

OS CONTRATOS DE APOIO MARÍTIMO NO BRASIL E AS LIMITAÇÕES DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 01/2015 DA ANTAQ

Tiago Vinicius Zanella¹
Fernanda Barreto Caldas²

RESUMO

Os contratos de afretamento de embarcações de apoio marítimo no Brasil com a Petrobrás são regidos, sobretudo, através da Lei 13.303/2016. Durante a fase pré-contratual, as empresas brasileiras de navegação (EBN) realizam projetos de alto custo para entrega das embarcações destinadas às operações em águas jurisdicionais brasileiras no apoio à exploração e produção (E&P) de petróleo. Contudo, os contratos já são iniciados através de minutas-padrões e, por isso, diversas situações de vulnerabilidade entre as partes são apresentadas nesse processo. A modificação de cláusulas e negociação de reconfiguração contratual é entendida como um mecanismo complexo, de difícil observação dedutiva, seja na legislação, doutrina ou em documentos oficiais do governo brasileiro, método proposto neste artigo. A Resolução Normativa 01/2015, observada como um dos principais alicerces e instrumentos regulamentadores da ANTAQ relacionados ao apoio marítimo, não atende as necessidades das empresas privadas, pois não prevê o processo de formação contratual com Petrobras. A carência de temas específicos direcionados às formações contratuais de afretamento de apoio marítimo acabam por apresentar uma relação desequilibrada entre as partes e, por isso, o objetivo que se propõe neste estudo é a análise da insuficiência regulatória nesse processo de formação contratual, bem como a necessidade de melhoria na implementação de políticas públicas da ANTAQ no setor pertinente.

Palavras-chave: Contrato de afretamento; Embarcações de apoio marítimo; Resolução Normativa 01/2015 ANTAQ.

¹ Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Rio Grande - RS, Brasil. E-mail: tiagozanella@gmail.com — ORCID <https://orcid.org/0000-0002-5257-7157>.

² Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro - RJ, Brasil. E-mail: fernandabcaldas@gmail.com — ORCID <https://orcid.org/0009-0003-5773-5147>.

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento e técnicas de exploração e produção (E&P) de petróleo tem recebido cada vez mais engajamento ao longo dos anos no cenário comercial internacional, e o Brasil notavelmente está inserido como protagonista neste contexto no Atlântico Sul³. Os serviços prestados para plataformas de petróleo e gás natural são bastante diversificados e as embarcações de apoio marítimo são destaque diante da importância e funcionalidade das suas operações.

O processo de formação contratual dessas embarcações é um desafio nos casos de afretamento com a Sociedade de Economia Mista Petrobras, pois a negociação das cláusulas é mais complexa, principalmente na fase de licitação. Vale destacar que é função da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) – autarquia vinculada ao Ministério da Infraestrutura e responsável pelo setor – regular, supervisionar e fiscalizar essas atividades, e usualmente o faz através de seus atos normativos.

O presente artigo tem como objetivo analisar a Resolução Normativa 01/2015 da ANTAQ e sua contribuição sobre os temas relacionados à navegação de apoio marítimo, especialmente sobre sua capacidade em regulamentar os contratos firmados entre empresas privadas e a Petrobras. Por isso, a principal questão a ser respondida é: existe falha no processo e insuficiência regulatória nesta relação pré-contratual?

Sendo os contratos das empresas brasileiras de navegação (EBN) com a Petrobras regidos através da Lei 13.303/2016, aplica-se a hipótese de que há uma predisposição para um maior controle das cláusulas por parte da Petrobras, pois os contratos são padronizados e a negociação de conflitos na fase pré-contratual pode ser insatisfatória para as partes. Durante esse processo (pré-contratual), as empresas privadas gerenciam custos altos para a entrega da embarcação para o início do contrato e lacunas podem acabar desequilibrando a relação contratual. Por isso a análise da Resolução Normativa 01/2015 para identificar possíveis lacunas e insegurança jurídica é necessária e objetivo principal do presente artigo.

Em relação aos objetivos secundários, este estudo aborda o processo de formação contratual de embarcações de apoio marítimo no Brasil entre as empresas privadas e a Petrobras; os entraves de negociação durante a

³ COSTA, Ricardo Cunha da; PIRES, Victor Hugo; LIMA, Guilherme Penin Santos de. *Mercado de embarcações de apoio marítimo às plataformas de petróleo: oportunidades e desafios*. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 28, p. 125-146, set. 2008.

fase pré-contratual e o papel da ANTAQ na elaboração de políticas públicas voltadas aos setores aquaviários direcionados ao apoio marítimo.

O primeiro tópico apresenta o contexto do mercado de apoio marítimo nas águas jurisdicionais brasileiras, o processo licitatório para contratação de serviços e afretamento de empresas privadas junto à Petrobras e propõe a verificação da vulnerabilidade contratual das partes e as dificuldades de adequação do objeto de contratação, ou seja, como o processo de adaptação e conformidade dos requisitos técnico-operacionais são planejados na gestão do armador para atendimento do escopo do contrato.

O segundo tópico aborda o papel da ANTAQ e sua autonomia para alterar marcos regulatórios através de políticas públicas, normas e resoluções. O terceiro e último tópico tem como finalidade a discussão sobre as limitações da Resolução Normativa 01/2015 e a (in)suficiência regulatória da ANTAQ sobre as tratativas específicas para o setor de apoio marítimo. Durante o processo sucessório de alteração e elaboração de políticas públicas, observa-se a defasagem e dificuldade em se encontrar nos atos normativos o amparo à temas que são quase inexistentes na gestão da agência.

No debate e raciocínio lógico deste artigo, é utilizado o método dedutivo com fontes bibliográficas, análise de documentos, legislação aplicável e doutrina e visa contribuir nas pesquisas profissionais e acadêmicas sobre a matéria da responsabilidade do armador durante a fase de mobilização da embarcação para operações de apoio marítimo no Brasil e a responsabilidade da ANTAQ em regulamentar o processo de formação contratual.

1 - O APOIO MARÍTIMO NACIONAL E A FORMAÇÃO DOS CONTRATOS DE AFRETAMENTO

As embarcações de apoio marítimo compõem um mercado singular, pois estão relacionadas às atividades e ao dinamismo de operações petrolíferas *offshore* e constituem um dos arcabouços de navegação brasileira. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e as Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto – NORMAM 01/DPC⁴ (Diretoria de Portos e Costas), são aquelas destinadas ao “apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos”.⁵

⁴ MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. *Normas da Autoridade Marítima Para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto – NORMAM 01/DPC*.

⁵ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Resolução Normativa nº 01 de 13 de*

Para a Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM):

Conceitualmente a Navegação de Apoio Marítimo confere o apoio logístico para embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. As embarcações de Apoio Marítimo fazem suprimentos às unidades de exploração e produção dos insumos necessários às suas operações e auxiliam em fainas de diversas naturezas tais como, montagem e lançamento de equipamentos e tubulações, manuseio de âncoras, manuseio de espia, transporte de pessoal, combate a poluição, combate a incêndios, manutenção das plataformas e estruturas submersas. De acordo com a complexidade da natureza das atividades, as embarcações de apoio marítimo assumem características técnicas mais sofisticadas.⁶

Apesar das crises econômicas devido às variações no preço do petróleo⁷, principalmente de 2008 e 2014, a frota de embarcações de apoio marítimo se manteve em crescimento no Brasil conforme demonstrado na figura 1⁸, proporcionando um cenário de estímulo aos grandes projetos do país, levando à capacidade tecnológica do setor naval a necessidade de maiores investimentos, geração de empregos e circulação de capital⁹.

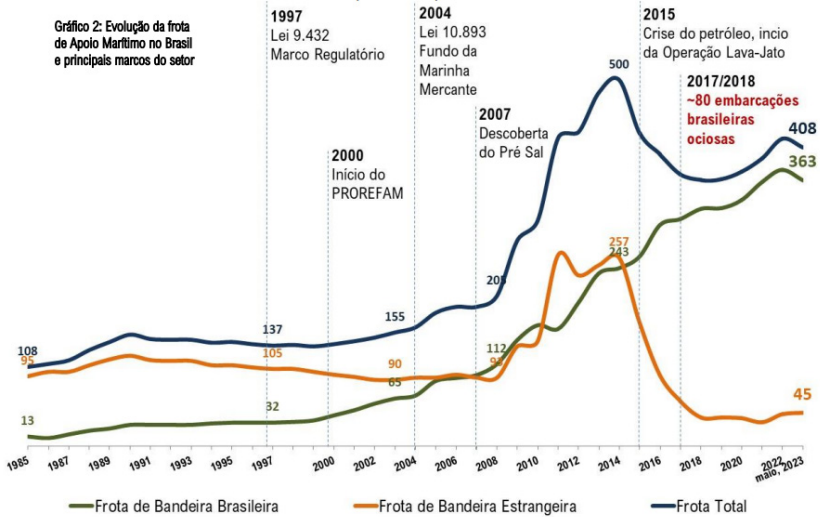
fevereiro de 2015. Art. 2º, inciso XXVI.

