

MARINHA DO BRASIL

TRIBUNAL MARÍTIMO

NOTA TÉCNICA Nº 03/2024

Assunto: Regulamentação da validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM).

1. PROPÓSITO

Analisar, por solicitação da Diretoria de Registros do Tribunal Marítimo (TM-20), o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 02/2024, para expedição de Portaria que regulamente a validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM).

2. ANÁLISE

A apreciação do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) sobre a regulamentação da validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) foi efetuada com base na Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019 (Lei das Agências); Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 (Lei da Liberdade Econômica), que tornou obrigatória a realização de AIR quando da edição e alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados; Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que aborda o conteúdo da AIR, seus quesitos mínimos e suas hipóteses de obrigatoriedade ou dispensa; Decreto nº 11.243, de 21 de outubro de 2022, que dispõe sobre as medidas a serem adotadas para a promoção de boas práticas regulatórias no âmbito do Poder Executivo federal para atender ao Anexo II ao Protocolo ao Acordo de Comércio e Cooperação Econômica entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América Relacionado à Regras Comerciais e de Transparência e o Decreto nº 11.259, de 18 de novembro de 2022 (altera o Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que regulamenta a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019); Decreto nº 11.243, de 21 de outubro de 2022; e Guia para Elaboração de AIR elaborado pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) do Ministério da Economia.

2.2 Breve histórico

Por meio da Papeleta de Encaminhamento NUP 61229.000086/2024-76, a Diretoria de Registros do Tribunal Marítimo (TM-20) encaminhou à Assessoria de Justiça e Legislação (TM-031), em 16 de janeiro de 2023, solicitação para emissão de Nota Técnica acerca do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 02/2024, que trata sobre a expedição de Portaria normativa para regulamentar a validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM).

A minuta de Portaria encontra-se com o seguinte texto:

QUADRO DO TEXTO PROPOSTO

PORTARIA TM Nº ..., DE DE DE 2024.
Art. 1º Regulamentar a validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM). § 1º O período de validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) será de: I – acordo com o estabelecido no contrato de afretamento, não podendo ultrapassar a cinco anos; II – cinco anos, caso o Proprietário seja o armador da embarcação.
Art. 2º A PRPM poderá ser renovada, mediante solicitação do Proprietário/Armador.
Art. 3º Esta Portaria entra em vigor em ... de ... de 2024.

2.3 Da análise da minuta de Portaria que regulamenta a validade da PRPM

A Lei nº 7.652, de 03 de fevereiro de 1988, trata do Registro da Propriedade Marítima e dá outras providências. Em seu art. 2º, dispõe que “o registro de propriedade tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações”.

Por sua vez, a obrigatoriedade do Registro de Propriedade de embarcações encontra-se prevista no parágrafo único, do art. 3º da referida Lei, nos seguintes termos:

Art. 3º As embarcações brasileiras, exceto as da Marinha de Guerra, serão inscritas na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou armador ou onde for operar a embarcação.

Parágrafo único. **Será obrigatório o registro da propriedade no Tribunal Marítimo, se a embarcação possuir arqueação bruta superior a cem**

Continuação da Nota Técnica nº 03/2024, da Assessoria de Justiça e Legislação, do TM.

toneladas, para qualquer modalidade de navegação. (Ênfase adicionada)

Deste modo, por meio da análise do dispositivo supracitado, compreende-se que a norma estabeleceu a obrigatoriedade do registro de propriedade no Tribunal Marítimo quando a embarcação possuir mais de cem AB, bem como a realização de inscrição de embarcação menor ou igual a cem AB nas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências em cuja jurisdição o proprietário ou armador forem domiciliados ou onde for operar a embarcação. Ou seja, o registro ou a inscrição, de acordo com a arqueação bruta, são atos constitutivos da propriedade, o que se assemelha ao regramento estabelecido para os bens imóveis, em consonância com o previsto no art. 1.245 do Código Civil.

Por seu turno, em observância ao art. 5º da Lei nº 7.652/1988, o Legislador previu dois tipos de documentos que, depois de ultimado o processo administrativo de registro ou de inscrição, respectivamente, serão expedidos aos proprietários das embarcações a Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) e o Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

Não se pode olvidar, ainda, que a Autoridade Marítima Brasileira, usando de sua competência para elaborar Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) conferida pela Lei 9.537/1997, estabeleceu na alínea “a”, do inciso 2.5.1, do art. 2.5 da NORMAM-201/DPC e no inciso 2.5.3, do art. 2.5 da NORMAM-202/DPC, que o Órgão de Inscrição expedirá o TIE, com validade de 5 (cinco) anos e a perda de sua validade pode implicar na retirada de tráfego da embarcação, por razões de segurança.

Todavia, a lei vigente sobre o Registro da Propriedade Marítima não estabeleceu um prazo de validade para a PRPM. No entanto, cabe ressaltar que o TM é o Órgão da Administração Pública competente para normatização e condução do processo de registro de propriedade marítima, podendo, portanto, à luz do art. 35 da Lei nº 7.652/1988, editar norma infralegal referente à instrução e tramitação dos processos de registro em geral, senão vejamos:

Art. 35. O Tribunal Marítimo baixará as normas complementares referentes à instrução e tramitação dos processos de registro em geral.

Desse modo, em decorrência do estatuído no art. 35, da Lei nº 7.652/1988 o TM pode editar Portaria com a finalidade de normatizar a validade da PRPM.

