](#), publicada no DOU de 1º de abril de 2022, contendo *vacatio legis* de 150 dias da publicação, isto é, vigência a partir de 01 de setembro de 2022.

22. Para além disso, importante destacar que ocorreram simultaneamente modificações na [NORMAM-01/DPC](#), norma da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto, com destaque para a Modificação nº 45, realizada em 01/12/2021, que incluiu o ANEXO 5-A (DECLARAÇÃO DE CARGAS PERIGOSAS), objeto central da alteração necessária à [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#).

23. Em vista disso, observa-se que estamos diante de um fato superveniente para o qual já havia, inclusive, previsibilidade da possibilidade de sua ocorrência, razão pela qual a presente alteração normativa se faz necessária.

24. É o relatório.

### 3.2. Problema Regulatório

25. O PROBLEMA CENTRAL enfrentado é desatualização normativa da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), em função de alterações supervenientes em normas hierarquicamente superiores, ocasionando insegurança jurídica decorrente do desalinhamento da norma da ANTAQ às demais normas que regem a matéria. Objetivamente, a norma da ANTAQ determina obrigações aos agentes se utilizando de modelo de documento estabelecido na [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#) que fora revogado na versão vigente, conforme redação definida pela [Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022](#).

26. A RAIZ do problema é o aprimoramento realizado em normas correlatas aos procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, em choque com a atual norma do Regulador. Naturalmente, embora a evolução normativa dessa desejável, no caso concreto, esse processo gerou uma dissonância jurídica. Não obstante, a contínua modernização e automação dos portos é uma tendência irreversível, por isto, a Agência deve sempre estar atenta as mudanças do mercado para que seus normativos continuem atuais e efetivos, em harmonia com o ordenamento jurídico aplicável.

27. As CONSEQUÊNCIAS são:

- I - insegurança jurídica aos agentes para o cumprimento efetivo da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#);

- II - possível incremento do índice de descumprimento normativo e a consequente emissão de autos de infração pela Agência; e
- III - imposição de ônus regulatório à própria ANTAQ, gerenciando conflitos com os agentes dada a falta de segurança e previsibilidade.

28. Nesse contexto, esta análise pretende demonstrar a importância da ANTAQ realizar o realinhamento com as normas superiores no intuito de suprir todas as lacunas regulatórias, com as devidas adequações dos normativos da ANTAQ.

### 3.3. ***Das Competências da ANTAQ***

29. A ANTAQ tem, por força legal, competência para regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária. A legitimidade da ANTAQ se justifica com base no art. 23, II, III e IV, art. 27, II, IV e VII, XIV, XIX, [Lei nº 10.233, de 2001](#); art. 27, [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#).

30. A ANTAQ é a Agência Reguladora do setor portuário, de jurisdição nacional, de acordo com a [Lei nº 10.233, de 2001](#), detendo as devidas atribuições legais para regular. É autarquia federal em regime especial, conforme indica o art. 21:

Art. 21. 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.

31. A mesma [Lei nº 10.233, de 2001](#), nos arts. 23 e 27, enumera competências da ANTAQ, in verbis:

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ:

(...)

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#); (Redação dada pela [Lei nº 12.815, de 2013](#))

IV – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

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

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (Redação dada pela [Lei nº 12.815, de 2013](#))

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

(...)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

(...)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 2012](#);

(...)

XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

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

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:

(...)

IV - exercer o poder normativo relativamente à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários, fomentando a competição entre os operadores e intensificando o aproveitamento da infra-estrutura existente;

(...)

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

(...)

33. Com essas competências, a ANTAQ está habilitada a criar e a emitir Resoluções Normativas, Despachos, Acórdãos, Termos de Autorizações, Homologação de reajustes de tarifas e uma série de regras, de direitos e de obrigações às empresas do setor regulado e também aos usuários desses serviços. A imperatividade dos atos derivados dessas competências decorre da Lei e do poder-dever na tutela do setor. Aliás, emitir padrões é a essência do poder normativo, presente no regime jurídico de qualquer agência reguladora federal.

#### 3.4. Partes interessadas

34. Além da ANTAQ, as partes diretamente interessadas são:

- a) o responsável pelo produto perigoso: quem responde legalmente pela carga perigosa em dado momento, podendo ser o expedidor, o transportador, o destinatário, ou seus respectivos prepostos;
- b) o operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado;
- c) o armador (comandante) ou seu preposto: responsável pela embarcação com os produtos perigosos dados a transporte aquaviário;
- d) os agentes portuários: autoridade portuária e demais autoridades que exercem função no porto organizado; o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO); os operadores portuários, os tomadores de serviços em geral, os sindicatos de categoria profissional e de categoria econômica, entre outros que respondem por uma ou mais tarefas específicas na atividade portuária, conforme o caso;

- e) a arrendatária: entidade de direito público ou privado, que tenha celebrado, nos termos da Lei nº 12.815, de 2013, contrato de arrendamento de área ou instalação portuária localizada dentro dos limites da área do porto organizado, para utilização na prestação de serviços portuários;
- f) a estação de transbordo de carga (ETC): instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem; e
- g) o terminal de uso privado (TUP): instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado.

35. De forma indireta, podemos considerar os potenciais investidores em infraestrutura nos portos organizados, que avaliam o cenário econômico e regulatório para participar ou não dos certames licitatórios promovidos pelo governo federal. Nesse particular, a segurança jurídica é aspecto fundamental para o êxito da ampliação da infraestrutura nacional portuária.

36. Empresas especializadas em consultorias técnica e jurídica também participam do processo, produzindo as avaliações exigidas pela Agência Reguladora ou mesmo a defesa das cobranças para atendimento normativo.

### 3.5. ***Das áreas correlatas na ANTAQ***

37. A [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), é uma norma transversal à ANTAQ, envolvendo os setores de navegação marítima e portuário.

38. Embora a norma trate de procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, há diversas obrigações estabelecidas aos armadores e prepostos.

39. Dessa forma, a ação pretendida afeta a Superintendência de Regulação (SRG), incluindo a Gerência de Regulação Portuária (GRP) e a Gerência de Regulação da Navegação (GRN), a Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GSM), bem como a Superintendência de Fiscalização (SFS).

### 3.6. ***Dos Objetivos e das Ações Subsequentes***

40. Após a ocorrência de fato superveniente à publicação da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), a presente revisão normativa tem por objetivo adequar a redação vigente aos novos preceitos estabelecidos pela [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#) estabelecida pela [Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022](#), e pela [NORMAM-01/DPC](#), norma da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto.

41. O escopo da revisão normativa restringe-se ao alinhamento vertical da norma da ANTAQ às demais normas que impactam diretamente o tema regulamentado pela ANTAQ, qual seja: os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.

42. Não é escopo desta revisão normativa quaisquer alterações de mérito que não estejam relacionadas ao alinhamento às normas superiores, motivo pelo qual aplica-se a dispensa de elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR), bem como dos procedimentos de participação social.

43. À vista do exposto, e após a devida instrução técnica, a Diretoria Colegiada da ANTAQ poderá apreciar o tema de forma conclusiva, aprovando as alterações pontuais na [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), cuja s modificações poderão ser imprimidas imediatamente ao setor, tendo em vista a vigência da novel [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#) que já determina obrigações do comandante da embarcação ou seu preposto em relação ao envio da Declaração de Produtos Perigosos (ANEXO 5-A da [NORMAM-01/DPC](#)), portanto, não há criação de ônus regulatório aos agentes.

#### 4. ANÁLISE

44. Os tópicos subsequentes apresentam a análise técnica para alteração da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), notadamente os alinhamentos verticais em relação às normas supervenientes, bem como eventuais melhorias de redação e forma que não modifiquem o mérito.

##### 4.1. *Da Admissibilidade do Pedido*

45. A proposição para a alteração normativa surge por meio de manifestação de ouvidoria Nº [50001.054506/2022-11](#) (SEI nº 1764335), por meio da qual é solicitada avaliação da pertinência da proposição, nos termos do Ofício COMEX 080/2022 (SEI nº 1764342) feita pela Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUIM) para alteração do artigo 6º da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#).