⁶ ABEAM. Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo. *Frota de Embarcações de Apoio Marítimo no Brasil*. <https://abeam.momentoatual.com.br/wp-content/uploads/2023/08/Frota-de-Apoio-Maritimo-MAIO-2023-R.pdf>. Acesso em 13 jul 2023.

⁷ Devido ao início da guerra na Ucrânia em fevereiro de 2022, houve aumento de 35% em apenas um mês, variando entre US\$ 123 e US\$ 139. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/petroleo-ja-valorizou-60-neste-ano-veja-ate-onde-pode-chegar/>. Acesso em 10 jul. 2022.

⁸ ABEAM. Op. Cit. 2023.

⁹ COSTA, Ricardo Cunha da; MENDES, André Pompeo do Amaral; PINHÃO, Caio Marcio de Ávila Martins; PRATES, Haroldo Fialho; TEIXEIRA, Cássio Adriano Nunes; ROCIO, Marco Aurélio Ramalho. *Mercado de embarcações de apoio a plataformas de petróleo e gás natural*. BNDES Set., Rio de Janeiro, v. 26, n. 51, p. 77-124, mar. 2020.

Figura 1 – Evolução da frota de embarcações de apoio marítimo nacional.

No Brasil, as empresas que realizam operações de apoio marítimo, em geral¹⁰, precisam participar do processo licitatório da Administração Pública a fim de firmar contratos de afretamento e prestação de serviços com a principal empresa estatal de economia mista – a Petrobras. O complexo logístico para os serviços nas plataformas marítimas de E&P (Exploração & Produção) de petróleo e gás natural é realizado por essas embarcações nas águas jurisdicionais brasileiras e constituem também um fator crucial para o desenvolvimento dos campos da camada de pré-sal conforme as recentes expectativas.¹¹

A E&P de petróleo e gás no Brasil é um mercado de forte atuação da Petrobras e, por isso, a observação dos ditames jurídicos brasileiros através da Lei 13.303/2016 para contratos de embarcações de apoio marítimo é imprescindível para o direcionamento de planejamento das empresas privadas do ramo.

Julga-se coerente analisar as considerações trazidas na oportunidade da Lei 13.303/2016 como um conjunto de fatores para que as empresas estatais possam realizar seus planos de negócios com maior

¹⁰ Os contratos com empresas privadas, por não pertencerem ao rol de sociedades de economia mista ou estatais, são regidos por legislação pertinente ao Direito Contratual Privado e não precisam participar do processo de licitação cabível à Administração Pública.

¹¹ JÚNIOR, Silvio F. Gomes; LIMA, Gilson B.A.; MACIEL, Gustavo S.; MEZA, Lidia A. Meza. *Avaliação de processos licitatórios de embarcações de apoio marítimo offshore com utilização de análise envoltória de dados*. Journal of Transport Literature. Vol. 8, n. 4, pp. 329-349, out. 2014.

assertividade projetada para o futuro. Para os contratos com a Petrobras, o processo inicial de licitação é a primeira parte de um ciclo sistemático, analítico, parametrizado e composto por métodos estratégicos na concorrência do mercado. Os pressupostos de contratos com outras empresas que não sejam da Administração Pública brasileira presumem observação de legislação específica para a relação contratual, o que não é objeto deste estudo.

Nos contratos com a Petrobras, o objeto de contratação das embarcações de apoio marítimo é o afretamento, por período¹², pela contratada à Petrobras, de um tipo específico de embarcação, devidamente armada e tripulada de acordo com os requisitos técnicos do escopo operacional. Durante a fase de mobilização da embarcação para o início do contrato, a pessoa jurídica na qualidade de Empresa Brasileira de Navegação (EBN)¹³ e com sede no país, tem por objeto o transporte aquaviário devidamente autorizado a operar em águas jurisdicionais brasileiras. Para o processo de adequação do objeto de contratação, é necessário que a empresa componha um projeto constituído por diversas fases para a entrega da embarcação em total conformidade com os requisitos do contrato, caso contrário, não há o aceite da parte contratante.

A figura 2 representa de forma sucinta as principais etapas para o início do projeto de mobilização da embarcação de apoio marítimo. Durante a fase de homologação e adjudicação da empresa vencedora da licitação, esta poderá dar início aos preparativos da embarcação e, a partir daí, observar os prazos pertinentes para gerenciar os riscos e evitar perdas financeiras por motivos de atraso na entrega.

Figura 2 – Etapas para o início do projeto de mobilização da embarcação.



Elaborado pelos autores.

¹² BRASIL. Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Art. 2º *Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições: II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado.*

¹³ BRASIL. Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997. Op. Ct. Art. 2º *Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições: VI - embarcação brasileira: aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador.*

O projeto de mobilização de embarcações de apoio marítimo conta com uma série de responsabilidades inerentes à indústria naval. Por esse motivo, considerar o gerenciamento de cada uma dessas responsabilidades para a conferência do que é primordial durante a preparação dos navios é de extrema relevância para as empresas privadas. Contudo, esse processo acaba apresentando uma limitação decisória para ambas as partes por se tratar de uma fase anterior à execução do contrato em si, existindo, assim, a necessidade de rever o contexto legal para diminuir a insegurança jurídica que possa existir e, conseqüentemente, os custos despendidos no projeto.

1.1 - OS DESAFIOS DA FASE PRÉ-CONTRATUAL: PERSPECTIVAS DO AFRETADOR E FRETADOR

Os contratos de afretamento de apoio marítimo fazem parte de uma das categorias do comércio com especificações *sui generis*, principalmente por incorporar direitos e obrigações tanto de locações como de prestações de serviços, levando à doutrina a complexa tarefa de determinar a natureza jurídica desses contratos através de suas correntes.¹⁴ Sendo os sistemas de direito interno divergentes, em respeito à regulação¹⁵, para uma das correntes, a natureza *sui generis* estaria ligada principalmente ao fato de que “apesar de ser semelhante com outros contratos, possui natureza própria”¹⁶. Contudo, há outros pensamentos, pois

A primeira corrente doutrinária defende o enquadramento do contrato de fretamento como **contrato de transporte**. Nesta concepção, em sentido *lato sensu*, inexistente diferenciação de enquadramento de contratos de utilização do navio no tráfico marítimo de transporte e de fretamento. No contexto da segunda corrente, o fretamento apresenta certas características que o **aproximam do contrato de transporte, do contrato de locação e do contrato de prestação de serviços**. A terceira corrente sustenta que o contrato de fretamento consagra-se contrato **misto de locação**

¹⁴ MOYSÉS FILHO, Marco Antônio. *Contratos de afretamento de navios: atualizada de acordo com as regras da ANTAQ 2016 e o Novo Código Civil de Processo Civil*. Curitiba, Juruá, 2017.

¹⁵ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo, volume III: contratos e processos*. Barueri, SP: Manole, 2015. p. 364.

¹⁶ MOYSÉS FILHO, Marco Antônio. *Contratos de afretamento de navios...* Op Cit. p. 59.

de coisas e prestação de serviços, variando os dois conforme a modalidade que se apresente (...). No direito marítimo contemporâneo, a quarta vertente teórica vem sustentando o **caráter sui generis** do contrato de fretamento e sua autonomia, independentemente da modalidade. Tem se considerado que o fretamento é um contrato autônomo e independente, característico e especial do direito marítimo.¹⁷ (grifos dos autores)

Os contratos de apoio marítimo compõem uma parte essencial para o cenário brasileiro, pois “na indústria de petróleo (...), o elemento fundamental dos contratos de fretamento engendra a utilização das plataformas marítimas, navios FPSO¹⁸ e demais estruturas *offshore* nas atividades de exploração, exploração (aproveitamento) e transporte de petróleo e gás.¹⁹ Essa característica fundamental de exploração comercial permite a estimulação as empresas do ramo a disputarem no mercado os melhores desempenhos para armar e tripular suas embarcações.

No contexto específico dos contratos firmados com a Petrobras, por se tratar de sociedade de economia mista e, assim, ser imprescindível a observação da Lei 13.303/2016, são utilizados documentos padronizados para as variadas formas de contratação. Após a homologação e adjudicação da empresa que logrou a primeira posição no processo licitatório, esta recebe a minuta contratual já devidamente padronizada e caberá, daí por diante, executar o seu projeto de entrega da embarcação no prazo determinado pela contratante para início das operações, pois

A fase de homologação representa o fim da atuação do delegatário, geralmente da comissão de licitação, e o retorno da atividade da autoridade pública que, após verificar a regularidade do trâmite, homologa o processo, confirmando seu resultado. Por fim, a fase de adjudicação representa a vinculação jurídica do objeto da licitação ao concorrente vencedor, dando-lhe direito à assinatura do contrato administrativo.²⁰

¹⁷ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo, volume III...* Op. Cit. p. 365-367.