Vale enfatizar que a Armação deve ser averbada à margem do Registro da Propriedade, em razão do estabelecido no art. 19. Deste modo, a validade da PRPM deve ser

Continuação da Nota Técnica nº 03/2024, da Assessoria de Justiça e Legislação, do TM. atrelada à duração do contrato de afretamento, com limite de cinco anos, conforme estabelecido no inc. I, §1º, do art. 1º da minuta de Portaria já mencionada. A informação sobre o Armador deve estar atualizada na PRPM, em consonância com previsto na legislação em vigor, o que é fundamental para o efetivo controle sobre o responsável pela embarcação perante as autoridades. É importante mencionar que a emissão da nova PRPM, decorrente de averbação de contrato de afretamento não terá custos para o requerente, quando realizada dentro do prazo de cinco anos estabelecido.

O estabelecimento de validade da PRPM possibilitará ao TM o exercício de seu múnus legal de fiscalizar, com regularidade, a conservação das condições para emissão da Provisão de Registro como prova de propriedade da embarcação, propiciando a manutenção de um cadastro atualizado e fidedigno, corroborando, também, para a segurança da navegação.

Nesse sentido, lembre-se que o registro de propriedade marítima confere o direito da embarcação arvorar a bandeira brasileira. Sobre o assunto, os arts. 91 e 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) dispõem o seguinte:

ARTIGO 91

Nacionalidade dos navios

1. Todo estado deve estabelecer **os requisitos necessários** para a atribuição da sua nacionalidade a navios, **para o registro de navios** no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um **vínculo substancial** entre o Estado e o navio.

2. Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

[...]

ARTIGO 94

Deveres do Estado de bandeira

1. Todo Estado deve exercer, **de modo efetivo, a sua jurisdição** e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira.

2. Em particular, todo Estado deve:

a) **manter um registro de navios** no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvorem a sua bandeira, com exceção daqueles que, pelo seu reduzido tamanho, estejam excluídos dos regulamentos internacionais geralmente aceitos;

b) exercer a sua jurisdição de conformidade com o seu direito interno sobre todo o navio que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio.

3. **Todo Estado deve tomar, para os navios que arvorem a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar**, no que se refere, inter alia, a:

a) construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio;

b) composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis;

c) utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos.

4. Tais medidas devem incluir as que sejam necessárias para assegurar que:

a) cada navio, **antes do seu registro e posteriormente, a intervalos apropriados**, seja examinado por um inspetor de navios devidamente qualificado e leve a bordo as cartas, as publicações marítimas e o equipamento e os instrumentos de navegação apropriados à segurança da navegação do navio;

b) cada navio esteja confiado a um capitão e a oficiais devidamente qualificados, em particular no que se refere à manobra, à navegação, às comunicações e à condução de máquinas, e a competência e o número dos tripulantes sejam os apropriados para o tipo, tamanho, máquinas e equipamento do navio;

c) o capitão, os oficiais e, na medida do necessário, a tripulação conheçam perfeitamente e observem os regulamentos internacionais aplicáveis, que se refiram à segurança da vida no mar, à prevenção de abalroamentos, à prevenção, redução e controle da poluição marinha e à manutenção de rádio comunicações.

5. Ao tomar as medidas a que se referem os parágrafos 3º e 4º, todo Estado deve agir de conformidade com os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais geralmente aceitos, e fazer o necessário para garantir a sua observância.

Pode-se depreender da CNUDM, da qual o Brasil é signatário, a necessidade do efetivo exercício da jurisdição do país de bandeira, o que implica na manutenção de um registro de embarcações devidamente atualizado. Ademais, registros desatualizados e ausência ou insuficiência de controle sobre embarcações pode contribuir para abandono de casco e/ou descarte em desconformidade com as normas vigentes ou mesmo constituir fator que facilite a operação de embarcação em desacordo com as condições estabelecidas no arcabouço normativo.

Nesse diapasão, cumpre-se ainda observar que o TM, ao editar norma que impõe restrição (validade) para proteger o interesse público, está exercendo seu legítimo Poder de Polícia, uma vez que é o Órgão competente para tanto, nos limites do que preceitua a Lei nº 7.652/1988.

Sobre o assunto, deve ser destacada a explicação do professor José dos Santos Carvalho Filho¹, *in verbis*:

“(...) De nossa parte, entendemos se possa conceituar o poder de polícia como a prerrogativa de direito público que, calcada na lei, autoriza a Administração Pública a restringir o uso e o gozo da liberdade e da propriedade em favor do interesse da coletividade (...)

Infere-se, ainda, que a propositura da validade de até 5 (cinco) anos para a PRPM não gera implicações sobre a titularidade da propriedade no momento em que incorrer o vencimento do documento, em decorrência do previsto no parágrafo único do art. 5º, da Lei nº 7.652/1988.

1
Atlas, 2020.

Carvalho Filho, José dos Santos, **Manual de direito administrativo**, 34. ed., São Paulo,

Continuação da Nota Técnica nº 03/2024, da Assessoria de Justiça e Legislação, do TM.

Assim, considerando o acima exposto, a edição de Portaria normativa trará ao proprietário da embarcação a obrigação direta de pagamento de custas sobre a renovação da PRPM, pois o documento será expedido com validade.