46. A Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUIM), de acordo com seu [Estatuto](#), tem por objetivo, dentre outros, coordenar e defender os interesses da indústria química produtora e instalada em território brasileiro perante todos os seus públicos de interesse, entidades públicas ou privadas, nacionais ou internacionais, conciliando os interesses de seus associados com base em princípios e diretrizes legais, e contribuindo, conseqüentemente, com o interesse público e progresso do País.

47. De plano, percebe-se que o objeto regulamentado pela [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), qual seja: o trânsito de produtos perigosos, se relaciona com o escopo da ABIQUIM, cujos associados são os produtores/consumidores dos produtos perigosos da indústria química.

48. À vista disso, incide o art. 9º, inciso III, da [Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999](#), habilitando a referida Associação a representar interesses coletivos abarcados no escopo de seu [Estatuto](#).

Art. 9º São legitimados como interessados no processo administrativo:

(...)

III - as organizações e associações representativas, no tocante a direitos e interesses coletivos;

49. Portanto, sugere-se dar CONHECIMENTO ao pedido de alteração normativa em razão da legitimidade da peticionante, da evidente competência legal da ANTAQ sobre o tema, bem como pela pertinência material do pleito.

##### 4.2. *Da Revisão e Consolidação dos Atos Normativos*

50. Com a publicação no Diário Oficial da União do [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), o governo federal determinou a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto editados por órgão e entidades da administração pública federal direta, autárquica e

fundacional. Inicialmente, o prazo estabelecido para a conclusão dos trabalhos de revisão e consolidação dos normativos era 31 de maio de 2021, contudo, esse prazo foi prorrogado para 30 de novembro de 2021 com a publicação do [Decreto nº 10.437, de 22 de junho de 2020](#), e posteriormente, prorrogado novamente pelo [Decreto nº 10.776, de 24 de agosto de 2021](#), para 31 de março de 2022 e 30 de agosto de 2022, para os atos que demandem revisões mais profundas, inclusive com possibilidade de alterações de mérito.

51. Seguindo as orientações do art. 14 do [Decreto nº 10.139, de 2019](#), a Agência organizou as revisões dos atos normativos em 5 (cinco) etapas, sendo a primeira destinada exclusivamente à revogação expressa de atos normativos tacitamente revogados e as demais etapas destinadas à revisão e consolidação dos atos vigentes, observando os prazos estabelecidos.

[Decreto nº 10.139, de 2019](#)

*"Art. 14. O órgão ou a entidade a que se refere o caput do art. 1º estabelecerá prazos, por meio de portaria de seu dirigente máximo, para a publicação das normas revisadas e consolidadas no Diário Oficial da União, cujos atos serão divididos em etapas específicas, observados os seguintes prazos:*

*I - primeira etapa - até 30 de novembro de 2020;*

*II - segunda etapa - até 26 de fevereiro de 2021;*

*III - terceira etapa - até 31 de maio de 2021;*

*IV - quarta etapa - até 31 de agosto de 2021; e*

*V - quinta etapa - até 31 de março de 2022. (Redação dada pelo Decreto nº 10.776, de 2021)*

Parágrafo único. O prazo para revisão e consolidação dos atos normativos conjuntos e daqueles que se enquadrem na hipótese prevista no inciso II-A do caput do art. 7º é o de 1º de agosto de 2022. (Incluído pelo Decreto nº 10.776, de 2021)

52. Para atendimento ao supracitado Decreto, a Superintendência de Regulação (SRG) realizou uma triagem do estoque regulatório da Agência, tendo como base a "[Planilha de Controle de Estoque Regulatório](#)" mantida pela SRG, dividindo os atos de acordo com temáticas. Em relação ao setor portuário, os atos foram classificados nas seguintes pertinências temáticas:

- Contabilidade Regulatória;
- Exploração de áreas e instalações portuárias;
- Fiscalização Portuária;
- Instalações Portuárias;
- **Meio Ambiente;** (grifo nosso)
- Operador Portuário;
- Licitação e Arrendamentos;
- Projeto Executivo;
- Movimentação e armazenagem de contêineres;
- Sistema Acompanhamento Preços; e
- Tarifa Portuária.

53. Sinteticamente, o [Decreto nº 10.139, de 2019](#), determina a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto pelos órgãos ou entidade que os editou. De acordo com o art. 13, parágrafo único, do Decreto, a revisão dos atos consiste na verificação da forma dos atos vigentes, ou seja, é dizer se atende à técnica de elaboração, redação e alteração de atos normativos.

54. Em relação à temática em tela, isto é, os procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, a ANTAQ deu cumprimento ao referido Decreto por meio da publicação da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), a qual incorporou os novos preceitos regulamentares. Portanto, a revisão normativa a que alude o [Decreto nº 10.139, de 2019](#), não se aplica à presente revisão normativa.

#### 4.3. **Dispensa de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Audiência Pública para a Revisão de Atos**

55. Quanto à obrigação de elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR), a Lei das Agências Reguladoras indica que regulamento disporá sobre os casos em que a AIR será obrigatória, *vide* art. 6º, § 1º.

Art. 6º A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo. ([Regulamento](#)).

§ 1º Regulamento disporá sobre o conteúdo e a metodologia da AIR, sobre os quesitos mínimos a serem objeto de exame, bem como sobre os casos em que será obrigatória sua realização e aqueles em que poderá ser dispensada.

56. Regulamentando a Lei da Agências, o [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#), informa no seu art. 4º as hipóteses de dispensa para elaboração prévia de AIR, *in litteris*:

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

*I - urgência;*

*II - ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias; (grifo nosso)*

*III - ato normativo considerado de baixo impacto;*

*IV - ato normativo que vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito;*

*V - ato normativo que vise a preservar liquidez, solvência ou higidez:*

*a) dos mercados de seguro, de resseguro, de capitalização e de previdência complementar;*

*b) dos mercados financeiros, de capitais e de câmbio; ou*

*c) dos sistemas de pagamentos;*

*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."

57. *In casu*, estamos diante do inciso II do art. 4º do [Decreto nº 10.411, de 2020](#). Portanto, dispensada está a elaboração de AIR.

58. Na questão da incidência de Audiência Pública, A [Resolução ANTAQ nº 39, de 03 de março de 2021](#), é clara no seu art. 20:

*"Art. 20. Não será obrigatória a realização de Audiência Pública para os seguintes casos, dentre outros:*

*I - propostas de alterações formais em normas vigentes;*

*II - propostas de alterações em norma que não restrinja direitos de agentes econômicos ou de usuários dos serviços de transporte;*

*III - consolidação de normas;*

*IV - pesquisas e estudos preliminares visando embasar os planos de outorga;*

***V - edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais; (grifo nosso)***

*VI - edição ou alteração de normas que afetem exclusivamente a organização interna da ANTAQ; e*

*VII - atos normativos de efeitos concretos, voltados a disciplinar situação específica e que tenham destinatários individualizados."*

59. Aplica-se, portanto, o inciso V do art. 20 da [Resolução ANTAQ nº 39, de 2021](#). Como se vê, no presente caso a realização de audiência pública não é obrigatória.

#### 4.4. ***Alinhamento às Normas Supervenientes***

60. A proposta elaborada não altera o conteúdo material e o mérito da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), nem amplia escopo ou cria novas obrigações.

61. Foram mapeadas as alterações supervenientes nas normas que se relacionam ao objeto da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), isto é, as modificações diretamente associadas aos procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.

62. Conforme exposto, as normas correlatas ao tema em análise que sofreram modificações após a data de 17/12/2021, data da promulgação da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), são apresentadas a seguir com as respectivas inovações.

##### 4.4.1. **[Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#)**

63. A [Norma Regulamentadora nº 29 \(NR 29\)](#) tem por objetivo estabelecer as medidas de prevenção em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e as diretrizes para a implementação do Gerenciamento dos Riscos Ocupacionais nos ambientes de trabalho.

64. Após longo decurso desde a última alteração na [NR 29](#), de acordo com a Secretária de Inspeção do Trabalho (SIT), a revisão normativa enfrentou os seguintes problemas regulatórios:

- a exposição dos trabalhadores aos perigos existentes nas operações e instalações portuárias e retroportuárias, sem uma devida gestão dos riscos ocupacionais, que leve em consideração os diferentes tipos de perigos, embarcações e cargas;
- revisão das diversas NRs: conceitos, capacitação e treinamento em SST; e parâmetros para o GRO; e
- necessidade de atualização com diversas legislações e normas, desburocratização e simplificação.