¹⁸ *Floating, Production, Storage and Offloading*.

¹⁹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo, volume III...* Op. Cit. p. 363.

²⁰ OTTERO, Barbara Dutra Lameira; VIOLANTE, Alexandre Rocha. *Avaliação e Implementação do Programa de obtenção de meios de superfície (PROSUPER): obstáculos ao projeto estratégico*

Não se trata de um processo como nos demais casos de contratos privados, onde são acompanhadas as fases de negociações preliminares, mas ainda assim devem estar em conformidade com o artigo 422 do Código Civil Brasileiro onde “os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão de um contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa fé”.²¹ Como a expectativa para o início do contrato é de ambas as partes, cabe ressaltar suas maiores dificuldades durante este processo de alinhamento de informações requeridas pela Petrobras e a organização gerencial da empresa contratada para a entrega da embarcação.

Ainda que findadas as tramitações burocráticas após o processo de homologação e adjudicação para que as empresas iniciem a preparação do navio, permanece uma situação de vulnerabilidade por parte dessas empresas até a consumação e formalização do negócio jurídico, ou seja, a aceitação da embarcação por parte da Petrobras e a efetiva data de entrada em vigor do contrato – data de sua celebração. Somente após a exoneração da contratada de pendências impeditivas listadas em um relatório e testes de inspeção, a Petrobras procederá com a emissão do Termo de Aceitação da Embarcação (TAE), indicando que o navio encontra-se disponível e pronto para operar e, contraditoriamente, a aceitação definitiva do afretamento será na conclusão (ao fim da relação contratual), após a assinatura de ambas as partes do chamado Termo de Recebimento Definitivo (TRD), que muitas vezes, por questões administrativamente estratégicas, não chega a ser efetivamente entregue à empresa contratada, podendo esta ser cobrada por valores de multas e penalidades contratuais após o fim do contrato.

Está presente expressamente nas minutas contratuais²² que toda embarcação, ao ser entregue à contratante, deverá ser apresentada segundo sua destinação operacional, com especificações técnicas constantes no anexo do contrato e condições de utilização de acordo com a Sociedade Classificadora, onde as certificações pertinentes e exigidas por lei deverão ser emitidas após os processos de auditoria.

de defesa da Marinha do Brasil. In PEDONE, Luiz; VEDUNG, Evert (org.) et al. Avaliação de Políticas Públicas – Programas Militares Complexos. Rio de Janeiro: Luzes - Comunicação, Arte & Cultura, 2017, 214 p. p.101.

²¹ BRASIL. Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil.

²² As minutas contratuais são recebidas pelas empresas contratadas e analisadas através da gestão interna de seus departamentos para estar em conformidade e contemplar, em conjunto, suas fases preliminares do projeto de entrega da embarcação. É possível observar a força legal dessas minutas em: BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Op. Cit. Art. 32: *Nas licitações e contratos de que trata esta Lei serão observadas as seguintes diretrizes: I - padronização do objeto da contratação, dos instrumentos convocatórios e das minutas de contratos, de acordo com normas internas específicas.*

Caso a embarcação não esteja de acordo com esses dispositivos, não haverá emissão do Termo de Aceitação da Embarcação para iniciar as operações, levando às partes a exaustiva e, em muitas ocasiões, prolongada fase de correções e ajustes da embarcação para que finalmente seja recebida pela fiscalização. Durante esse processo, os custos de reparos e conformidade são altos para as empresas contratadas e há a necessidade de uma gestão estruturada para enfrentar as adversidades desse ramo da indústria.

A dimensão dos gastos considera aquisições, instalação, configuração inicial, alinhamento, comissionamento e testes de aceitação são exigidos às contratadas e estas são responsáveis por todo o processo de interconexão dos componentes da especificação técnica. Essa abrangência de obrigações requer também documentação e licenças de operação, sem as quais não haverá conformidade com os requisitos contratuais.

Nessa perspectiva, observa-se que nas minutas contratuais a maior parte das obrigações que recai sobre a contratada não é passível de argumentação e reestruturação durante a execução do contrato, pois as prerrogativas de se ter um contrato padrão acaba por enfraquecer a possibilidade de aditivos para alteração do formato inicial das cláusulas contratuais e pouco auxílio às contratadas a terem a iniciativa de solicitar maior equilíbrio e pleitear quaisquer objetos que estejam dificultando sua gestão, mesmo havendo a possibilidade legal presente no artigo 72 da Lei 13.303/2016, onde “os contratos regidos por esta Lei somente poderão ser alterados por acordo entre as partes, vedando-se ajuste que resulte em violação da obrigação de licitar”.²³ Por isso,

Os contratos padrão são comprovados pela prática e cobrem a maioria das contingências prováveis de ocorrer ao longo do período de prestação de serviço. Eles providenciam linhas de orientação claras sobre quem é o responsável legal pelos custos em caso de ocorrências (...). O texto padrão abrange as questões de um modo geral, mas como cada embarcação possui suas particularidades, ele é insuficiente nos detalhes. Assim sendo, as cláusulas adicionais servem como complemento ao texto genérico de modo a adequar os termos às especificações de cada embarcação.²⁴

²³ BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Artigo 72.

²⁴ RODRIGUES, Verônica da Silva. *Gestão dos Contratos de Afretamento no Setor Offshore*.

Diversas são as ocasiões de rescisão contratual nas quais as empresas permanecem em situação vulnerável, principalmente por constarem cláusulas com entendimento subjetivo que tornam a relação desequilibrada. Em um desses contextos, existe a cláusula de rescisão por lentidão no cumprimento das operações, na qual expressamente se aplica o fato de a afretadora (Petrobras) presumir que operações não serão concluídas nos prazos estipulados²⁵. Esse julgamento baseado em indícios não deve ser aplicado em operações complexas como as de apoio marítimo, onde as adversidades do setor se apresentam de forma irregular constantemente, sendo prejudicial a suposição de fatos sem apresentação de evidências por parte das fretadoras.

Existe na fase pré-contratual a possibilidade de a afretadora rescindir o contrato sem indenização ou retenção do afretamento através da suposição de um atraso injustificado na entrega da embarcação. Essa possibilidade, expressa nas minutas contratuais, acaba sendo um fator arbitrário, pois não se pode conceituar de forma clara e objetiva “atraso injustificado”. Se houver a rescisão por este argumento, a solução da lide será através de judicialização do caso com o prolongamento por anos da expectativa de ressarcimento dos dispêndios da fretadora no projeto de mobilização da embarcação.

Por esse motivo, faz-se necessário rever o dispositivo legal que prevê as sanções administrativas e a rescisão contratual presente no artigo 82 da Lei 13.303/2016 que assim dispõe:

Os contratos devem conter cláusulas com sanções administrativas a serem aplicadas em decorrência de atraso injustificado na execução do contrato, sujeitando o contratado a multa de mora, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato. **§ 1º A multa a que alude este artigo não impede que a empresa pública ou a sociedade de economia mista rescinda o contrato e aplique as outras sanções previstas nesta Lei.** § 2º A multa, aplicada após regular processo administrativo, será descontada da garantia do respectivo contratado. § 3º Se a multa for de valor superior ao valor da garantia prestada, além da perda

Revista de Direito e Negócios Internacionais da *Maritime Law Academy – Mlaw – International Law and Business Review*. Vol. 2, nº 2, julho a dezembro - 2022. pp 83-106.

²⁵ Cláusulas presentes nas minutas contratuais.

desta, responderá o contratado pela sua diferença, a qual será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela empresa pública ou pela sociedade de economia mista ou, ainda, quando for o caso, cobrada judicialmente.²⁶ (grifo dos autores)

Além de cumprir com as normativas presentes nas minutas contratuais da sociedade de economia mista Petrobras, existe a obrigatoriedade de manutenção das condições técnicas, financeiras, jurídicas e fiscais por parte das empresas brasileiras de navegação conforme a Resolução Normativa nº 5 da ANTAQ, onde é estabelecido que, sem o cumprimento dessas condições, há a possibilidade de descontinuação da autorização de operação. Essa autorização é regida através do artigo 3º que assim alude:

Art. 3º A autorização para operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, somente poderá ser outorgada a pessoa jurídica constituída nos termos da legislação brasileira, com sede e administração no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou apoio na navegação pretendida, e que atenda aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nesta Norma, na legislação complementar e nas normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil. §1º - A autorização terá vigência a partir da data de publicação do correspondente Termo de Autorização, importando o exercício das operações pela autorizada em plena aceitação das condições estabelecidas na legislação de regência, nesta Norma e no referido Termo de Autorização. § 2º - É vedada a transferência da titularidade da outorga de autorização estabelecida no caput deste artigo.²⁷

²⁶ BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Artigo 82.