Nesse sentido, tal cobrança já está prevista pelo arcabouço legal estabelecido no art. 156, da Lei 2.180/1954, que foi regulamentado pelo Decreto nº 93.667/1986, no qual foi aprovada a nova redação do Regimento de Custas do Tribunal Marítimo, uma vez que será averbada a nova validade no registro, para emissão da PRPM. O valor para a expedição da PRPM, por sua vez, está disposto na Tabela de Custas do Tribunal Marítimo, anexa à Portaria TM/MB nº 7/2024 (disponível em https://www.marinha.mil.br/tm/?q=tabela_custas_registro), os quais não foram alterados, considerando que o novo ato normativo pretende apenas e tão-somente regular o prazo de validade do documento, assim vejamos:

TABELA I

DAS CUSTAS REFERENTES A PROCESSOS SOBRE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

ITENS	ATOS	VALOR
01	Taxa de Expediente (ver 1ª obs.)	R\$ 4,30

TABELA II

DAS CUSTAS REFERENTES A REGISTRO INICIAL OU TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE MARÍTIMA, DE ARMADOR, DE HIPOTECA, DE DEMAIS ÔNUS E OUTROS ATOS

ITENS	ATOS	VALOR
06	Averbação em geral (ver 3ª obs.)	R\$ 86,00

Reputa-se mencionar que o valor é módico, em relação ao adotado por outros Órgãos registrais, não gerando, deste modo, impacto financeiro significativo.

Quanto aos custos administrativos para o Tribunal, por exemplo, o de treinamento de pessoal, não haverá impacto, pois os requerimentos referentes à expedição da PRPM já fazem parte da rotina dos analistas lotados na Diretoria de Registros.

Outrossim, para que a Diretoria de Registros do TM emita Portaria normativa estabelecendo validade a PRPM, sugere-se vista à Procuradoria Especial da Marinha (PEM), na condição de custos legis, para que possa se pronunciar sobre o tema, de modo a se conferir segurança jurídica ao processo, nos moldes dos arts. 2º e 5º, da Lei nº 7.642/1987.

Nestes termos, ante todo o exposto, entende-se pela legalidade da minuta de Portaria que almeja regulamentar a validade da PRPM.

2.4 Da necessidade de elaboração da AIR

O Relatório de Análise de Impacto Regulatório é um instrumento para qualificar as medidas de atos normativos de regulação, que visa subsidiar as decisões regulatórias rumo ao estabelecimento de uma política pública setorial mais racional, coerente e calculada.

O AIR tem previsão legal em dois diplomas normativos: o Art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019 (Lei das Agências) e Art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 (Lei da Liberdade Econômica).

O Art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019 (Lei das Agências) dispõe o seguinte:

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) (grifos nossos)

Por sua vez, a Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, a qual institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica e estabelece garantias de livre mercado, estabelece que:

Art. 5º As **propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório**, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. (Regulamento)

Parágrafo único. Regulamento disporá sobre a data de início da exigência de que trata o caput deste artigo e sobre o conteúdo, a metodologia da análise de impacto regulatório, os quesitos mínimos a serem objeto de exame, as hipóteses em que será obrigatória sua realização e as hipóteses em que poderá ser dispensada. (grifos nossos)

O Decreto nº 10.411, de 30 de julho de 2020, que regulamenta a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874/2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848/2019, apresenta a seguinte definição:

Art. 2º Para fins do disposto neste Decreto, considera-se:

I - análise de impacto regulatório - AIR - procedimento, a partir da definição de problema regulatório, de avaliação prévia à edição dos atos normativos de que trata este Decreto, que conterá informações e dados sobre os seus prováveis efeitos, para verificar a razoabilidade do impacto e subsidiar a tomada de decisão;

[...]

V - relatório de AIR - ato de encerramento da AIR, que conterá os elementos que subsidiaram a escolha da alternativa mais adequada ao enfrentamento

do problema regulatório identificado e, se for o caso, a minuta do ato normativo a ser editado; e

Em consonância com as normas supramencionadas, verifica-se que a elaboração da AIR é fundamental para segurança jurídica da proposta de edição da Portaria normativa que regulamente a validade da PRPM, a fim de subsidiar a tomada de decisão do problema regulatório.

2.5 Análise do Relatório de AIR

O Relatório de Análise de Impacto Regulatório apresentado pela Divisão de Registro do TM, referente à minuta de Portaria, que regulamenta a validade da PRPM, apresentou um problema regulatório, tendo como causa raiz a necessidade de criação do ato normativo mencionado (Portaria), com a finalidade de estabelecer uma temporalidade razoável para aplicação da validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima e atribuir segurança jurídica e maior transparência aos processos administrativos. Cabe ressaltar que a alteração do ato normativo impactará diretamente os usuários do serviço (proprietários de embarcações) que foram devidamente identificadas no presente AIR.

Os seguintes tópicos foram abordados no Relatório de AIR, em conformidade ao Art. 6º do Decreto nº 10.411/2020:

- a) sumário executivo objetivo e conciso, com utilização de linguagem simples e para acesso ao público em geral;
- b) identificação do problema regulatório, com justificativa e apresentação de suas causas e sua extensão;
- c) identificação dos atores afetados pelo problema regulatório;
- d) identificação da fundamentação legal que estabelece a competência do TM para a regulamentação da norma;
- e) definição dos objetivos a serem alcançados na edição do documento normativo;
- f) alternativas possíveis ao enfrentamento do problema regulatório identificado, consideradas as opções:
 - I - não ação;
 - II - solução normativa (edição da norma); e
 - III - soluções não normativas.
- g) análise dos possíveis impactos das alternativas identificadas, com aplicação do custo regulatório e a análise do impacto concorrencial;

Continuação da Nota Técnica nº 03/2024, da Assessoria de Justiça e Legislação, do TM.