65. Nesse contexto, a nova redação da [NR 29](#) foi estabelecida pela [Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022](#), publicada em 01 de abril de 2022, com vigência a partir de 01 de setembro de 2022, promovendo uma revisão completa do normativo.

66. Dentre as inovações promovidas, destacam-se as apresentadas abaixo, que impactam os procedimentos de trânsito dos produtos perigosos:

I - elaboração e implementação do PGR (Programa de Gerenciamento de Riscos) na instalação portuária. O PGR deverá conter as informações sobre riscos ocupacionais que impactam nas operações portuárias, fornecidas pelo OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) e pela administração portuária, em relação às suas atividades e fornecer as informações dos riscos ocupacionais sob sua gestão que possam impactar as atividades da administração portuária e do OGMO:

- a) o operador e o tomador do serviço devem incluir as atividades do trabalho avulso em seu PGR;
- b) o compartilhamento de informações do PGR entre operadores portuários/tomadores de serviço, administração portuária e OGMO e a possibilidade de referenciá-los; e
- c) a obrigação de elaborar e manter disponível procedimentos operacionais.

II - quadro de dimensionamento próprio para o SESSTP (Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário) e para a CPATP (Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário):

- a) apenas o OGMO deve constituir o SESSTP segundo a nova NR 29;
- b) o SESSTP deve realizar inspeção das condições de segurança previamente na atracação e a bordo das embarcações e quando houver alterações nas operações portuárias;
- c) aplicam-se ao SESSTP as disposições da NR 04 naquilo que não contrariar a [NR 29](#);
- d) O OGMO, os operadores portuários e os tomadores de serviço ficam obrigados a organizar e manter em funcionamento a CPATP por OGMO;
- e) apenas um CPATP será constituído por OGMO para trabalhadores avulsos; e
- f) para os empregados próprios deve ser constituída CIPA, incluindo o OGMO.
- g) exigência de elaboração de relatório técnico pelo Operador Portuário quanto aos equipamentos de guindar das embarcações;

III - obrigação para constituir o Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT):

- a) a administração portuária, o OGMO, os operadores portuários e os titulares de instalações portuárias autorizadas devem constituir SESMT para seus empregados próprios;

b) o SESMT deve realizar inspeção das condições de segurança previamente na atracação e a bordo das embarcações e quando houver alterações nas operações portuárias; e

c) para dimensionamento de engenheiros e técnicos de segurança do trabalho, deve-se considerar o número de empregados e a média de trabalhadores avulsos.

IV - maior importância para a ficha de informação de segurança de cargas perigosas (FISPQ, MSDS), em especial nas operações de armazenagem;

V - proibição do manuseio de explosivos ou de embalagens com explosivos nas instalações portuárias;

VI - as instalações portuárias que operam com explosivos devem possuir área de aguardo temporária em conformidade com o tem 19.5 da NR 19 (explosivos), para apoio ao embarque direto à embarcação e para o envio imediato a armazém fora da instalação portuária, não podendo esse prazo exceder quarenta e oito horas.

VII - Inovações no Plano de Controle de Emergência (PCE):

a) estabelecimento dos possíveis cenários de emergência, com base em análises de riscos e considerando a classe e subclasse de risco dos produtos perigosos;

b) descrição dos recursos, meios de comunicação e procedimentos; e

c) cronograma, metodologia e registros de realização de exercícios simulados.

VIII - Inovações no Plano de Ajuda Mútua (PAM):

a) a administração do porto organizado e os responsáveis pelas instalações portuárias devem compor, inclusive com os atores externos ao porto, o PAM;

b) atores externos são os agentes oficiais e de apoio que estão localizados fora do porto organizado ou instalação portuária; e

c) os membros do PAM devem compor um sistema comum de comunicação e participar com recursos humanos e materiais para atendimento a emergências.

IX - Modificação nos Anexos da NR 29, com a exclusão e inclusão de novos modelos, conforme tabela comparativa a seguir:

<b><u><a href="#">Norma Regulamentadora nº 29, aprovada pela Portaria MTE n.º 1.080, de 16 de julho de 2014.</a></u></b>	<b><u><a href="#">Norma Regulamentadora nº 29, aprovada pela Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022.</a></u></b>
ANEXO I - MAPAS (REVOGADO) ANEXO II - Ficha de Identificação (REVOGADO) ANEXO III - Currículo básico do curso para componentes da CPATP (REVOGADO) ANEXO IV - PRODUTOS / REGULAMENTOS (REVOGADO) ANEXO V - MERCADORIAS PERIGOSAS ANEXO VI - SÍMBOLOS PADRONIZADOS PELA I.M.O (REVOGADO)	ANEXO I - Dimensionamento do SESSTP (NOVO) ANEXO II - Dimensionamento da CPATP (NOVO) ANEXO III - Regime de tempo de trabalho com tempo de recuperação térmica fora do ambiente frio (NOVO) ANEXO IV - Cargas perigosas (refere-se ao ANEXO V da NR 29 anterior)

<b><u>Norma Regulamentadora nº 29, aprovada pela Portaria MTE n.º 1.080, de 16 de julho de 2014.</u></b>	<b><u>Norma Regulamentadora nº 29, aprovada pela Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022.</u></b>
ANEXO VII - DECLARAÇÃO DE MERCADORIAS PERIGOSAS (REVOGADO) ANEXO VIII - MODELO DE FICHA DE EMERGÊNCIA (REVOGADO) ANEXO IX - Cargas Perigosas	ANEXO V - Segregação de cargas perigosas (refere-se ao ANEXO IX da NR 29 anterior)

**Tabela 1:** Comparativo das alterações nos anexos da NR 29.

Fonte: elaboração própria.

67. A partir do exposto, nota-se a necessidade de adequações pontuais à [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), para o devido alinhamento vertical às inovações trazidas pela novel [NR 29](#), estabelecida pela [Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022](#).

68. À propósito, as contribuições apresentadas por meio da Ouvidoria da ANTAQ, de procedência da ABIQUIM, nos termos dos documentos SEI nº 1764342 e SEI nº 1803766 convergem para devido alinhamento vertical da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), à [NR 29](#) vigente. A seguir são apresentadas as proposições:

(i) ARTIGO 3, item II: Disciplinar que o termo “preposto” dos armadores se refere a “comandante do navio”, afastando interpretações equivocadas de que os embarcadores pudessem ser considerados como prepostos;

(ii) ARTIGO 6, item I: Substituir o trecho "o manifesto de produtos perigosos, conforme o modelo constante do Anexo VII da NR 29" por "a declaração de mercadorias perigosas conforme NORMAM", tendo em vista que o referido Anexo VII foi revogado, até aqui usado como base para a normativa da ANTAQ, e de que, mais especificamente, o item “29.27.7” da Portaria MTP 671/2022 determina que o Operador Portuário ou o Tomador de Serviço, responsável pela movimentação da carga perigosa, deve garantir, com a antecedência mínima de vinte e quatro horas antes da escalação, o recebimento pelo OGMO ou, quando substituindo o OGMO, pelos sindicatos dos trabalhadores da declaração de mercadorias perigosas conforme NORMAM OU formulário internacional equivalente.

(iii) ARTIGO 7, letra “a” do item II: Harmonizar redação com o item I do artigo 6º, substituindo “conforme o modelo constante da NR 29” por “conforme NORMAM”.

69. Do exposto, entende-se que merece ponderação apenas a alteração proposta para o art. 3º, pelos motivos que passo a expor.

70. Primeiramente, deve-se destacar que a novel [NR 29](#) passou a adotar o termo "comandante" ao invés de "armador", entretanto, mantendo o termo preposto, conforme pode ser verificado no item 29.3.7, transcrito abaixo:

29.3.7 Sem prejuízo do disposto nesta NR, as medidas de prevenção de segurança e saúde nas operações portuárias a bordo de embarcações devem levar em consideração as instruções do comandante da embarcação ou de seus prepostos.

71. No mesmo sentido, no transporte marítimo, o preposto do armador é a pessoa que, agindo em nome e por conta do armador, representa os interesses deste no transporte de cargas do navio. O preposto é responsável por lidar com questões comerciais, contratuais e de carga, bem como por

garantir que as obrigações do armador sejam cumpridas. Em alguns casos, o preposto pode ser o próprio armador ou um membro da tripulação designado para desempenhar essas funções. Em outros casos, o preposto pode ser uma empresa ou uma pessoa contratada para representar o armador.