²⁷ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Resolução Normativa nº 05 de 23 de fevereiro de 2016*.

A ANTAQ, responsável pelo ato administrativo de expedir o documento “que autoriza a pessoa jurídica a operar na navegação de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso, por prazo indeterminado”²⁸, é apontada como agente regulador com o compromisso de diminuir a insegurança jurídica das partes, principalmente pelos seus objetivos claramente enunciados na Lei 10.233/ 2001:

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário: I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei; II – **regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços** e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; b) **harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica.**²⁹ (grifos dos autores)

²⁸ Ibidem Art 2º.

²⁹ BRASIL. Lei 10.233 de 05 de junho de 2001. *Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.*

Embora a insegurança jurídica por parte das contratadas seja um motivo suficiente para revisão de normas na jurisprudência brasileira, cabe neste estudo verificar as motivações da parte contrária – da sociedade de economia mista Petrobras – pois entende-se que o tema segurança jurídica pauta sobre a atuação do Poder Público em geral, onde deve prevalecer a busca constante por garantias de equilíbrio normativo na relação contratual.

A afretadora é uma sociedade de economia mista brasileira e, conforme abordado previamente, é importante observar que os contratos firmados com a Petrobras devem ser padronizados conforme a lei que rege seu estatuto jurídico. Os contratos de apoio marítimo realizados com a Petrobras são regulados por três pilares: suas cláusulas, pelo disposto na Lei 13.303/2016 e pelo direito privado. Encontram-se, efetivamente por conta dessa simultaneidade, diversas lacunas de análise complexa e, em determinados casos, contraditórias. Como exemplo, estabelece o artigo 69 da Lei 13.303/2016 que “são cláusulas necessárias nos contratos disciplinados por esta Lei: VII - os casos de rescisão do contrato e os mecanismos para alteração de seus termos”³⁰.

Contudo, dificilmente são encontrados esses mecanismos para alteração, prejudicando a conciliação durante fase pré-contratual e execução do contrato para solução de impasses que necessitam factualmente de revisão, principalmente por parte da contratada, pois, sendo o contrato (padrão) proveniente da afretadora na fase de homologação³¹ do processo licitatório, prevalecerão as cláusulas contratuais redigidas desde o início, caracterizando uma vantagem para a parte contratante – Petrobras. Assim, a cláusula estipulada em contrato onde se manifesta a possibilidade de alterações das disposições contratuais através de aditivo por decorrência de fatores supervenientes ou ocasiões que impulsionam sua revisão não é tão simples de ser tratada.

Mesmo que este cenário apresente um aspecto benéfico e positivo para a afretadora, há determinados casos nos quais estão presentes as possibilidades de prejuízo para esta, incidindo predominantemente na 1) não entrega da embarcação por parte da contratada para início das operações, provocando falha na execução operacional da Petrobras nos campos de

³⁰ Ibidem. Artigo 69.

³¹ Ibidem. Artigo 60 *A homologação do resultado implica a constituição de direito relativo à celebração do contrato em favor do licitante vencedor.* Artigo 74. *É permitido a qualquer interessado o conhecimento dos termos do contrato e a obtenção de cópia autenticada de seu inteiro teor ou de qualquer de suas partes, admitida a exigência de ressarcimento dos custos, nos termos previstos na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.*

petróleo; 2) paralisação do afretamento sem justa causa ou prévia comunicação e 3) suspensão do afretamento por determinação das autoridades competentes motivada pela contratada, gerando eventual aumento de custos.

Os efeitos imediatos para os casos de impossibilidade de entrega da embarcação na fase pré-contratual ou na hipótese de a contratada não assinar o contrato podem representar um risco para o processo decisório de gestão operacional da afretadora, mas ainda assim existe a alternativa de convocar os licitantes subseqüentes por ordem de classificação conforme o artigo 75 da Lei 13.303/2016:

Art. 75 A empresa pública e a sociedade de economia mista convocarão o licitante vencedor ou o destinatário de contratação com dispensa ou inexigibilidade de licitação para assinar o termo de contrato, observados o prazo e as condições estabelecidos, sob pena de decadência do direito à contratação. § 1º O prazo de convocação poderá ser prorrogado 1 (uma) vez, por igual período. § 2º É facultado à empresa pública ou à sociedade de economia mista, quando o convocado não assinar o termo de contrato no prazo e nas condições estabelecidos: I - **convocar os licitantes remanescentes, na ordem de classificação**, para fazê-lo em igual prazo e nas mesmas condições propostas pelo primeiro classificado, inclusive quanto aos preços atualizados em conformidade com o instrumento convocatório; II - **revogar a licitação**.³² (grifos dos autores)

Havendo a paralisação do afretamento sem justa causa ou comunicação prévia, caberá à contratada

[...] reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados, e responderá por danos causados diretamente a terceiros ou à empresa pública ou sociedade de economia mista,

³² Ibidem. Artigo 75.

independentemente da comprovação de sua culpa ou dolo na execução do contrato.³³

Por fim, em casos de suspensão do afretamento por determinação da autoridade brasileira conforme a Lei 9.432/1997 onde “a inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções: II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.”³⁴, caberá à contratada ressarcir os custos despendidos pela afretadora.

Compreende-se que a formação de uma relação contratual, sendo um negócio jurídico onde são criados direitos e obrigações, deve seguir os preceitos legais nacionais, mantendo a ordem econômica e os princípios de justiça social.³⁵ Nos contratos de afretamento de apoio marítimo com a sociedade de economia mista Petrobras, podem ser observadas algumas temáticas que necessitam de revisão e adequação normativa para minimizar a insegurança jurídica entre as partes, conforme observado anteriormente.

É possível verificar o maior desequilíbrio devido às situações de vulnerabilidade do fretador, visto que a maioria dos problemas encontrados durante a fase pré-contratual e execução do contrato representa uma precariedade de recursos que podem ser utilizados a seu favor. Carente de regulação do órgão competente, os contratos de apoio marítimo firmados conforme a Lei 13.303/2016 seguirão com esse impasse enquanto não houver uma manifestação da comunidade científica em conjunto com a jurídica e legislativa para investigar a matéria e cessar o exercício abusivo do direito.³⁶

A ANTAQ é organização pertencente à Administração Pública Federal indireta e constitui “uma autarquia em regime especial caracterizada pela independência administrativa, ausência de subordinação hierárquica, mandato fixo e estabilidade de seus dirigentes, além de autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira, estas últimas ressaltadas pela publicação da Lei nº 13.848 de 2019, também conhecida como Lei das Agências Reguladoras.”³⁷ Além disso “tem por finalidade implementar as políticas formuladas

³³ Ibidem Artigo 76

³⁴ BRASIL. Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997. Artigo 15.

³⁵ BRASIL. Constituição de 1988. Artigo 170.

³⁶ BRASIL. Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Art. 187. *Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.*

³⁷ ANTAQ. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/copy_of_compete_ncias. Acesso em 04 jul. 2023.

pelo Ministério da Infraestrutura, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação³⁸.

Por isso, o capítulo a seguir apresenta a relevância dos seus atos normativos e atuação no processo de melhorias desde a sua implementação em 2001.

2 - A IMPORTÂNCIA DOS ATOS NORMATIVOS DA ANTAQ: RESPONSABILIDADES NA IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS NOS SETORES AQUIAVIÁRIOS

Com o caráter regulador e fiscalizador de atividades pertinentes aos serviços de transporte aquaviário, validado através do artigo 27 da Lei 10.233/2001 onde cabe à ANTAQ “fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre”³⁹, é importante ressaltar seu papel fundamental na criação de normativas para a navegação marítima, com diretrizes capazes de equilibrar o setor de apoio marítimo⁴⁰ e corrigir divergências e irregularidades manifestadas no decurso das ações da indústria.

Além do mais, cabe à Agência uma significativa representação em âmbito nacional para “promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras”.⁴¹

Dispondo de independência administrativa, justamente por estar inserida em um regime autárquico especial⁴², bem como autonomia

³⁸ Ibidem.

³⁹ BRASIL. Lei 10.233 de 05 de junho de 2001. Art. 27, XXI.

⁴⁰ Ibidem

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq: I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso. (grifo dos autores).

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação: V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos. (grifo dos autores)

⁴¹ BRASIL. Lei 10.233 de 05 de junho de 2001. Art. 27, VIII.

⁴² Ibidem Art. 21, § 2º

BRASIL. Lei 13.848 de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras.