- i) impactos sobre as microempresas e as empresas de pequeno porte;
- j) previsão de manifestação popular para o AIR, tendo em vista a aplicação de participação social;
- k) mapeamento da experiência internacional quanto às medidas adotadas para a resolução do problema regulatório identificado;
- l) identificação e definição dos efeitos e riscos decorrentes da edição do ato normativo;
- m) comparação das alternativas consideradas para a resolução do problema regulatório, indicação da justificativa escolhida “custo-benefício”; e
- n) descrição da estratégia para implementação, prazo e monitoramento.

Assim sendo, em face do exposto, o Relatório de AIR nº 2/2024 encontra-se em consonância com ditames legais, não havendo óbice jurídico para o prosseguimento do procedimento.

2.6 Participação Social / Consulta Pública

É um mecanismo de participação social, de caráter consultivo, realizado com prazo definido e aberto a qualquer interessado, com o objetivo de receber contribuições sobre determinado assunto. Incentiva a participação da sociedade na tomada de decisões relativas à formulação e definição de políticas públicas. Contribui para aumentar a transparência do processo regulatório e favorece que a implementação do instrumento seja bem-sucedida, uma vez que consiste na última oportunidade para a sociedade apresentar contribuições que possam ser ainda incorporadas.

Vejamos o arcabouço legal que disciplina a necessidade de participação social e consulta pública para edição de normas na aplicação do AIR. O Decreto nº 10.411/2020 estabelece o seguinte:

Art. 8º **O relatório de AIR poderá ser objeto de participação social específica realizada antes da decisão** sobre a melhor alternativa para enfrentar o problema regulatório identificado e antes da elaboração de eventual minuta de ato normativo a ser editado.

Art. 9º Na hipótese de o órgão ou a entidade competente optar, após a conclusão da AIR, pela edição, alteração ou revogação de ato normativo para enfrentamento do problema regulatório identificado, **o texto preliminar da proposta de ato normativo poderá ser objeto de consulta pública ou de consulta aos segmentos sociais** diretamente afetados pela norma. (Vide Decreto nº 11.243, de 2022) Vigência (Vide Decreto nº 11.259, de 2022) Vigência

Parágrafo único. A realização de consulta pública será **obrigatória na**

hipótese do art. 9º da Lei nº 13.848, de 2019. (Vide Decreto nº 11.243, de 2022) Vigência

Art. 10. O órgão ou a entidade competente poderá utilizar os meios e os canais que considerar adequados para realizar os procedimentos de participação social e de consulta pública de que tratam os art. 8º e 9º.

Parágrafo único. Os procedimentos de que trata o caput garantirão prazo para manifestação pública proporcional à complexidade do tema.

Art. 11. A disponibilização do texto preliminar da proposta de ato normativo objeto de consulta pública ou de consulta aos segmentos sociais diretamente afetados **não obriga a sua publicação ou condiciona o órgão ou a entidade a adotar os posicionamentos predominantes.** (Ênfase adicionada).

Nesse diapasão, o art. 9º da Lei nº 13.848/2019, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, preconiza que:

Art. 9º **Serão objeto de consulta pública**, previamente à tomada de decisão pelo conselho diretor ou pela diretoria colegiada, **as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados.**

§ 1º A consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a **sociedade é consultada previamente, por meio do envio de críticas, sugestões e contribuições** por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da agência reguladora.

§ 2º Ressalvada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá **duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias**, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado.

§ 3º A agência reguladora deverá disponibilizar, na sede e no respectivo sítio na internet, quando do início da consulta pública, o relatório de AIR, os estudos, os dados e o material técnico usados como fundamento para as propostas submetidas a consulta pública, ressalvados aqueles de caráter sigiloso.

§ 4º As **críticas e as sugestões encaminhadas pelos interessados deverão ser disponibilizadas na sede da agência e no respectivo sítio na internet em até 10 (dez) dias úteis** após o término do prazo da consulta pública.

§ 5º O **posicionamento da agência reguladora sobre as críticas ou as contribuições** apresentadas no processo de consulta pública deverá ser **disponibilizado na sede da agência e no respectivo sítio na internet em até 30 (trinta) dias úteis** após a reunião do conselho diretor ou da diretoria colegiada para deliberação final sobre a matéria.

§ 6º A agência reguladora deverá estabelecer, em regimento interno, os procedimentos a serem observados nas consultas públicas.

Continuação da Nota Técnica nº 03/2024, da Assessoria de Justiça e Legislação, do TM.

§ 7º Compete ao órgão responsável no Ministério da Economia opinar, quando considerar pertinente, sobre os impactos regulatórios de minutas e propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados submetidas a consulta pública pela agência reguladora. (Ênfase adicionada).

A participação social possibilita que os cidadãos possam contribuir para o ato normativo, com o envio de comentários, visões e abordagens sobre o tema, corroborando para que o órgão público possa visualizar de forma ampla o assunto e os possíveis impactos sobre os regulados.

