



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

VOTO

1. Em exame, proposta de alteração de normativo com vistas a definir critérios mínimos que orientem a contratação de seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais para dar cobertura às responsabilidades das autoridades portuárias e dos arrendatários (ou figuras análogas, tais como contrato de transição, uso temporário, cessão de uso).
2. No mérito, manifesto minha concordância quanto aos entendimentos contidos na Exposição de Motivos da Gerência de Regulação Portuária (SEI 1289068) e no Relatório de AIR 5 (SEI 1289072).
3. Quanto à regularidade do processo normativo, observo que o ato em exame decorre de competência conferida à ANTAQ para a edição de normas regulamentares para o setor regulado. Verifico tratar-se de matéria intrínseca às finalidades institucionais da Agência, razão pela qual subsiste o poder regulamentar da Agência para o presente caso.
4. No que tange à necessidade de realização de Audiência Pública previamente à edição do normativa, muito embora se constitua em boa prática regulatória, observo existir situações específicas que denotam a desnecessidade de sua realização. Quanto a isso, observo convergência de entendimento da Superintendência de Regulação (SRG) e da Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PFA) pela dispensabilidade do ato.
5. A alteração normativa ora proposta se trata de segregação da forma de contratação dos seguros. Em essência manteve o mesmo conteúdo normativo já em vigor na última revisão da Resolução 3.274/ANTAQ perpetrada pela Resolução 75/2022-ANTAQ. Portanto, na origem, esse espectro da regulação havia sido submetido ao crivo da consulta e audiências públicas, oportunizando ampla participação social na definição dos limites para a contratação dos seguros em destaque.
6. Também merece destaque que o ato normativo proposto não impõe nova obrigação aos agentes econômicos e não restringe quaisquer direitos dos usuários.
7. Diante destes motivos, entendo que a fase de Audiência Pública ou de participação social pode ser dispensada para o presente caso, com amparo tanto na Lei 13.848/2019 (Lei Geral das Agências), como no art. 68 da Lei 10.233/2001 (Lei de criação da ANTAQ).
8. Quanto ao Relatório de AIR 5/2021, o problema regulatório identificado se caracteriza pela necessidade de que seja garantida a segurança na proteção ao patrimônio público. Nesse sentido, compreendeu-se existir risco de omissão administrativa das empresas públicas (portos organizados), concessionárias (quando houver) e arrendatárias dos portos públicos (ou figuras análogas, tais como contrato de transição, uso temporário, cessão de uso) pela garantia de zelo do patrimônio da União, em decorrência da responsabilidade civil objetiva destes entes, aos quais, em última instância, caberia a obrigatoriedade na reparação do bem jurídico público posto sob sua tutela.
9. Desta forma, o problema central estudado refere-se à necessidade de definição de critérios mínimos a serem atendidos nas contratações de seguros. O desenvolvimento da Análise de Impacto Regulatório se deu por um mapeamento do tema, envolvendo: (i) questões conceituais dos seguros aplicáveis portuários, (ii) abordagem da prática nacional e internacional de utilização de seguros e seus critérios adotados, (iii) arcabouço jurídico sobre responsabilização, (iv) evidências coletadas do

setor portuário, (v) atores e grupos afetados, (vi) identificação da base legal aplicável, e por fim, definição dos objetivos a serem atingidos.

10. E a partir das informações obtidas, foram elaboradas propostas regulatórias para solução do problema apontado. Após avaliar criticamente as alternativas, a Superintendência de Regulação - SRG recomendou alterar o art. 32, inciso XVII, da então vigente Resolução 3.274/2014-ANTAQ, incluindo critérios mínimos para os seguros, sem criar ônus ao setor regulado, apenas delimitando as coberturas mínimas em cada tipo de seguro.

11. A proposta apresentada encaminha os seguintes problemas identificados:

- a) a dificuldade de estimar a quantidade de pessoas a serem seguradas (usuários) circulando no porto (seguros de vida);
- b) os seguros de acidentes de trabalho já serem regulados por legislação específica;
- c) deixar claro qual é cobertura básica;
- d) confirma que existe a Responsabilidade Civil;
- e) permite os que contratos criem obrigações adicionais.

12. Desta forma, a alteração normativa proposta modificaria trecho específico da Resolução 75/ANTAQ, de 2022, nos seguintes termos:

de:

Art. 33. Constituem infrações administrativas a que se sujeitam a Autoridade Portuária, o arrendatário, o autorizatário e o operador portuário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a cada um desses agentes (...)

XVII - não contratar ou deixar de renovar seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais para cobertura para os USUÁRIOS E TERCEIROS e outros exigidos em convênio de delegação, ou nos respectivos instrumentos contratuais multa de até R\$ 100 000 00 (cem mil reais)

para:

XVII - não contratar ou deixar de renovar:

- a) seguro de responsabilidade civil, conforme cobertura exigida nos respectivos instrumentos contratuais ou convênio de delegação, ou, na sua ausência, contemplando a cobertura básica quanto a danos morais, materiais ou corporais causados a terceiros, honorários advocatícios e custas judiciais: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
- b) outros seguros exigidos em convênio de delegação ou nos respectivos instrumentos contratuais: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

13. De se observar que, quando da elaboração do AIR e respectiva proposta de alteração normativa, a Resolução 3.274/2014-ANTAQ ainda estava vigente. Posteriormente foi revogada pela Resolução 75/2022-ANTAQ. Desta forma, promovi as alterações necessárias na Resolução-MINUTA (AST-DG SEI 1667014), que agora faz menção ao inciso XVII do art. 33 da Resolução 75-ANTAQ.

14. Por fim, apesar de não ser o objeto estrito deste processo, que focou na garantia da manutenção da atividade portuária, cumpre-me salientar que, devido às próprias características potencialmente poluidoras da atividade portuária, a preocupação com possíveis danos e desastres ambientais merece a preocupação do regulador. Nesta seara, a devida securitização dos riscos ambientais pode ser uma prática a ser explorada e, eventualmente, praticada pelos terminais e portos organizados.

15. Diante desta constatação, proponho encaminhar o assunto à Superintendência de Regulação para que avalie a adequação da norma fiscalizatória quanto ao cumprimento das obrigações da autoridade portuária e arrendatários (ou figuras análogas, tais como contrato de transição, uso temporário, cessão de uso) quanto à redução de exposição de suas atividades ao risco de danos ambientais seguráveis.

16. Em conclusão, acolho a análise empreendida pela Superintendência de Regulação e VOTO para que seja aprovada a minuta de acórdão que submeto à apreciação desta Diretoria Colegiada.

EDUARDO NERY MACHADO FILHO

Diretor-Relator



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Nery Machado Filho, Diretor-Geral**, em 16/06/2023, às 14:42, 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 **1944512** e o código CRC **F2CE6F28**.