Art. 3º A natureza especial conferida à agência reguladora é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos, bem como pelas demais

funcional e financeira, a Agência deve considerar ordinariamente as condições de regularidade, eficiência e segurança nacional⁴³ e obedecer aos princípios da legalidade, moralidade, impessoalidade e publicidade,⁴⁴ importantes norteadores para a elaboração de políticas públicas, sobretudo pelo fato de as agências reguladoras serem incumbidas de “ adotar práticas de gestão de riscos e de controle interno e elaborar e divulgar programa de integridade, com o objetivo de promover a adoção de medidas e ações institucionais destinadas à prevenção, à detecção, à punição e à remediação de fraudes e atos de corrupção.”⁴⁵

Um dos obstáculos referentes ao processo normativo dos contratos de apoio marítimo no Brasil, principalmente com a Petrobras, é a carência de maiores estudos científicos sobre o sistema regulamentário da ANTAQ, visto que em apenas vinte anos de sua criação, pouco se foi abordado na comunidade acadêmica problemas como a insegurança jurídica na relação contratual Petrobras x Empresas Brasileiras de Navegação. Além do mais, não se culpa o fato de haver políticas públicas insuficientes nessa esfera, mas sim a falta de abordagem à matéria e efetividade na aplicação justa e fundamentada de ato normativo.

Em relação aos contratos de embarcações de apoio marítimo com a Petrobras, é de interesse público a reavaliação dos termos das minutas contratuais (padrões) dos processos licitatórios, principalmente para manter o equilíbrio da relação jurídica, visto que, de acordo com o regulamento da ANTAQ, a grande parte das medidas punitivas e restritivas recaem sobre elementos direcionados às empresas e não à Sociedade de Economia Mista (Petrobras):

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: XXXV - **aplicar penalidades nos casos de não-atendimento à legislação, de descumprimento de obrigações contratuais ou má prática comercial por parte das empresas de navegação** e de exploração

disposições constantes desta Lei ou de leis específicas voltadas à sua implementação.

⁴³ BRASIL. Lei 10.233 de 05 de junho de 2001. Art. 28, I.

⁴⁴ *Ibidem*. Art. 66.

⁴⁵ BRASIL. Lei 13.848 de 25 de junho de 2019. Art. 3º, § 3º.

da infra-estrutura portuária e aquaviária; 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: I - **estabelecer restrições, limites ou condições a empresas ou grupos empresariais quanto à obtenção e transferência de concessões, permissões e arrendamentos, visando a propiciar competição efetiva e a impedir situações que configurem infrações contra a ordem econômica;**⁴⁶ (grifos dos autores).

Embora os contratos administrativos firmados com a Administração Pública sejam regidos através de preceitos de direito público, devem ser aplicados, adicionalmente, os princípios da teoria geral dos contratos, corroborando a importância de se estabelecer as condições de execução e responsabilidade das partes, incluindo a liberdade de determinação do conteúdo do contrato, desde que o objeto seja lícito e esteja em conformidade com os termos da licitação.

Contudo, conforme abordado pela Lei de Licitações 13.303/2016, as possibilidades de alteração dos contratos visam “restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato”⁴⁷ e, para os casos de aumento de encargos no contrato “a empresa pública ou a sociedade de economia mista deverá restabelecer, por aditamento, o equilíbrio econômico-financeiro inicial”. Isso demonstra uma falta de equilíbrio para que as Empresas Brasileiras de Navegação consigam, em sua fase pré-contratual, abordar temas referentes às suas pretensões e termos para viabilidade e prospecção dos projetos de mobilização de suas embarcações.

A dificuldade no ordenamento jurídico e doutrina brasileira em definir a natureza jurídica dos contratos de apoio marítimo acaba por comprometer a composição normativa para esclarecimento e aplicação de casos concretos. Muitas vezes, o caráter subjetivo irá impactar as decisões judiciais,

⁴⁶ BRASIL. Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002. Aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e dá outras providências.

⁴⁷ BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Art. 81, VI.

culminando em um desequilíbrio da relação fretador-afretador. Por esse motivo, entende-se que essa carência normativa no Direito brasileiro necessita de revisão emergencial, principalmente para diminuir as discrepâncias e vulnerabilidades das partes. A ANTAQ, como força regulatória, pode atuar de forma mais ativa nesses processos específicos, devido à sua importância e relevância na contextualização do mercado e na sociedade.

A jurisprudência do Direito Marítimo brasileiro é pouco utilizada como estudo, onde a análise cabe basicamente nos julgamentos do Supremo Tribunal Federal incorporados aos valores e princípios da Constituição de 1988 e legislação infraconstitucional como o Código Civil e Código do Direito do Consumidor.⁴⁸ Sendo assim, destaca-se a demanda por maior contribuição, fiscalização e presença do órgão regulador pertinente para a avaliação dos contratos de apoio marítimo.

3 - A RESOLUÇÃO NORMATIVA 01/2015 DA ANTAQ E A PRECARIIDADE REGULATÓRIA

É pertinente reconhecer que a ANTAQ tem elevado seu propósito e otimizado processos internos em busca de melhorias dos variados segmentos relacionados ao modal aquaviário no Brasil. No entanto, ainda pode-se notar a carência regulatória relativa a diversos temas, entres eles os contratos de embarcações de apoio marítimo. Pelos debates que contemplaram a aprovação da Resolução Normativa 01/2015, entende-se que o aumento da demanda de afretamento estrangeiro para operar no Brasil bem como as irregularidades no uso da política pública relativa ao desenvolvimento da frota da marinha mercante, a Lei 9.432/1997⁴⁹, levaram à propositura de um só documento normativo para tratar a matéria dos quatro segmentos: navegação de apoio portuário, apoio marítimo, longo curso e cabotagem. Por isso, foram derogadas as resoluções da ANTAQ nº 2.919, 2.920, 2.921, e 2.922 todas de 4 de junho de 2013, incorporando seu conteúdo na Resolução Normativa 01/2015.

A Resolução nº 2.919 trazia, em 2013, os procedimentos e critérios de afretamento de embarcações de apoio marítimo, mas não abrangia instruções para regular o processo de elaboração de contratos entre

⁴⁸ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. *Brazilian Maritime Law: A General Overview*. Novos Estudos Jurídicos (Online), v. 14, p. 255-279, 2009.

⁴⁹ BRASIL. Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

empresas privadas nem entre empresas privadas e a Petrobras. Assim, ressaltam-se as indagações sobre o real sentido de conciliar quatro grandes áreas que notadamente possuem matérias diferentes de estruturação, em um documento genérico e com diversas lacunas que impedem um maior equilíbrio no funcionamento e exercício das atividades das partes.

Na Resolução 2.919, embora fosse obrigatório às empresas brasileiras de navegação enviar à ANTAQ o contrato de afretamento, não havia referência à avaliação da formação contratual em sua essência e legalidade, sendo abordados unicamente temas sobre infrações e adequação às convenções internacionais, conforme podem ser observados nos trechos abaixo extraídos da Resolução 2.919/2013 derogada:

[...] Art.º4, II, § 3º A empresa brasileira de navegação afretadora deverá encaminhar à ANTAQ, no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos, a partir da data do registro do afretamento/subafretamento, **cópia autenticada do contrato de afretamento** ou Tradução Juramentada.

[...] Art. 18. A ANTAQ poderá solicitar, **a qualquer momento, a comprovação de adequação das embarcações às normas e convenções internacionais vigentes**, bem como quaisquer outras informações adicionais que julgar cabíveis.

[...] Art. 19. Por ocasião do encerramento do afretamento, a empresa afretadora deverá preencher o formulário de fechamento no SAMA, informando, no prazo de 15 (quinze) dias, o local e data da devolução da embarcação. Parágrafo único. A ANTAQ deverá ser comunicada, em até 5 (cinco) dias, do **cancelamento ou quaisquer interrupções ou modificações que venham a ocorrer na execução do contrato de afretamento**.

[...] Art. 20. **O subafretamento de embarcação estrangeira, que esteja com contrato de afretamento e CAA em vigor obedecerá aos critérios e procedimentos estabelecidos nesta norma.**

Art. 25. **São infrações: IV- não encaminhar à ANTAQ, no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos, a contar da data do registro ou da autorização do afretamento subafretamento, cópia autenticada do contrato de**

afretamento ou Tradução Juramentada. (Advertência e/ou multa de até R\$ 50.000,00) [...]. (grifos dos autores).⁵⁰

Em comparação com a Resolução Normativa 01/2015, não houve mudança relacionada às questões contratuais, sendo observadas apenas poucas alterações referentes a prazos ou processos administrativos:

Art. 4º Independe de autorização o afretamento de embarcação: [...]§ 4º A empresa brasileira de navegação afretadora deverá encaminhar à ANTAQ, preferencialmente por meio eletrônico, **no prazo máximo de 60 dias a partir da data do registro, cópia do contrato de afretamento** e, quando solicitada pela ANTAQ, com tradução juramentada.

[...]§ 4º-A No caso de afretamento por tempo no Apoio Marítimo em que a afretadora não seja Empresa Brasileira de Navegação, a Empresa Brasileira de Navegação fretadora será responsável por encaminhar à ANTAQ, **cópia do contrato de afretamento no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a partir da data do registro**, preferencialmente por meio eletrônico.