Outro fator importante a ser mencionado é que o Manual de Participação Social do Ministério da Economia “PARTICIPAÇÃO SOCIAL NO ÂMBITO DO DECRETO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR” incentiva preferencialmente a utilização da plataforma Participa+Brasil como mecanismo para receber contribuições da sociedade sobre a minuta de ato normativo, nos seguintes termos:

O Participa +Brasil é a plataforma digital do Governo Federal criada com o propósito de promover e qualificar o processo de participação social, a partir da disponibilização de módulos para divulgação de consultas e audiências públicas e é a plataforma de referência a ser **utilizada no âmbito do Ministério da Economia**. (Ênfase adicionada).

Vale salientar que a **consulta pública não tem caráter vinculante** e as contribuições não são computadas como em uma votação, e por essa razão, independentemente do teor e da quantidade de respostas, a decisão caberá à autoridade competente, conforme disposto no Art. 11 do Decreto nº 10.411/2020.

3. CONCLUSÃO


Em face do exposto, pode-se concluir o seguinte:

- a) pela legalidade da minuta de Portaria que almeja regulamentar a validade da PRPM;
- b) necessidade de realizar a AIR da aludida minuta de Portaria, que objetiva a resolução de problema regulatório, com realização de consulta pública para auxiliar na tomada de decisão da proposta, utilizando a plataforma Participa+Brasil e site do TM, tendo duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias; e
- c) que o Relatório de AIR nº 2/2024 encontra-se em consonância com ditames legais, não havendo óbice jurídico para o prosseguimento do procedimento; e

Continuação da Nota Técnica nº 03/2024, da Assessoria de Justiça e Legislação, do TM.

d) necessidade do encaminhamento da documentação para a Procuradoria Especial da Marinha (PEM), para exercício do múnus estabelecido nos arts. 2º e 5º, da Lei nº 7.642/1987.

Rio de Janeiro, 12 de abril de 2024.

Documento assinado digitalmente
 **JONES DE SOUZA SILVA**
Data: 12/04/2024 15:28:37-0300
Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

JONES DE SOUZA SILVA
Capitão de Corveta (T)
Assessor-Chefe de Justiça e Legislação

**MINISTÉRIO DA DEFESA
MARINHA DO BRASIL
TRIBUNAL MARÍTIMO**

RELATÓRIO Nº 02/2024

**RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO (AIR) REFERENTE À VALIDADE DA PROVISÃO DE
REGISTRO DA PROPRIEDADE MARÍTIMA - PRPM.**

SUMÁRIO:

SUMÁRIO EXECUTIVO	Cap-1
PROBLEMA REGULATÓRIO	Cap-2
IDENTIFICAÇÕES DOS ATORES OU GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO	Cap-3
IDENTIFICAÇÕES DA BASE LEGAL QUE AMPARA A ATUAÇÃO DO TM	Cap-4
IDENTIFICAÇÕES DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR	Cap-5
ALTERNATIVAS PARA ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO	Cap-6
ANÁLISES DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS	Cap-7
IMPACTOS SOBRE AS MICROEMPRESAS E AS EMPRESAS DE PEQUENO PORTE	Cap-8
INFORMAÇÕES SOBRE AS MANIFESTAÇÕES DO AIR	Cap-9
EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO DO ATO NORMATIVO	Cap-10
COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS PARA RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO	Cap-11
ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA	Cap-12
HIPÓTESES NÃO APLICADAS AO AIR	Cap-13
CONCLUSÃO	Cap-14

1 - SUMÁRIO EXECUTIVO

A competência do Tribunal Marítimo quanto ao Registro de Propriedade de Embarcações está sediada na Lei 7.652 de 3 de fevereiro de 1988, alterada pela Lei 9.774 de 21 de dezembro de 1998 – Lei do Registro da Propriedade Marítima.

Dispõe o art. 2º da Lei nº 7.652/1988, sobre o objetivo do registro de propriedade:

“Art. 2º O registro de propriedade tem por objeto **estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações.**” (grifos nossos)

A obrigatoriedade do registro de propriedade no Tribunal Marítimo (TM) está prevista no Parágrafo único do art. 3º da Lei supracitada quando a embarcação possuir Arqueação Bruta (AB) superior a 100 (cem) toneladas. Ressalta-se que o TM é o órgão da Administração Pública designado para normatização e condução do processo de registro de propriedade marítima devendo, portanto, desempenhar tal atribuição, de acordo com o Capítulo II e art. 35 da Lei acima mencionada.

Em análise comparativa entre a Provisão de Registro da Propriedade Marítima (**PRPM**) e o Título de Inscrição da Embarcação (**TIE**), cabe destacar que a Diretoria de Portos e Costas (DPC), representante da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), estabeleceu que o órgão de Inscrição expeça o TIE pelo SISGEMB, com validade de **5 (cinco) anos** para embarcações que possuírem Arqueação Bruta (AB) menor ou igual a 100 (cem) toneladas, de acordo com o previsto na alínea a, do inciso 2.5.1, do art. 2.5 da NORMAM-201/DPC e no inciso 2.5.3, do art. 2.5 da NORMAM-202/DPC.