72. Portanto, há casos em que o preposto do armador pode ser designado, isto é, quando o armador nomeia um agente marítimo ou uma empresa de despachante para agir como seu preposto. O agente marítimo ou o despachante são profissionais altamente qualificados e experientes em operações de transporte marítimo e podem ser responsáveis por garantir a segurança da carga, gerenciar as questões contratuais e comerciais envolvidas no transporte e lidar com as autoridades marítimas e portuárias, entre outras responsabilidades. Além disso, o armador pode nomear um representante local como seu preposto para assistência local em um porto estrangeiro. Este representante local é responsável por lidar com as questões relacionadas ao navio e à carga, como o desembarço aduaneiro, o armazenamento e o transporte da carga para o destino final.

73. Diante disso, nota-se que, embora o comandante seja também um preposto do armador no que tange ao comando do navio e à responsabilidade pela embarcação, conforme pode ser verificado no art. 14, parágrafo único, do [Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982](#), exposto abaixo, a redação normativa atual do art. 3º, inciso II, bem como do art. 6º, caput, da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), abarca a possibilidade do armador adotar um outro preposto para o cumprimento específico dos requisitos relacionados às cargas perigosas, facilitando a forma de cumprimento das obrigações regulatórias.

Art. 13 - O termo "Comandante" ou "Capitão" é empregado neste Regulamento, genericamente, para designar a pessoa que comanda e que é responsável pela embarcação, seus equipamentos, seus passageiros e sua bagagem, acompanhada ou não, pelos tripulantes e seus pertences, pela carga e pela disciplina a bordo.

Art. 14 - Tripulante é todo o inscrito que possui contrato de trabalho, com o Armador ou com o Comandante ou ainda com o Agente, nos dois últimos casos quando expressamente autorizado pelo Armador, e conste do Rol de Equipagem ou Portuário.

**Parágrafo único - O Comandante da embarcação é preposto do Armador, não sendo considerado tripulante.** (grifo nosso)

Art. 15 - Armador é a pessoa física ou jurídica que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a ou retirando-a da navegação por sua conta.

74. Por essas razões, sugere-se que o termo "armador ou seu preposto" seja mantido na [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#).

75. Além das alterações propostas pela ABIQUIM, nota-se a oportunidade dos seguintes alinhamentos adicionais:

I - art. 9º, inciso I, deve ser adequado para mencionar a declaração de cargas perigosas prevista na [NORMAM-01/DPC](#), em linha com a alteração prevista para o art. 6º, inciso I;

II - art. 13, caput, de modo a adequar o rol de agentes obrigados a elaborarem o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), tema inovador no âmbito da NR 29, que inclui determinação a todos os agentes envolvidos na mitigação de riscos ocupacionais que impactam nas operações portuárias com produtos perigosos; e

III - art. 13, parágrafo único, de modo a adequar o rol de agentes envolvidos nas informações obrigatórias à autoridade portuária no que se refere ao Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), em razão da nova redação da NR 29, conforme item 29.4.2, alínea c.

76. No mais, entende-se que a redação dos demais dispositivos da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), estão válidos e em harmonia com a nova [NR 29](#).

4.4.2. [NORMAM-01/DPC](#)

77. A [NORMAM-01/DPC](#), norma da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto, sofreu três alterações após a promulgação da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), cujos trecho relevantes para esta análise são apresentados a seguir:

(...)

**III - No Capítulo 5, a SEÇÃO I - TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS, passa a ter a seguinte redação:** (grifo nosso)

## 0500 - PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos e critérios para que o transporte de produtos perigosos e sua arrumação a bordo possa ocorrer visando à segurança das pessoas, à integridade da embarcação e a minimizar os riscos de danos ao meio ambiente. São especialmente focalizados os produtos perigosos embalados ou a granel, a sua classificação e os procedimentos especiais a que estas cargas deverão ser submetidas quando transportadas.

## 0501 - DEFINIÇÕES

Para efeitos exclusivamente de aplicação deste capítulo, são adotadas as seguintes definições:

- a) Cargas Perigosas - são cargas que, em virtude de serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infectantes, radioativas, corrosivas ou substâncias contaminantes, possam apresentar perigos à tripulação, ao navio, às instalações portuárias ou ao ambiente aquático. As cargas perigosas aqui definidas encontram-se relacionadas nos códigos e convenções internacionais publicados pela Organização Marítima Internacional - IMO.
- b) Contentores Intermediários para Granéis (*Intermediate Bulk Container* - IBC) – são embalagens portáteis rígidas, semirrígidas ou flexíveis que não se enquadram como embalagens mencionadas na alínea c) e que têm capacidade igual ou inferior a 3m<sup>3</sup> (3000 litros). São projetadas para serem manuseadas mecanicamente e resistirem aos esforços provocados pelo manuseio e pelo transporte, requisito este que deve ser comprovado por meio de testes específicos (homologação).
- c) Embalagens - são invólucros ou recipientes de tipo homologado para conter cargas perigosas, tratadas pelo Código IMDG.
- d) Explosão em Massa - é aquela que afeta instantaneamente quase toda a carga.
- e) Número ONU (UN) - número atribuído pelo Comitê de Peritos em Transportes de Produtos Perigosos das Nações Unidas a cada produto ou substância, visando à sua identificação.
- f) Unidade de Transporte de Carga (*Cargo Transport Unit*) - significa um veículo rodoviário de carga, vagão ferroviário de carga, contêiner de carga, veículo rodoviário tanque e vagão ferroviário tanque.
- g) Substâncias Danosas (*Harmful Substances*) - são aquelas substâncias que estão identificadas como poluentes marinhos (marine pollutants), conforme apresentadas nas convenções e códigos publicados pela IMO, tais como Código IMDG, Código IGC ou que atendam aos critérios apresentados na Convenção MARPOL 73/78, como emendados.
- h) Embarcações SOLAS - são todas as embarcações mercantes de bandeira brasileira empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, Ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de:
  - embarcações de carga com arqueação bruta (AB) inferior a 500;
  - embarcações que transportem mais de 12 passageiros, com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais;
  - embarcações de madeira de construção primitiva;
  - embarcações sem meios de propulsão mecânica; e
  - embarcações de pesca.

## 0502 - CLASSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS PERIGOSOS

Para efeitos de aplicação deste Capítulo, as cargas perigosas se dividem em classes, de acordo com suas características, como se segue:

### a) CLASSE 1 - Explosivos

A Classe 1 se caracteriza pelo fato de que o tipo de embalagem/invólucro é, em muitos dos casos, um fator determinante do perigo e, portanto, depende da divisão em que a substância se enquadrar. Essa classe tem cinco subdivisões, que correspondem ao distinto perigo que apresentam:

1) Divisão 1.1 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de explosão em massa.

2) Divisão 1.2 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de projeção, mas não apresentam perigo de explosão em massa.

3) Divisão 1.3 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de incêndio e perigo de produção de pequenos efeitos de onda de choque, ou projeção, ou ambos os efeitos, mas que não apresentam perigo de explosão em massa. Compreende substâncias ou artigos que:

I) inflamam com grande irradiação de calor, e

II) queimam sequencialmente, mas sem perigo de projeções ou choque.

4) Divisão 1.4 - Substâncias ou produtos que não apresentam perigo considerável. Os efeitos são confinados à embalagem, sem projeções de fragmentos a distâncias consideráveis. O fogo externo à mesma não deve causar qualquer explosão.

5) Divisão 1.5 - Substâncias muito insensíveis, mas que apresentam perigo de explosão em massa. As substâncias desta divisão representam perigo de explosão em massa, mas são tão insensíveis que, nas condições normais de transporte, possuem pouca probabilidade de iniciar uma combustão ou que de sua combustão venha a dar origem a uma detonação.

Nota: É mais provável que a combustão dê início a uma detonação quando se transportam no navio grandes quantidades dessas substâncias. Nesses casos, considera-se a substância como pertencente à Divisão 1.1 no que diz respeito à estiva.

6) Divisão 1.6 - Substâncias extremamente insensíveis que não apresentam perigo de explosão em massa.