[...] II - o **prazo do contrato de afretamento** a casco nu da embarcação brasileira seja superior a 36 meses; [...] IV - a ANTAQ seja previamente comunicada, mediante cópia do acordo e do contrato de afretamento. (grifos dos autores)⁵¹.

De igual forma, pode-se observar que também não há previsão de análise do processo de formação contratual na Resolução Normativa 05/2016, que aprova norma para outorga de pessoa jurídica constituída nos termos da legislação nacional com sede no Brasil e que tenha como objeto a navegação de apoio marítimo. Assim como a Resolução Normativa 01/2015, a matéria contratual é trazida apenas como mera apresentação administrativa para outorga das operações e não existe indicação de avaliação sobre seu conteúdo, ainda que sobre questões específicas e

⁵⁰ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução Normativa nº 2.919 de 04 de junho de 2013. Aprova a norma para disciplinar o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio marítimo.

⁵¹ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução Normativa nº 01 de 13 de fevereiro de 2015.

relacionadas ao setor aquaviário, sem ultrapassar, justamente, a esfera de análise jurídica sobre a vontade das partes em contratar e termos legais de contratação, que é livre desde que exercida nos limites da sua função social e guardados os princípios de probidade e boa-fé.

Aparecem assim, sustentados pelos termos da Resolução Normativa 05/2016, alguns trechos semelhantes ao da Resolução Normativa 01/2015, conforme disposto em:

Art. 5º A empresa requerente, estabelecida na forma do art. 3º desta Norma, deverá atender aos seguintes requisitos técnicos, alternativamente: II - **apresentar contrato de afretamento de embarcação de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira**, a casco nu, adequada à navegação pretendida e em condição de operação comercial, por prazo igual ou superior a 1 (um) ano, celebrado com o proprietário da embarcação. [...] § 2º **O contrato de afretamento de que trata o inciso II do caput deste artigo deverá ser apresentado a esta Agência, devidamente averbado no respectivo documento de propriedade, e estar registrado no competente Tabelionato de Notas.** (grifos dos autores).⁵²

Uma terceira abordagem é o da Resolução Normativa 62/2021, que se limita aos direitos e deveres dos usuários, agentes e empresas de navegação de apoio marítimo. Nesse contexto, são mencionadas partes gerais, como por exemplo, o direito de receber serviço adequado, receber informações transparentes e utilizar serviços com liberdade de escolha e sem métodos coercitivos ou desleais. Todos esses direitos referem-se ao usuário e devem ser estabelecidos “sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e no contrato”⁵³. Já os deveres, devem ser contemplados “sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e no contrato, e ainda, no que couber, ao tipo de navegação realizada”⁵⁴.

⁵² ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução Normativa nº 05 de 23 de fevereiro de 2016.

⁵³ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução Normativa nº 62 de 29 de novembro de 2021. Art. 8º.

⁵⁴ *Ibidem* Art. 9º.

Por fim, a Resolução Normativa 62/2021 trata sobre a forma de contratar unicamente como infrações administrativas, como por exemplo:

Art. 28. Constituem infrações administrativas de natureza grave: III - **impor em contrato cláusulas em descumprimento à lei, normas, regulamentos ou tratados, convenções e acordos internacionais ratificados pela República Federativa do Brasil**: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); [...] Art. 30. Constituem infrações administrativas de natureza média: III - **cobrar valores diretamente de terceiros estranhos à relação jurídica estabelecida no contrato**: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); [...] Art. 34. Constituem infrações administrativas de natureza leve: III - **não comunicar à ANTAQ, em até 5 (cinco) dias, o cancelamento, as suspensões ou as modificações que venham a ocorrer no contrato de afretamento, bem como as interrupções nele não previstas**: multa de até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais). (grifos dos autores).

A promoção de atos normativos é realizada através das agências reguladoras, mas não devem ser incompatíveis com a ordem legal. Para isso, não cabe à ANTAQ criar direitos ou obrigações, mas sim direcionar a ordem regulatória para integrar a normativa primária, principalmente em consonância com a sua competência.

No Brasil, a parte contratante que mais detém os contratos de embarcações de apoio marítimo é a Petrobras e, por isso, não está condicionada a obrigações de contratação das empresas privadas. Além dos esforços para manter a legalidade dos processos, há uma busca para a maior adequação dos termos contratuais em processos licitatórios que não são verificados pela agência reguladora do setor. Entre os principais normativos que abordam temas sobre a navegação de apoio marítimo analisados acima, não foram encontradas cláusulas com possibilidade de verificação crítica e regulamentar para modificação contratual nem na fase de licitação com a Petrobras ou outro momento durante a execução ou após a finalização do contrato e, por isso, acredita-se que atualmente esses atos normativos da ANTAQ sejam insuficientes para cobrir e disciplinar conteúdo relevante.

Importante ressaltar que, nos anos anteriores à Resolução Normativa 01/2015, já havia discussão sobre a insuficiência normativa na contratação de embarcações de apoio marítimo, pois, em 2009, o Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), alegou que “inexiste fundamento legal para cercear-se a livre iniciativa das empresas de E&P (exploração e produção de petróleo), relativamente à liberdade de contrato para afretarem embarcações nacionais ou estrangeiras, para a navegação de apoio marítimo, por tempo ou por viagem”.⁵⁵

A repercussão no mercado, após a vigência da Resolução Normativa 01/2015 tem sido analisada até os dias atuais. Em 2017 foi elaborada pela própria ANTAQ uma consolidação de demandas de alterações, onde foi possível constatar que:

[...] historicamente as contratações da disponibilidade de embarcações para operar no apoio marítimo, tanto no Brasil quanto nos demais países com produção de petróleo offshore, ocorre por meio de contratos de afretamento por tempo. Esse padrão de contrato traz segurança jurídica, agilidade nas contratações, redução nos custos de seguros e atende ao objetivo que é o usuário ter a disponibilidade da embarcação por um tempo estipulado. Além disso, os dois tipos de contrato possuem significativas diferenças tributárias. O afretamento por tempo é considerado um contrato complexo (sem possibilidade de separação da obrigação de dar da obrigação de fazer) e por isso isento de cobrança de ISS – Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza, enquanto no contrato de prestação de serviço é cobrado ISS sobre a totalidade do contrato, inclusive sobre o “aluguel” da embarcação, que representa a maior parte dos custos. O entendimento da ANTAQ de que somente EBN pode afretar criou uma discrepância no mercado. De um lado as petrolíferas que também são EBN (Petrobras e OGX) puderam continuar afretando embarcações por tempo,

⁵⁵ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Formulário para Proposição de Ato Normativo. Consolidação de Demandas de alterações à Resolução Normativa nº01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015.

por outro lado as demais petrolíferas foram obrigadas a contratar apenas por meio de contratos de prestação de serviço. Ao permitir que algumas empresas petrolíferas que também são EBN façam o afretamento por tempo e impedir as demais, indo de encontro ao **princípio da isonomia da contratação**, sem que as empresas privilegiadas tenha necessariamente que investir na marinha mercante como contrapartida (no apoio marítimo não há a exigência de uma proporcionalidade entre as embarcações efetivamente operadas e a tonelagem permitida para afretar).⁵⁶

O impasse sobre a possibilidade de empresas petrolíferas que também são empresas brasileiras de navegação (EBN) afretarem gerou discordância no mercado de apoio marítimo, onde foram propostas revisões da resolução normativa através de empresas associadas da ABEAM, tomadores de serviço e doutrina. Nesse sentido, na consolidação de demandas foi discutido o problema pois:

Essa dicotomia na contratação prejudica tanto os usuários da navegação de apoio marítimo que não são EBN, quanto as empresas prestadoras do serviço, resultando em aumento de custos tributários, de seguros, advocatícios, entre outros. Diante desse quadro do apoio marítimo, os representantes dos tomadores do serviço (IBP), dos prestadores do serviço (ABEAM) e a doutrina (principais escritórios de direito marítimo do País, juizes do Tribunal Marítimo e posicionamento da ABDM nas Emendas 55 e 56 ao PL 1572/2011) são uníssonos no sentido de que o atual entendimento da ANTAQ deva ser modificado. Por outro lado, os principais argumentos pela manutenção do atual entendimento seriam que o afretamento de embarcações é prerrogativa de empresas autorizadas pela ANTAQ (EBN), em

⁵⁶ ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Formulário para Proposição de Ato Normativo. Consolidação de Demandas de alterações à Resolução Normativa nº01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015.

consonância com as diretrizes de políticas públicas de desenvolvimento da marinha mercante, e que o tratamento diferenciado para o segmento de apoio marítimo poderia impactar na navegação de cabotagem, tendo em vista que as empresas não-EBN poderiam buscar o direito de afretar também nessa navegação. Também causa relutância a possibilidade de uma “não-EBN” subfretar embarcações estrangeiras afretadas na modalidade tempo (“de tempo para tempo”). Tal hipótese permitiria que a gestão náutica permanecesse com uma empresa estrangeira, ao mesmo tempo em que a gestão comercial fosse atribuída à concessionária ou operadora autorizada pela ANP. Nesse caso, a EBN fretadora poderia figurar apenas como um agente intermediário, sem assumir a operação da embarcação e as atividades típicas de EBN⁵⁷. (grifos dos autores)

Os contratos com a sociedade de economia mista apresentam dicotomias e a complexidade é reconhecida diante das discussões abordadas. A sustentação de argumentos para embasamento prático de que os contratos firmados trazem, de fato, segurança jurídica, é avaliada de acordo com o interesse legal e circunstância na qual os atores estão inseridos.