O art. 5º da Lei nº 7.652/1988, estabelece dois tipos de documentos que, após a conclusão do processo administrativo e considerando a AB, serão expedidos aos proprietários das embarcações:

- a) Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM); e
- b) Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

A norma legal vigente não estabeleceu um prazo de validade para PRPM, entretanto o TM no exercício de sua função cartorária necessita manter o cadastro atualizado, de acordo com os requisitos estabelecidos no art. 22 da Lei nº 7.652/1988. Sendo assim, considerando que a DPC estabeleceu validade de 5 anos para TIE, vislumbra-se aplicar o mesmo prazo para a PRPM.

Diante do exposto, o objetivo principal da AIR, de acordo com a discricionariedade firmada no art. 35 da Lei nº 7.652/1988, seria verificar o impacto, **com a devida participação social**, de edição de Portaria, com a finalidade de normatizar a validade da PRPM.

Edição de Norma - O TM balizado na competência prevista no inciso II, do art. 13, da Lei nº 2180/1954, de manter o registro geral, e na discricionariedade estabelecida no art. 35 da Lei nº 7.652/1988, vislumbra estabelecer o prazo de validade **de até 5 (cinco) anos** para a PRPM, indo na mesma linha do TIE, pois esses documentos têm a mesma finalidade: **de servir de comprovação de propriedade da embarcação.**

Nesta Análise é apresentado o quadro abaixo para o enfrentamento do problema regulatório:

QUADRO DO TEXTO PROPOSTO

PORTARIA TM Nº ..., DE DE DE 2024.
Art. 1º Regulamentar a validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM).
§ 1º O período de validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) será de:
I – acordo com o estabelecido no contrato de afretamento, não podendo ultrapassar a cinco anos;
II – cinco anos, caso o Proprietário seja o armador da embarcação.

Art. 2º A PRPM poderá ser renovada, mediante solicitação do Proprietário/Armador.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor em ... de ... de 2024.

2 – PROBLEMA REGULATÓRIO

O problema regulatório surgiu da necessidade de edição de ato normativo, tendo em vista que a não previsão de uma validade para PRPM dificulta na manutenção de um banco de dados atualizado, em desacordo com os requisitos estatuídos pela Lei nº 7.652/1988.

Corroborando com os requisitos legais, observamos as Normas editadas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) representante da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), que no uso da discricionariedade prevista na Lei nº 9.537/1997 – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, estabeleceu validade para o Título de Inscrição de Embarcação (TIE), o qual tem a finalidade **de servir de comprovação de propriedade da embarcação**, assim como a PRPM, nos termos do art. 5º, da Lei nº 7.652/1988.

Causa e Extensão do problema regulatório:

A norma legal vigente não estabeleceu um prazo de validade para a PRPM, entretanto o TM de acordo com o estabelecido no art. 35 da Lei nº 7.652/88, e nos moldes das NORMAM, vislumbra editar norma infralegal com a finalidade de expedir a PRPM com validade **de até 5 (cinco) anos**, para embarcações que possuam AB maior que cem toneladas.

Assim, exsurge como **causa-raiz** do problema regulatório a necessidade de edição de ato normativo, para estabelecer validade adequada a PRPM.

2.1 – Justificativa para a edição do ato normativo

a) Estabelecer validade para a PRPM, em consonância com a Lei nº 7.652/1988 propiciando, também, a manutenção de cadastro atualizado, em benefício tanto dos particulares quanto da Administração Pública;

b) Reduzir a possibilidade de utilização da PRPM de forma irregular;

c) Conferir ao proprietário da embarcação o documento com o prazo de validade que atenda como prova de propriedade; e

d) Contribuir para segurança da navegação.

Destaca-se também, o art. 19 da Lei nº 7.65/1988. *“A armação, qualquer que seja a sua modalidade, deverá ser averbada à margem do registro da embarcação e na respectiva Provisão.”*, no qual a Armação deve ser averbada à margem do Registro da Propriedade, portanto, a validade da PRPM deve ser fixada pela duração do contrato de afretamento, dentro do limite de cinco anos, conforme estabelecido na minuta de Portaria.

Os dados sobre o Armador devem estar atualizados na PRPM, para o efetivo controle sobre o responsável pela embarcação como determina a Lei do Registro da Propriedade Marítima. Sendo importante mencionar que a emissão da nova PRPM, decorrente de averbação de contrato de afretamento não terá custos para o requerente, dentro do prazo de cinco anos estabelecido.

É imperioso destacar que o estabelecimento de validade para PRPM, não cancela o registro da Propriedade Marítima, e sim que o proprietário deverá manter o documento válido para realizar qualquer modalidade legal de transferência de propriedade.

No que tange aos custos para expedição da PRPM, cabe destacar que estão previstos na Tabela de Custas do Tribunal Marítimo (disponível em https://www.marinha.mil.br/tm/?q=tabela_custas_registro), os quais não foram alterados, considerando que o novo ato normativo pretende apenas e tão-somente regular o prazo de validade da PRPM.

3 – IDENTIFICAÇÕES DOS ATORES OU GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

Os agentes econômicos, os usuários dos serviços prestados e os demais afetados pelo problema regulatório identificado, são os seguintes:

I – Órgão de Governo – TM, órgão responsável pela condução dos processos de Registro da Propriedade Marítima; e

II – Proprietário da embarcação/Armadores – pessoas físicas ou jurídicas com embarcação registrada no TM (no caso de Armadores deverá possuir contrato de afretamento em vigor).