### b) CLASSE 2 - Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão

1) Classe 2.1 - Gases inflamáveis;

2) Classe 2.2 - Gases não inflamáveis e gases não tóxicos; e

3) Classe 2.3 - Gases tóxicos.

c) CLASSE 3 - Líquidos Inflamáveis São misturas de líquidos ou líquidos contendo sólidos em solução ou suspensão (ex: tintas e vernizes) que despreendem vapores inflamáveis em temperaturas inferiores a 61<sup>o</sup> C (em prova de cadinho fechado) ou 65,6<sup>o</sup> C (em prova de cadinho aberto) normalmente referido como “ponto de fulgor”.

### d) CLASSE 4 - Sólidos Inflamáveis

1) Classe 4.1 - Sólidos inflamáveis;

2) Classe 4.2 - Substâncias sujeitas à combustão espontânea; e

3) Classe 4.3 - Substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis.

### e) CLASSE 5 - Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos

1) Classe 5.1 - Substâncias oxidantes - substâncias que, sozinhas, não são necessariamente combustíveis e podem causar ou contribuir para a combustão de outros materiais; e

2) Classe 5.2 - Peróxidos Orgânicos - são substâncias termicamente instáveis que podem produzir auto decomposição exotérmica.

f) CLASSE 6 - Substâncias Tóxicas ou Infectantes

1) Classe 6.1 - Substâncias tóxicas - são capazes de causar a morte, sérios ferimentos ou danos à saúde humana quando inalados, ingeridos ou colocados em contato com a pele; e

2) Classe 6.2 - Substâncias infectantes - são as substâncias contendo micro-organismos vivos ou suas toxinas que causam ou são passíveis de causar doenças em animais ou no homem.

g) CLASSE 7 - Substâncias Radioativas São substâncias que emitem radiação. Seu transporte deverá estar de acordo com as normas da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).

h) CLASSE 8 - Substâncias Corrosivas São as substâncias que, por ação química, causam danos quando em contato com tecido vivo ou, quando derramadas, causam danos ao navio ou à outras cargas.

i) CLASSE 9 - Substâncias e Materiais Perigosos Diversos São as substâncias ou materiais perigosos que não se enquadram nas demais classes. Incluem-se, também, os produtos classificados como “poluentes do mar”, que representam perigo à vida no meio aquático, caso ocorra derramamento.

0503 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS EMBALADAS

As cargas perigosas embaladas são regidas pelo Código IMDG, que estabelece requisitos para o tipo de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulagem.

a) Homologação das Embalagens

1) As embalagens nacionais deverão estar homologadas e certificadas pela DPC, que expedirá o competente Certificado de Homologação. Nesse certificado constará a marcação “UN” a ser feita nas embalagens.

2) O Catálogo de Embalagens Homologadas publica todas as embalagens que se encontram homologadas. Essa listagem encontra-se disponível na página da DPC na internet, no endereço: <https://www.marinha.mil.br/dpc/embalagens-homologadas>.

3) Os produtos perigosos importados deverão estar contidos em embalagens comprovadamente homologadas pelo respectivo país de origem, de acordo com o Código IMDG, conseqüentemente, com a respectiva marcação “UN”.

4) Empresas no Brasil que tiverem a intenção de envasar e expedir produtos ou artigos perigosos com a utilização de embalagens que tenham sido fabricadas e homologadas no exterior, de acordo com o Código IMDG, deverão ser validadas pela DPC. Tal validação deverá seguir os preceitos contidos nas Normas da Autoridade Marítima para a Homologação de Material - NORMAM-05/DPC. Uma vez concluído o processo de validação, a embalagem receberá um Certificado de Conformidade da DPC, que conterá a marcação UN da Autoridade Marítima Brasileira a ser utilizada nas embalagens.

b) Exportação de produtos perigosos embalados procedentes do exterior

Esta alínea trata da situação das embalagens de empresas que tenham recebido no Brasil produtos perigosos, devidamente embalados conforme o Código IMDG e que necessitem encaminhar as mesmas embalagens para outro país, exatamente conforme foram recebidas, ou seja, sem que essas embalagens tenham sido abertas ou sofrido qualquer alteração. As embalagens que estejam nessa condição de integridade deverão possuir o respectivo Certificado de Homologação, que esteja dentro da validade e emitido pela Autoridade Marítima do país de origem, que certifica que a embalagem foi homologada de acordo com o Código IMDG. Essa documentação de homologação da embalagem deverá estar disponível em uma plataforma digital, que permita pronto acesso, tanto pela Autoridade Marítima, quanto pelas autoridades portuárias, para verificação e monitoramento da conformidade dessas embalagens.

c) Declaração de Cargas Perigosas

**O expedidor de carga perigosa deverá disponibilizar a bordo a Declaração de Cargas Perigosas, de acordo com o modelo constante do Anexo 5-A, onde o expedidor assegura que a carga, como oferecida para o transporte, encontra-se apropriadamente embalada, marcada, etiquetada e sinalizada, em conformidade com os requisitos aplicáveis. O expedidor é o responsável pela compatibilidade do produto envasado à embalagem homologada que o**

**contém. A embarcação não poderá receber nem transportar a carga sem o atendimento deste requisito pelo expedidor. Quando a carga embarcada for procedente de veículos ou contentores, o responsável por sua arrumação também deverá assinar a declaração constante no campo apropriado do modelo do Anexo 5-A. (grifo nosso)**

d) Cargas Radioativas

1) As embarcações transportando cargas radioativas deverão apresentar, para a admissão no porto, a documentação prevista nas normas CNEN-NE 5.01/88 e alterações posteriores, emitidas pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

2) As cargas deverão obedecer às normas de segregação desses materiais, constantes no IMDG, com as distâncias de afastamento aplicáveis;

3) Para a atracação ou liberação da embarcação com produtos da Classe 7 – cargas radioativas, por parte da Capitania dos Portos (CP), Delegacia (DL) ou Agência (AG) deverá ser apresentada a respectiva autorização emitida pela CNEN. O carregamento ou descarregamento de tais produtos deve ser precedido da adoção de medidas de segurança indicadas por pessoa competente em proteção radiológica. Entende-se por pessoa competente, neste caso, o Supervisor de Proteção Radiológica - SPR qualificado de acordo com as normas de Certificação da Qualificação de Supervisores de Proteção Radiológica da CNEN e alterações posteriores;

4) Observar o Código Internacional para o Transporte Seguro de Combustível Nuclear Irrradiado Embalado, Plutônio e Resíduos com Elevado Nível de Radioatividade a Bordo de Navios - Código INF, quando aplicável e sob coordenação dos especialistas da CNEN.

e) **Manifesto de Cargas Perigosas (Manifesto de Carga)**

**A embarcação que estiver transportando produtos perigosos embalados deverá possuir cópias dos Manifestos de Cargas Perigosas para verificação em vistorias, sendo uma cópia a bordo e outra com o representante da embarcação do porto de estadia, conforme o modelo do Anexo 5-B. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Anexo 5-B, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7. Um plano de estiva detalhado, que identifique por classe e indique a localização de todas as cargas perigosas a bordo, pode ser aceito em substituição ao Manifesto de Carga. As embarcações despachadas por período como, por exemplo, as empregadas na navegação de apoio marítimo, deverão manter a bordo um Plano de Estivagem de Carga Perigosa ou o Manifesto de Carga devidamente atualizado. Tal documento não necessita ser apresentado à CP, DL ou AG, permanecendo válido durante o período de validade do despacho da embarcação. (grifo nosso)**

f) Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas

O Comandante da embarcação deverá disponibilizar a bordo o Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas Embaladas conforme o Anexo 5-C, onde declara que todos os requisitos de embalagem, documentação, marcação, etiquetagem, amarração e segregação referentes às cargas perigosas transportadas encontram-se cumpridos. Quando o transporte for efetuado em uma “embarcação SOLAS”, conforme definido na alínea h) do item 0501, deverá ser disponibilizado o “Documento de Conformidade” (*Document of Compliance*) relativo aos requisitos especiais para o transporte de carga perigosa, exigido pela Convenção SOLAS-74, como emendada, exceto para cargas perigosas das classes 6.2 e 7, e para o transporte de cargas perigosas em quantidades limitadas de acordo com o disposto no Código IMDG. Para as embarcações despachadas por período como, por exemplo, as empregadas na navegação de apoio marítimo, tal documento permanecerá válido durante o período de validade do despacho da embarcação devendo, contudo, ser mantido atualizado o Manifesto de Carga conforme estabelecido na alínea e) deste item.