No processo de negociação e formação dos contratos de afretamento de embarcações de apoio marítimo entre as empresas privadas, a jurisprudência, quando acionada, ao analisar a elaboração dos termos contratuais, determina se a relação jurídica é ou não equilibrada, principalmente pela relação direta entre o objeto de contratação e suas cláusulas e o ordenamento jurídico brasileiro. Onde houver incidência de ilegalidade ou prática abusiva de direito, há possibilidade de contestação e lide. De forma similar, também deveria haver a mesma possibilidade nos casos de contratação através do processo licitatório com a Petrobras. Contudo, conforme observado neste estudo, a possibilidade de negociação na fase pré-contratual é praticamente nula, principalmente por não estar prevista na Lei 13.303/2016.

Visto com objetividade nesta Lei, onde é mencionado no artigo 32 que “nas licitações e contratos de que trata esta Lei serão observadas

⁵⁷ Ibidem.

as seguintes diretrizes: I - padronização do objeto da contratação, dos instrumentos convocatórios e das minutas de contratos, de acordo com normas internas específicas⁵⁸, considera-se importante a tentativa de alcançar um melhor apoio no sistema jurídico a possibilidade de negociação das minutas contratuais antes da execução do contrato.

As possibilidades de alterações do contrato podem ser encontradas, na mesma Lei, somente em um único artigo, o 81⁵⁹, e seus seis incisos. Tampouco pode ser encontrada disposição sobre melhor negociação em matéria contratual durante o período licitatório, mais especificamente após a adjudicação da empresa vencedora.

Depois da formalização do contrato, existe a possibilidade de alteração dos termos conforme artigo 68, VII: "Os contratos de que trata esta Lei regulam-se pelas suas cláusulas, pelo disposto nesta Lei e pelos preceitos de direito privado. VII - os casos de rescisão do contrato e os mecanismos para alteração de seus termos"⁶⁰. Contudo, a dificuldade em realizar essas alterações durante a execução contratual aumenta a vulnerabilidade das partes, onde até mesmo a interpretação dos atores, como gerência e departamentos jurídicos, comerciais e contratuais das empresas, ocasiona impasses de difícil solução na esfera administrativa.

As alterações dos dispositivos são realizadas através de aditivos, que irão trazer para a relação contratual a solução de fatores supervenientes ou qualquer oportunidade para revisão. Nesse momento, ressalta-se a resistência por parte da Petrobras em cumprir com essa perspectiva legal, provocando de muitas formas a morosidade dos

⁵⁸ BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Art. 32.

⁵⁹ BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Art. 81: *Os contratos celebrados nos regimes previstos nos incisos I a V do art. 43 contarão com cláusula que estabeleça a possibilidade de alteração, por acordo entre as partes, nos seguintes casos: I - quando houver modificação do projeto ou das especificações, para melhor adequação técnica aos seus objetivos; II - quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei; III - quando conveniente a substituição da garantia de execução; IV - quando necessária a modificação do regime de execução da obra ou serviço, bem como do modo de fornecimento, em face de verificação técnica da inaplicabilidade dos termos contratuais originários; V - quando necessária a modificação da forma de pagamento, por imposição de circunstâncias supervenientes, mantido o valor inicial atualizado, vedada a antecipação do pagamento, com relação ao cronograma financeiro fixado, sem a correspondente contraprestação de fornecimento de bens ou execução de obra ou serviço; VI - para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.*

⁶⁰ BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Art. 68.

processos e inércia para solução de controvérsias. De forma contrária, quando há solicitação por parte da Petrobras, as empresas privadas são pressionadas a aderir as alterações para a continuidade do seu negócio. Essa crítica ao processo de comunicação e negociação administrativa entre as partes encontra fundamento nas diversas atividades de empresas do mesmo segmento, que compartilham através da Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM) seus obstáculos e adversidades para uma decisão em conjunto, ganhando mais intensidade em temas controversos no mesmo tipo de contrato com a Petrobras.

Não só a particularidade do setor aquaviário é motivo para enxergar essas discrepâncias, mas também os altos riscos inerentes às atividades das embarcações de apoio marítimo, onde são propostas relações de alto custo e envolvimento de diversos órgãos em âmbitos diferentes e com regras distintas. Pode-se dizer que os processos atrelados aos contratos de afretamento de apoio marítimo possuem três características próprias: instabilidade, morosidade e variedade interpretativa. Nada disso contribui para a segurança jurídica das partes, principalmente em relação às formações contratuais diante das incertezas e complexidade do tema.

Não está prevista na resolução da ANTAQ nem na Lei 13.303/2016 a possibilidade de negociação das cláusulas contratuais no afretamento de embarcações de apoio marítimo durante a fase pré-contratual. Observa-se, ainda, que existe pouco debate na comunidade marítima sobre esse problema que afeta a gestão empresarial e estratégia comercial das empresas privadas. A insuficiência legislativa pode ser acompanhada historicamente através do surgimento dos temas relacionados aos contratos de afretamento desde os anos 90 com a Lei 9.432/97 até a Lei das Estatais 13.303/2016. Contudo, pode-se dizer que, ainda que haja esforço das autoridades para diminuir as controvérsias e falta de amparo legal do Direito Marítimo, até o hoje não há uma norma que conseguiu lograr resultados benéficos para a maioria das partes.

A Resolução Normativa 01/2015 trouxe em seu arcabouço a possibilidade de debates contrários e divergentes devido as lacunas apresentadas pela falta de direcionamento e pelo seu formato genérico. Para Norberto Bobbio, entende-se por lacuna:

[...] a falta não já de uma solução, qualquer que seja ela, mas de uma solução satisfatória, ou, em outras palavras, não já a falta de uma norma, mas a falta de uma norma

justa, isto é, de uma norma que se desejaria que existisse, mas que não existe. Uma vez que as lacunas derivam não da consideração do ordenamento jurídico como ele é, mas da comparação entre ordenamento jurídico como ele é e como deveria ser, foram chamadas de “ideológicas”, para distingui-las daquelas que eventualmente se encontrassem no ordenamento jurídico como ele é, e que se podem chamar de “reais”.⁶¹

Na realidade, a ciência jurídica, por não ser uma ciência exata, sempre apresentará temas passíveis de controvérsias. Assim também ocorre com as discussões sobre as falhas dos atos normativos das agências reguladoras. É certo afirmar que a ANTAQ possui conhecimento especializado e tem autoridade para decidir a relevância e complexidade das matérias sob sua alçada e realizar o aprimoramento normativo. O que é possível notar, através das críticas de organizações representativas do setor, é a preocupação em evitar que a insuficiência regulatória e limitações afetem de forma significativa o processo legal no mercado de apoio marítimo. Destaca-se, para isso, a necessidade de conduzir suas ações para a criação de políticas públicas de forma diligente e de acordo com a realidade jurídica nacional.

CONCLUSÃO

As embarcações de apoio marítimo são fundamentais para o processo nacional de exploração e produção de petróleo, sobretudo para realizar serviços especializados de transporte, pesquisa, extração, logística de pessoas e materiais e demais atividades que envolvem grandes grupos de pessoas físicas e jurídicas. Além disso, exige-se o cumprimento de requisitos político-econômicos e legais do Brasil.

Conforme os requisitos legais, esses serviços são realizados através da negociação e formação de contratos de afretamento seguindo os preceitos da norma brasileira e, devem considerar ainda, que a liberdade em contratar precisa estar em consonância com a função social. Os contratos empresariais precisam ser paritários e simétricos, havendo a possibilidade

⁶¹ BOBBIO, Norberto. Teoria do Ordenamento Jurídico. Apresentação Tércio Sampaio Ferraz Junior; trad. Maria Celeste C. J. Santos; ver. Tec. Claudio De Cicco. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 6ª ed., 1995. p. 140.

também de negociação de parâmetros de interpretação das cláusulas⁶².