4 – IDENTIFICAÇÕES DA BASE LEGAL QUE AMPARA A ATUAÇÃO DO TM

A fundamentação legal que ampara a ação do órgão ou da entidade quanto ao problema regulatório identificado encontra-se prevista nos arts. 1º a 11, da Lei nº 7.652/1988. Ademais, a norma supramencionada estabelece, ainda, competência ao TM para editar atos normativos conforme disposto no art. 35:

“Art. 35 O Tribunal Marítimo baixará as normas complementares referentes à instrução e tramitação dos processos de registro em geral.”

5 – IDENTIFICAÇÕES DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

Os objetivos da presente AIR são notadamente a edição de Portaria Normativa que regulamentará a validade da PRPM e dar segurança jurídica na aplicação da norma.

Objetivo Geral	Objetivos Específicos
- estabelecer validade para a PRPM, com prazo de até 5 anos.	- reduzir a possibilidade de utilização da PRPM, de forma irregular, por proprietário da embarcação (ex: embarcação desmanchada ou embarcação confiscada por Governo estrangeiro e não comunicado ao TM pelo proprietário). - conferir ao proprietário da embarcação o documento requerido com o prazo de validade que atenda como prova de propriedade, tendo como norte os princípios da legalidade, finalidade, razoabilidade e da segurança jurídica estabelecidos na Lei 9.784/1999. - contribuir consideravelmente para manutenção do cadastro de proprietários atualizado e fidedigno. - contribuir para segurança da navegação.

6 – ALTERNATIVAS PARA ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

Alternativa 1 – manutenção do cenário atual, sem adotar medidas para edição de Norma com finalidade de regulamentação da validade para PRPM e sem incluir medidas não-normativas, contudo não soluciona o problema identificado, que possui natureza de falha regulatória.

Alternativa 2 – editar Portaria Normativa, em consonância com os motivos já esposados.

Alternativa 3 – implementação de medidas não normativa (publicar guia com os documentos necessários para renovação da PRPM, por motivo de término de validade). Entende-se que não resolve o problema regulatório, pois o documento normativo adequado para estabelecer validade à PRPM é a Portaria, baseado no princípio da segurança jurídica.

7 – ANÁLISES DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

Buscou-se verificar como as opções poderiam impactar os agentes envolvidos (administração pública e proprietário da embarcação/Armador) em termos de vantagens e desvantagens, sendo para isso considerado o alcance dos objetivos pretendidos.

Nas tabelas a seguir verificaremos os impactos mais relevantes:

TABELA 1

Alternativa 1 (manutenção do cenário atual).

AGENTE IMPACTADO	VANTAGENS	DESVANTAGENS	CUSTO REGULATÓRIO
PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO/ ARMADOR		- insegurança jurídica pela permanência da falha regulatória.	Sem alteração de custo.
TRIBUNAL MARÍTIMO		- possibilidade de utilização da PRPM de forma irregular, por proprietário da embarcação que não satisfaça as condições legais. - dificuldade na manutenção de cadastro de proprietários atualizado.	

TABELA 2

Alternativa 2 (Edição de Portaria Normativa).

AGENTE IMPACTADO	VANTAGENS	DESVANTAGENS	CUSTO REGULATÓRIO
PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO/ ARMADOR	- transparência quanto a validade da PRPM. - segurança jurídica na expedição da PRPM.	- necessidade de apresentação de requerimento para renovação da PRPM, com pagamento de custas e taxa.	R\$ 86,00 (custas) mais R\$ 4,30 (taxa de expediente).
TRIBUNAL MARÍTIMO	- Estabelecimento de regulação normativa quanto à validade da PRPM. - contribuir consideravelmente para manutenção de um cadastro de proprietário atualizado e fidedigno, corroborando, também, para a segurança da		Sem alteração de custo.

	navegação e segurança jurídica. - possibilitar ao TM o exercício de seu múnus legal de fiscalizar, com regularidade, a manutenção das condições para emissão da PRPM como prova de propriedade da embarcação.		
--	--	--	--

TABELA 3

Alternativa 3 - medidas não normativa

AGENTE IMPACTADO	VANTAGENS	DESVANTAGENS	CUSTO REGULATÓRIO
PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO/ ARMADOR	- manutenção do estado atual, sem a obrigatoriedade de solicitar renovação da PRPM.	- possíveis questionamentos por não previsão de normatização nos moldes do estabelecido para validade do TIE, pois os dois documentos têm a mesma finalidade e insegurança jurídica.	Sem alteração de custo.
TRIBUNAL MARÍTIMO		- insegurança jurídica, pois não permite ao TM o exercício de seu múnus legal de fiscalizar, com regularidade, a manutenção das condições para emissão da PRPM como prova de propriedade da embarcação.	

7.1 - Análise do impacto concorrencial:

Cabe destacar que a presente AIR **não** se aplica nas seguintes situações:

- a) limitação do número ou a variedade de fornecedores;
- b) limitação da rivalidade entre empresas;
- c) redução do incentivo à competição;
- d) limitação das opções dos clientes e a informação disponível;
- e) potencial de diminuir o incentivo à competição; ou
- f) potencial de promover a competição.

8 – IMPACTOS SOBRE AS MICROEMPRESAS E AS EMPRESAS DE PEQUENO PORTE

A edição de Portaria Normativa que regulamente a validade da PRPM, não traz impactos sobre as microempresas e as empresas de pequeno porte.