g) Denominação das Cargas Perigosas

Em todos os documentos relativos ao transporte das cargas perigosas embaladas deverá ser usado o “Nome Adequado para Embarque” (*Proper Shipping Name*) e a correta descrição dada, de acordo com a classificação estabelecida no Código IMDG. Não é permitida a denominação da carga apenas pelo nome comercial.

h) Manual de Peação da Carga (*Cargo Securing Manual*)

Nas embarcações SOLAS, tal como definido na alínea h) do item 0501 a carga, unidades de carga e unidades de transporte de carga, deverão ser carregadas, estivadas e peadas durante toda a viagem, de acordo com o Manual de Peação da Carga aprovado, o qual deverá atender, no mínimo, ao

padrão contido nas orientações publicadas pela IMO (MSC/Circ.745 ou outra que venha substituí-la).

i) Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos - FISPQ (*Material Safety Data Sheet* - MSDS) Os navios transportando cargas perigosas em embalagens deverão possuir, para cada tipo de carga, uma Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos - FISPQ (*Material Safety Data Sheet* - MSDS).

j) Transporte de cargas perigosas consideradas “substâncias danosas” O transporte de substâncias danosas deverá atender ao contido na Convenção MARPOL 73/78, como emenda, além das demais disposições aplicáveis deste Capítulo.

k) Documento de Conformidade para o transporte de carga perigosa

As embarcações SOLAS deverão portar um documento de conformidade para transporte de carga perigosa, evidenciando que a embarcação cumpre com os requisitos especiais de construção e equipamento contidos no Capítulo II-2 da SOLAS 74 como emendada, exceto para cargas perigosas das classes 6.2 e 7, e para o transporte de cargas perigosas em quantidades limitadas de acordo com o disposto no Código IMDG.

#### 0504 -REQUISITOS OPERACIONAIS ADICIONAIS

a) Acesso à Embarcação O acesso à embarcação deverá estar desimpedido, seja na situação de fundeio ou de atracação.

b) Facilidade para Reboque Toda embarcação com carga perigosa a bordo, que se encontre atracada ou fundeada, deverá dispor de cabos de reboque de dimensões adequadas na proa e na popa, prontos para uso imediato. Deverá também providenciar facilidades para largar as espias rapidamente, sem auxílio do pessoal de terra.

c) Sinalização Toda embarcação que esteja efetuando operações de carga ou descarga de produtos inflamáveis ou explosivos deverá exibir, durante o dia, a bandeira BRAVO do Código Internacional de Sinais e, durante a noite, uma luz circular encarnada com alcance de, no mínimo, três milhas para embarcações com AB maior que 50 e de duas milhas para embarcações com AB menor ou igual a 50.

d) Condições Meteorológicas Adversas Não será permitida a movimentação de cargas perigosas quando as condições meteorológicas implicarem em aumento do perigo às respectivas cargas, à embarcação ou à integridade das embalagens.

e) Tripulação

1) Os tripulantes responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento ou aqueles envolvidos no manuseio de cargas perigosas deverão estar qualificados e certificados por meio do Curso Especial de Operações com Cargas Perigosas no Trabalho Aquaviário (EOCA), conforme especificado na NORMAM-30/DPC. Os Oficiais formados nos cursos discriminados a seguir, a partir das datas mencionadas, estão dispensados de se qualificarem pelo curso EOCA, requerido no parágrafo anterior: - Curso de Adaptação para 2º Oficial de Náutica (ASON), a partir de Junho/2011; - Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Náutica (ACON-B), a partir de Abril/2012; e - Curso de Formação de Oficial de Náutica da Marinha Mercante (FONT), a partir de Janeiro/2013.

2) Os tripulantes responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento ou manuseio de cargas perigosas deverão ser treinados, regular e periodicamente, pelas empresas responsáveis para as operações com cargas perigosas.

#### 0505 -REQUISITOS TÉCNICOS PARA MERCADORIAS PERIGOSAS EMBALADAS

Neste item são destacados alguns requisitos técnicos contidos no Código IMDG, a título de orientação. O atendimento somente destes requisitos não é suficiente e nem eximem do atendimento na íntegra do contido no referido código.

a) Acondicionamento

1) As embalagens ou unidades de carga para o acondicionamento de cargas perigosas deverão estar com sua integridade garantida, sem sinais de violação do fechamento ou do lacre. As embalagens que apresentem sinais de vazamento deverão ser rejeitadas.

- 2) Os arranjos de embalagens ou unidades de carga deverão ser feitos de maneira a preservar a integridade e segurança da carga e do pessoal que trabalhe ou transite nas imediações.
- 3) A altura de empilhamento de embalagens não deverá ser superior a três metros, salvo no caso de serem empregados dispositivos que permitam alcançar uma altura superior, sem sobrecarregar as embalagens e que evitem o comprometimento da segurança.
- 4) A arrumação das embalagens deverá ser feita de modo a permitir que uma face marcada e rotulada fique à vista para facilitar a identificação.
- 5) O fechamento das embalagens contendo substâncias umedecidas ou diluídas deve ser tal que não haja liberação de vapor e/ou vazamento.
- 6) As embalagens deverão atender os requisitos descritos no Código IMDG, quanto aos tipos e limites, assim como serem compatíveis com o produto embalado.

b) Grupos de Embalagem

As cargas perigosas, exceto das classes 1, 2, 6.2 e 7, são divididas em três grupos, de acordo com a periculosidade do produto envasado:

- Grupo I - Cargas que representam alta periculosidade;
- Grupo II - Cargas que representam média periculosidade; e
- Grupo III - Cargas que representam baixa periculosidade.

Isto influencia em todas as disposições relativas à construção e à prova de idoneidade dos diferentes tipos de embalagem/embalagens normalizados e os invólucros que poderão ser aceitos para o transporte.

c) Homologação para o Transporte de Cargas Perigosas

1) As cargas perigosas embaladas procedentes do exterior deverão estar em embalagens, contentores intermediários e tanques devidamente homologadas pela Autoridade Marítima do país de origem, de acordo com o Código IMDG. As embalagens para expedição de produtos perigosos embalados, a partir de portos brasileiros deverão estar homologadas ou validadas pela DPC. Quando se tratar de devolução ou redistribuição de produtos perigosos embalados procedentes do exterior, recomenda-se atenção especial ao item 0503 alínea b).

2) O expedidor deverá apresentar uma cópia do Certificado de Homologação relativo à embalagem ou unidade de transporte, emitido pela DPC, dentro da validade.

d) Marcação das Embalagens

As embalagens contendo cargas perigosas deverão estar marcadas de modo duradouro, que permita que elas permaneçam por, no mínimo, três meses quando imersas em água. Elas deverão estar com o nome técnico correto. Não serão aceitos apenas nomes comerciais. Deverão constar, também, o número "UN" correspondente e os caracteres que retratem a homologação da embalagem de acordo com o Código IMDG. A marcação deverá conter o símbolo das Nações Unidas "UN", seguido de duas linhas contendo códigos.

1) A primeira linha conterá:

I) O código do tipo da embalagem, conforme o contido no Código IMDG;

II) A designação X (alto perigo), Y (médio perigo) ou Z (baixo perigo), sendo: - X para produtos dos grupos de embalagem I, II e III; - Y para produtos dos grupos de embalagem II e III; e - Z para produto do grupo de embalagem

III. Depois desses caracteres (X, Y ou Z) deverá constar a densidade relativa do líquido usado para teste, caso a embalagem seja para líquidos. Este dado poderá ser omitido se a densidade for inferior a 1,2. No caso de sólidos, deverá constar a massa bruta em kg; III) A letra "S", quando a embalagem for testada para o transporte de sólidos. Para o caso de líquidos, o valor da pressão hidráulica em kPa, arredondado para o múltiplo de 10 kPa mais próximo, quando a embalagem for aprovada nesse teste; e

IV) Os dois dígitos do ano de fabricação da embalagem. Quando a embalagem for recondicionada, deverá conter a letra “R” e o ano do recondicionamento.