Contudo, os contratos de afretamento de embarcações de apoio marítimo entre as empresas privadas e a Petrobras são formados através do processo de licitação, conforme dispositivos do estatuto jurídico de empresas públicas e da sociedade de economia mista da Lei 13.303/2016, onde as minutas contratuais já são pré-estabelecidas e compartilhadas após o processo de homologação e adjudicação da empresa que logrou o primeiro lugar no processo licitatório.

Nesse contexto, trata-se de um cenário específico de relação contratual, diferenciando-se da negociação entre empresas privadas. Somado a isso, existe na doutrina discussão divergente sobre a natureza jurídica dos contratos de afretamento, o processo de formação de políticas públicas voltadas para o setor, principalmente de apoio marítimo, e toda a complexidade devido ao conflito de interesse das partes, ocasionando fatos que comprometem a segurança jurídica.

Por esse motivo, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, por ser uma autarquia e órgão regulador com autonomia administrativa e funcional, tem a capacidade de ação para dirimir esse conflito, mediante proposição e revisão de políticas públicas. Através da análise do presente trabalho, foi corroborada a hipótese de que há uma maior propensão de controle da Petrobras sobre a negociação dos termos contratuais em sua fase de licitação e projeto de mobilização das embarcações das empresas contratadas, em função da existência de minutas de contrato padronizadas.

A Resolução Normativa nº 01 de 13 de fevereiro de 2015 da ANTAQ é, atualmente, a política pública que estabelece os procedimentos para o afretamento de embarcações de quatro modalidades diferentes, incluindo a de apoio marítimo. Não obstante de ter sido implementada com enfoque na melhoria de prestação de serviços e diminuir as desigualdades da indústria de transporte marítimo, foi observada a insuficiência de dispositivos normativos, pois não existe regulação sobre os contratos de afretamento de apoio marítimo que possibilitam a negociação na fase pré-contratual com a Petrobras, que é uma sociedade de economia mista regida por Lei específica. Por isso, a vulnerabilidade das empresas privadas, por terem que firmar o contrato por adesão, onde as minutas-contratuais já são padronizadas, é maior pois não conseguem negociar em sua fase preliminar.

⁶² BRASIL. Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Artigos 421 e 421-A.

MARITIME SUPPORT CONTRACTS IN BRAZIL AND THE LIMITATIONS OF ANTAQ NORMATIVE RESOLUTION Nº 01/2015

ABSTRACT

Maritime support contracts of affreightment with Petrobras in Brazil are predominantly governed by Law 13.303/2016. In the pre-contractual phase, Brazilian shipping companies undertake costly projects to supply vessels for operations in Brazilian maritime waters, supporting oil exploration and production. However, contract initiation occurs through standard drafts, leading to various vulnerabilities between the engaged parties. Amending clauses and renegotiating contractual terms is a complex and challenging task, with limited deductive guidance available in legislation, doctrine, or official Brazilian government documents, which this article seeks to address. Normative Resolution 01/2015, a critical regulatory instrument of ANTAQ concerning maritime support, requires adaptation to accommodate the needs of private companies, as it lacks provisions for the contractual formation process with Petrobras. The absence of specific guidelines related to contractual formation for chartering maritime support vessels results in an uneven relationship between the parties involved. Therefore, the primary objective of this investigation is to examine the regulatory gaps in the contractual formation process and highlight the necessity for improvements in the implementation of ANTAQ's public policies within the relevant sector.

Keywords: Charter Contract; Maritime Support Vessels; Normative Resolution 01/2015 ANTAQ.

REFERÊNCIAS

ABEAM. **Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo.**

Disponível em: <http://abeam.org.br/>. Acesso em: 13 jul. 2023.

ABEAM. Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo. **Frota de embarcações de apoio marítimo no Brasil.** Disponível em: <https://abeam.momentoatual.com.br/wp-content/uploads/2023/08/Frota-de-Apoio-Maritimo-MAIO-2023-R.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2023.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Formulário para proposição de Ato Normativo.** Consolidação de demandas de alterações à Resolução Normativa nº 01 - ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015. Brasília, DF: ANTAQ, 2015.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa nº 2.919 de 04 de junho de 2013.** Aprova a norma para disciplinar o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação na navegação de apoio marítimo. Brasília, DF: ANTAQ, 2013.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa nº 01 de 13 de fevereiro de 2015.** Brasília, DF: ANTAQ, 2015.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa nº 05 de 23 de fevereiro de 2016.** Brasília, DF: ANTAQ, 2016.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa nº 55 de 02 de setembro de 2021.** Estabelece critérios e procedimentos para a análise de impacto regulatório e avaliação de resultado regulatório pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Brasília, DF: ANTAQ, 2021.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução Normativa nº 62 de 29 de novembro de 2021.** Estabelece as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. Brasília, DF: ANTAQ, 2021.

BOBBIO, Norberto. **Teoria do ordenamento jurídico**. 6. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1995. p. 140.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016].

BRASIL. Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002. Aprova o regulamento e o quadro demonstrativo dos cargos comissionados e dos cargos comissionados técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, fev. 2002.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE). **Parecer técnico nº 09/2017-COGCR/SUCON/SEAR/MF. Ref. IC 1.30.017.000488/2016-77**. Brasília, DF, 2017.

BRASIL. Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 467, jan. 1997.

BRASIL. Lei 10.233 de 05 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, jun. 2001.

BRASIL. Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, jan. 2002.

BRASIL. Lei 13.303 de 30 de junho de 2016. Dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, jun. 2016.

BRASIL. Lei 13.848 de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, jun. 2019.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Projeto de Decreto Legislativo s/nº de 2020**. Susta, nos termos do inciso V do art. 49 da Constituição Federal, a alínea “a” do inciso III do art. 5º e o §1º do art. 9º da Resolução ANTAQ n.º 1 de 2015 para afastar os requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no país, que extrapolam os limites estabelecidos pelo legislador na Lei 9.342/1997. Brasília, DF: Tribunal de Contas da União.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Acórdão 1693/2020 – Plenário**. Processo nº 003.667/2018-9 de 01 de julho de 2020. Brasília, DF: Tribunal de Contas da União.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo A. de. Brazilian maritime law: a general overview. **Novos estudos jurídicos**, Itajaí, SC, v. 14, n. 3, p. 255-279, 2009.

MENDES, André Pompeo do Amaral *et al.* Mercado de embarcações de apoio a plataformas de produção de petróleo e gás natural. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, v. 26, n. 51, p. 77-124, mar. 2020.

COSTA, Ricardo C.; PIRES, Victor Hugo; LIMA, Guilherme P. S. Mercado de embarcações de apoio marítimo às plataformas de petróleo: oportunidades e desafios. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 28, p. 125-146, set. 2008.

FARIA, Luis Cláudio F.; FAUSTINO, Erick Mateus S.; SOUZA, Daniel Andrade de. O afretamento de embarcações estrangeiras no Brasil – Comentários sobre a Resolução Normativa Nº 1º/2015 da ANTAQ. **Pinheiro Neto**, [s. l.], ago. 2018. Disponível em: <https://www.pinheironeto.com.br/publicacoes/o-afretamento-de-embarcacoes-estrangeiras-no-brasil-comentarios-sobre-a-resolucao-normativa-1-2015-da-antag>. Acesso em 09 jul. 2023.

JÚNIOR, Silvio F. Gomes; LIMA, Gilson B.A.; MACIEL, Gustavo S.; MEZA, Lidia A. Meza. Avaliação de processos licitatórios de embarcações de apoio marítimo offshore com utilização de análise envoltória de dados. **Journal of transport literature**. v. 8, n. 4, p. 329-349, out. 2014.

BRASIL. Marinha. Diretoria de Portos e Costas. [Normas da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto].

NORMAM 01/DPC - PORTARIA DPC/DGN/MB Nº 63 , DE 22 DE SETEMBRO DE 2022. Brasília, DF, set. 2022.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume III: contratos e processos.** Barueri, SP: Manole, 2015.

MOYSÉS FILHO, Marco Antônio. **Contratos de afretamento de navios:** atualizada de acordo com as regras da ANTAQ 2016 e o Novo Código Civil de Processo Civil. Curitiba: Juruá Editora, 2017. 504p.

OTTERO, Barbara Dutra L.; VIOLANTE, Alexandre R. Avaliação e implementação do programa de obtenção de meios de superfície (PROSUPER): obstáculos ao projeto estratégico de defesa da Marinha do Brasil. *In:* PEDONE, Luiz; VEDUNG, Evert (org.). **Avaliação de Políticas Públicas – Programas Militares Complexos.** Rio de Janeiro: Luzes - Comunicação, Arte & Cultura, 2017, 214 p.

RODRIGUES, Verônica da Silva. Gestão dos contratos de afretamento no setor offshore. [International Law and Business Review]. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy – Mlaw,** v. 2, n. 2, p. 83-106, jul./dez. 2022.

* Recebido em 02 de março de 2023, e aprovado para publicação em 18 de julho de 2023.