2) A segunda linha conterá:

I) A sigla do país que emitiu o Certificado de Homologação;

II) A sigla do fabricante da embalagem; e

III) O código da autoridade competente responsável pela homologação, seguida do número do certificado de homologação da embalagem.

#### 0506 - CONTENTORES INTERMEDIÁRIOS PARA GRANÉIS (IBC)

Normalmente estes contentores se aplicam ao transporte de produtos dos grupos de embalagem II e III. São comumente conhecidos pela sigla IBC, em inglês, que será adotada daqui por diante.

a) Homologação

Os IBC que derem entrada no Brasil contendo produtos perigosos deverão estar homologados em conformidade com as prescrições do Código IMDG, pela Autoridade Marítima do país de origem. Os IBC fabricados no Brasil serão homologados pela DPC.

b) Marcação Os IBC deverão estar codificados com a marcação estabelecida pelo respectivo Certificado de Homologação da DPC, que pode ser verificado no Catálogo de Embalagens Homologadas, disponível na página da DPC na internet.

#### 0507 - RECOMENDAÇÕES ESPECIAIS PARA PRODUTOS PERIGOSOS EM QUANTIDADES LIMITADAS

Produtos de determinadas classes em pequenos recipientes são dispensados do cumprimento de algumas exigências (marcação, rotulação, segregação) para o transporte. Essas dispensas encontram-se detalhadas no Código IMDG, em sua edição mais recente.

#### 0508 - TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS EMBALADOS CLASSIFICADOS COMO POLUENTES

Aplica-se integralmente o Código IMDG ao transporte de produtos com a classificação “poluentes marinhos”, independente do porte da embarcação.

#### 0509 - INFORMAÇÕES EM CASO DE ACIDENTES

Quando da ocorrência de um incidente envolvendo a perda ou a probabilidade de perda de uma carga perigosa, tal fato deverá ser informado imediatamente à CP, DL ou AG de jurisdição da área onde tenha ocorrido o incidente, bem como às demais autoridades competentes, conforme as seguintes situações:

- quando se tratar de material radioativo deverá ser informado à CNEN e ao órgão ambiental; e

- quando não se tratar de material radioativo, deverá ser informado apenas ao órgão ambiental. Deverão ser seguidos os procedimentos previstos nas *Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants* - Resolução A.851(20) da IMO, ou outra que venha substituí-la.

#### 0510 - NORMAS INTERNACIONAIS APLICÁVEIS

Os requisitos para construção e armação das embarcações destinadas ao transporte de cargas perigosas deverão estar em conformidade com as normas internacionais relativas ao tipo de produto transportado. A referência a convenções e códigos emitidos pela IMO inclui as respectivas emendas em vigor. As normas internacionais aplicáveis a cada tipo de carga perigosa encontram-se relacionadas, conforme cada caso, no item 0302.

#### 0511 - EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA ESTRANGEIRA

a) As embarcações de bandeira estrangeira, quando transportando cargas perigosas embaladas, deverão apresentar a seguinte documentação:

1) Documento de Conformidade (*Document of Compliance*) para transporte de cargas perigosas, conforme previsto na Convenção SOLAS 74, como emendada, exceto para cargas das classes 6.2 e 7 e para cargas perigosas em quantidades limitadas, conforme definido no Código IMDG;

- 2) Certificado ou declaração acerca da carga a ser embarcada, conforme previsto na Convenção SOLAS 74 e no Anexo III da Convenção MARPOL 73/78, como emendadas.
- 3) A documentação prevista no Regulamento para o Transporte com Segurança de Materiais Radioativos da Agência Internacional de Energia Atômica - AIEA. A referida documentação deverá ser analisada por representante da CNEN.
- 4) Os navios transportando cargas perigosas em embalagens deverão possuir, para cada tipo de carga, uma *Material Safety Data Sheet* - MSDS.
- 5) Deverá ser mantida a bordo, com uma cópia disponível com o representante da embarcação no seu porto de estadia, o Manifesto ou Lista especial de carga, conforme previsto na Convenção SOLAS 74 e Anexo III da Convenção MARPOL 73/78, como emendadas. Esse documento poderá ser substituído por um plano detalhado de estivagem.
  - b) Os documentos listados nos incisos 1), 2), 3) e 5) deverão ser verificados, nos modelos previstos pela Autoridade Marítima do país de bandeira.
  - c) Os documentos mencionados nos incisos 2) e 3) da alínea a) previstos na Convenção SOLAS 74 e no Anexo III da MARPOL 73/78, como emendadas, poderão ser combinados em um único documento. Neste caso, deverá ser feita distinção clara entre as cargas perigosas e as substâncias danosas (*marine pollutants*).

#### 0512 - EMBARCAÇÕES TRANSPORTANDO COMBUSTÍVEIS

As embarcações que transportem álcool, petróleo e seus derivados, somente poderão realizá-lo em tanques apropriados, que não sejam os tanques de colisão à vante ou à ré, dotados dos dispositivos de segurança, transferência e controle necessários, conforme previsto na Seção III deste capítulo.

0513 - CASOS NÃO PREVISTOS Os casos não previstos serão analisados pela DPC.

**VII - Incluir o Anexo 5-A - “DECLARAÇÃO DE CARGAS PERIGOSAS”, que a esta acompanha.** (grifo nosso)

**VIII - Incluir o Anexo 5-B - “MANIFESTO DE CARGAS PERIGOSAS”, que a esta acompanha.** (grifo nosso)

**IX - Incluir o Anexo 5-C - “TERMO DE RESPONSABILIDADE PARA TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS”, que a esta acompanha.** (grifo nosso)

78. Cita-se que tais alterações no âmbito da [NORMAM-01/DPC](#) ocorreram por meio da "Modificação 45", aprovadas nos termos da Portaria nº 30/DPC, 9 de novembro de 2021, com vigência em 01/12/2021. As alterações realizadas na "Modificação 46" e na "Modificação 47", já vigentes, não alteraram os dispositivos atinentes às cargas perigosas.

79. Do exposto, nota-se que a [NORMAM-01/DPC](#) passou a disponibilizar formulários que antes eram fornecidos pela norma do trabalho portuário - a [Norma Regulamentadora nº 29 \(Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário\)](#), conforme se observa com a inclusão do Anexo 5-A e Anexo 5-B.

80. De acordo com a transcrição acima (em destaque), verifica-se que tais anexos possuem distinção, notadamente em relação ao responsável pela sua emissão, sendo que a DECLARAÇÃO DE CARGAS PERIGOSAS é emitida pelo expedidor de carga perigosa e o MANIFESTO DE CARGAS PERIGOSAS é emitido pelo representante da embarcação.

81. A esse respeito, relevante destacar que a redação vigente da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), em seu art. 6º, inciso I, remete à obrigação do armador ou seu preposto ao envio do "manifesto de produtos perigosos, conforme o modelo constante do Anexo VII da NR 29". No entanto, o referido Anexo VII da NR 29, já revogado na versão atual da norma se relaciona com a DECLARAÇÃO DE MERCADORIAS PERIGOSAS agora previsto na NORMAM.

82. Sendo assim, em relação às alterações supervenientes ocorridas na [NORMAM-01/DPC](#) e que impactam a [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), cita-se, unicamente a utilização do ANEXO 5-A da [NORMAM-01/DPC](#) que estabelece o formulário da DECLARAÇÃO DE MERCADORIAS PERIGOSAS.

83. A alteração necessária na [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#), em razão da novel redação da [NORMAM-01/DPC](#) se restringe à adequação do art. 6º, inciso I; art. 7º, inciso II, alínea a; e art. 9º, inciso I, conforme exposto na tabela apresentada na sequência.

#### 4.5. **Da Revisão dos Dispositivos da Norma**

84. As alterações no texto da norma estão apresentadas na tabela a seguir, a qual detalha as motivações e a fundamentação legal para modificação de cada dispositivo alterado.

85. Além dos alinhamentos verticais, cita-se a sugestão para alteração do formato da epígrafe da norma para padronização das normas da ANTAQ.

Id	Dispositivo	Redação atual da <a href="#">Resolução ANTAQ nº 65, de 2021</a> .	Redação Proposta (alterações)	Justificativas	Enquadramento legal
1	Epígrafe	Resolução ANTAQ Nº 65, de 14 de dezembro de 2021.	<del>Resolução ANTAQ Nº 65, de 14 de dezembro de 2021</del> RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 65, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2021.	Trata-se de padronização do formato da epígrafe às demais normas da ANTAQ. A epígrafe deve ser grafada em caracteres maiúsculos, propiciando identificação numérica singular à norma e será formada pelo título designativo da espécie normativa, pelo número respectivo e pelo ano de promulgação.	Art. 4º da <a href="#">Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998</a> .
2	Art. 6º, inciso I.	Art. 6º ..... I - enviar à autoridade portuária, à arrendatária, ao OGMO ou ao responsável por instalação portuária fora da área do porto organizado, com no mínimo vinte e quatro horas de antecedência da chegada da embarcação de longo curso e, para as operações de apoio offshore, com no mínimo de seis horas de antecedência da chegada da embarcação à instalação, o manifesto de produtos perigosos, conforme o	Art. 6º ..... I - enviar à autoridade portuária, à arrendatária, ao OGMO ou ao responsável por instalação portuária fora da área do porto organizado, com no mínimo vinte e quatro horas de antecedência da chegada da embarcação de longo curso e, para as operações de apoio offshore, com no mínimo de seis horas de antecedência da chegada da embarcação à instalação, <del>o manifesto de produtos perigosos, conforme o modelo constante do Anexo VII da NR-29 a declaração de mercadorias perigosas, conforme ANEXO 5-A</del>	Alteração necessária em razão da revogação do modelo de manifesto de produtos perigosos constante do Anexo VII da NR 29. A nova referência adotada é o ANEXO 5-A da <a href="#">NORMAM-01/DPC</a> , que foi recentemente alterada para disponibilizar um modelo de declaração de mercadorias perigosas, anteriormente presente na NR 29.	<a href="#">Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022</a> , e <a href="#">Portaria nº 30/DPC, 9 de novembro de 2021</a> . Vide item 29.27.7 da NR 29.

		modelo constante do Anexo VII da NR 29, ou formulário internacional equivalente ( <b>Multimodal Dangerous Goods Form (MDGF)</b> );	da <a href="#">NORMAM-01/DPC</a> , ou formulário internacional equivalente ( <b>Multimodal Dangerous Goods Form (MDGF)</b> );		
3	Art. 7º, inciso II, alínea a.	a) declaração de mercadoria perigosa, conforme o modelo constante da NR 29 ou formulário internacional equivalente (MDGF);	a) <del>declaração de mercadoria perigosa, conforme o modelo constante da NR 29</del> declaração de mercadorias perigosas, conforme ANEXO 5-A da <a href="#">NORMAM-01/DPC</a> ou formulário internacional equivalente (MDGF);	Alteração necessária em razão da revogação do modelo de manifesto de produtos perigosos constante do Anexo VII da NR 29. A nova referência adotada é o ANEXO 5-A da <a href="#">NORMAM-01/DPC</a> , que foi recentemente alterada para disponibilizar um modelo de declaração de mercadorias perigosas, anteriormente presente na NR 29.	<a href="#">Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022</a> , e <a href="#">Portaria nº 30/DPC, 9 de novembro de 2021</a> . Vide item 29.27.7 da NR 29.
4	Art. 9º, inciso I.	Art. 9º ..... I - dar conhecimento do manifesto de carga constante do inciso I do art. 6º aos trabalhadores portuários envolvidos com a operação de produtos perigosos, com antecedência mínima de vinte e quatro horas do início da operação de longo curso e seis horas quando se destinar ao atendimento de plataformas offshore; e	Art. 9º ..... I - dar conhecimento <del>do manifesto de carga</del> da declaração de mercadorias perigosas constante do inciso I do art. 6º aos trabalhadores portuários envolvidos com a operação de produtos perigosos, com antecedência mínima de vinte e quatro horas do início da operação de longo curso e seis horas quando se destinar ao atendimento de plataformas offshore; e	Alteração necessária em razão da revogação do modelo de manifesto de produtos perigosos constante do Anexo VII da NR 29. A nova referência adotada é o ANEXO 5-A da <a href="#">NORMAM-01/DPC</a> , que foi recentemente alterada para disponibilizar um modelo de declaração de mercadorias perigosas, anteriormente presente na NR 29.	<a href="#">Portaria MTE nº 671, de 30 de março de 2022</a> , e <a href="#">Portaria nº 30/DPC, 9 de novembro de 2021</a> . Vide item 29.27.7 da NR 29.
5	Art. 13, caput.	Art. 13. A autoridade portuária e demais responsáveis por instalações portuárias devem, individualmente ou em conjunto, efetuar análises de risco acerca da movimentação em suas áreas, com base nas quais elaborarão e implantarão Programas de Gerenciamento de Risco (PGR), mantendo-os atualizados.	Art. 13. <del>A autoridade portuária e demais responsáveis por instalações portuárias</del> O operador portuário, o tomador de serviço, os responsáveis por instalações portuárias, a administração portuária e o OGMO devem, individualmente ou em conjunto, efetuar análises de risco acerca da movimentação em suas áreas, com base nas quais elaborarão e implantarão Programas de Gerenciamento de Risco (PGR), mantendo-os atualizados.	Inclusão do Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) para todos os agentes envolvidos em razão da NR 29 exigir para mitigação de riscos ocupacionais que impactam nas operações portuárias.	Item 29.4 da <a href="#">Norma Regulamentadora nº 29 (Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário)</a> .

6	Art. 13, parágrafo único.	Art. 13. .... Parágrafo único. As arrendatárias de instalação portuária na área do porto organizado deverão partilhar com a autoridade portuária suas análises e programas de gerenciamento de risco, quando formalmente solicitado.	Art. 13. .... Parágrafo único. <del>As arrendatárias de instalação portuária na área do porto organizado</del> A arrendatária, o tomador de serviço e o operador portuário deverão partilhar com a autoridade portuária suas análises e programas de gerenciamento de risco, quando formalmente solicitado.	Adequação do rol de agentes envolvidos nas informações obrigatórias à autoridade portuária no que se refere ao Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), em razão da nova redação da NR 29, conforme item 29.4.2, alínea c.	Item 29.4.1, (c), da <a href="#">Norma Regulamentadora nº 29 (Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário)</a> .
---	---------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tabela 2:** Alterações promovidas na revisão da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#).

Fonte: elaboração própria.

## 5. CONCLUSÃO

86. Por todo o exposto, conclui-se que a presente proposta de revisão normativa está apta e devidamente fundamentada para ser objeto de escrutínio da Diretoria Colegiada da ANTAQ para deliberação conclusiva, se assim entender, eis que afastadas as obrigações de realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de realização de procedimentos de participação social, por se tratar exclusivamente de alterações necessárias para alinhamento vertical ao ordenamento jurídico aplicável.

87. Como medida de cautela, considerando a realização de alterações adicionais sugeridas neste documento em relação ao RELATÓRIO Nº 6/2022/GMS/SDS (SEI nº 1771273), recomenda-se que os autos sejam encaminhados novamente à Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS/SDS) para avaliação da pertinência e da adequação das proposições adicionais, de acordo com as suas competências regimentais, previamente ao encaminhamento dos autos à Diretoria Colegiada da ANTAQ.

88. Nesse sentido, compõem a presente análise os seguintes documentos:

- I - Resolução-MINUTA GRP (SEI nº 1839213), contendo destaques em relação às alterações promovidas; e
- II - Resolução-MINUTA GRP (SEI nº 1839267), contendo versão final consolidada apta para publicação.

89. Por fim, sugere-se que a vigência para a nova redação da [Resolução ANTAQ nº 65, de 2021](#) seja imediata, não havendo necessidade de determinação de *vacatio legis*, em razão das normas superiores (NR 29 e NORMAM-01/DPC) estarem em plena vigência. Assim, em observância ao art. 4º do [Decreto nº 10.139, de 2019](#), sugere-se a sua entrada em vigor e para a sua produção de efeitos no prazo de uma semana após a data de sua publicação.

90. Isto posto, encaminho os autos para avaliação superior e demais providências cabíveis.



Documento assinado eletronicamente por **Dax Rosler Andrade, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 23/03/2023, às 11:53, 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 **1835705** e o código CRC **7135200D**.

---

**DAX RÖSLER ANDRADE**

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários

---

Referência: Processo nº 50300.019509/2022-33

SEI nº 1835705