9 – INFORMAÇÕES SOBRE AS MANIFESTAÇÕES DA AIR

Os atores dos grupos serão consultados por meio de tomada de subsídios que será aberto a toda a sociedade com objetivo de auxiliar na definição do problema regulatório. Tal processo de participação e controle social será disponibilizado na página <https://www.gov.br/participamaisbrasil/consultas-publicas> na internet.

10 – EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO DO ATO NORMATIVO

É possível verificar, como **efeito positivo**, o aumento da segurança jurídica na condução dos processos para emissão da PRPM e clareza sobre os requisitos necessários para requerimento de renovação da Provisão de Registro.

Já como **efeito negativo**, as PRPM serão emitidas com prazo de validade de até 5 anos, e o proprietário da embarcação precisará solicitar renovação da Provisão de Registro, caso não esteja válida para realizar qualquer modalidade legal de transferência de propriedade.

Com relação aos riscos da edição de ato normativo, pode-se apontar, ainda que não se vislumbre tal hipótese, o risco de regulação excessiva que poderá impor ao particular o peso da burocracia para ter o documento válido como prova de propriedade. Entretanto, como medida de mitigação, a disponibilização do texto preliminar da Portaria para consulta pública permitirá aos interessados opinar e participar do texto final do documento regulatório.

11 – COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS PARA RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

Considerando-se que se trata de proposta de edição de ato normativo, para estabelecer a validade da PRPM, conforme amplamente demonstrado nesta AIR, entende-se que não se aplicam as metodologias da análise multi-critérios, custo-efetividade, custo, risco ou risco-risco.

11.1 - Indicação da justificativa para a escolha de metodologia

Foi escolhida a metodologia de **análise de custo-benefício**, pois permite aferir os custos para implementação de nova norma tanto para o particular quanto para a administração pública. Identificamos nesse contexto os custos de conformidade, os custos administrativos e os benefícios decorrentes da adoção para ambos.

11.2 - Análise de custo-benefício

A edição de Atos Normativos podem gerar custos tanto para o setor privado quanto para o setor público, estes podem ser classificados em custos de conformidade para o proprietário da embarcação e custos administrativos para o TM.

No caso em tela a edição de Portaria normativa impactará no custo de conformidade, trazendo ao proprietário da embarcação a obrigação direta de pagamento de custas sobre a renovação da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM), pois será expedida com validade de até 5 (cinco) anos e se houver necessidade de realizar qualquer modalidade legal de transferência de propriedade, a PRPM deverá estar válida, caso contrário, será necessário solicitar renovação da Provisão de Registro com apresentação de novo requerimento, implicando no pagamento das custas de renovação.

É importante destacar que o legislador previu o pagamento das custas e taxas ao Tribunal conforme estabelecido no art. 156, da Lei 2.180/1954, sendo regulamentada pelo Decreto nº 93.667/1986, alterado pelo Decreto nº 645/1992.

De acordo com o Parágrafo único, do art. 1º, do Decreto nº 93.667/1986 foi editada a Portaria TM/MB nº 7, de 8 de fevereiro de 2023 (disponível em <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=portarias-normativas>), estabelecendo o valor de R\$ 86,00 (**Averbação em geral**). Reputa-se importante mencionar

que o valor é módico, em relação ao adotado por outros órgãos registrais, não gerando, portanto, impacto financeiro significativo.

Já referente aos custos administrativos para o Tribunal, por exemplo, de treinamento de pessoal, não haverá impactos, pois os requerimentos referentes a expedição da PRPM já fazem parte do dia a dia dos analistas lotados no Setor Registral.

11.3 - Custos associados à adoção da norma, inclusive os de caráter não financeiro

A alteração da norma não gera custos administrativos para o TM, contudo gera custos de conformidade para o particular, conforme disposto no item 11.2.

12 – ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

Elaboração do ato normativo com a edição de Portaria, cuja minuta encontra-se em conjunto a esse Relatório de AIR. Caso seja editado ato normativo, será publicado por meio dos canais oficiais.

12.1 - prazo para implementação

Prazo de 45 dias para Realização de Processo de Participação Social e após edição da Portaria Normativa (respeitando o previsto no Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019).

12.2 – monitoramento do impacto e da revisão da regulação

O ato normativo será monitorado pela agenda de ARR (Avaliação do Resultado Regulatório) e quando houver atualização da legislação.

13 – HIPÓTESES NÃO APLICADAS A AIR QUE REGULAMENTA A VALIDADE DA PRPM

a) indicação da estimativa do impacto orçamentário-financeiro se for o caso, inclusive na hipótese de a proposta implicar renúncia de receita, criação, aperfeiçoamento ou expansão da ação governamental, ou aumento de despesas (art. 32 do Decreto nº 9.191, de 2017);

b) apresentação da estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que entrar em vigor e nos dois anos subsequentes, da qual deverá constar, de forma clara e detalhada, as premissas e as metodologias de cálculo utilizadas, e indicará:

I - se a medida proposta foi considerada nas metas de resultados fiscais previstas na lei de diretrizes orçamentárias; e

II - a simulação que demonstre o impacto da despesa com a medida proposta;

c) declaração de que a medida apresenta:

I - adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual; e

II - compatibilidade com o plano plurianual, com a lei de diretrizes orçamentárias e com o art. 107 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias;

d) a indicação da criação ou da prorrogação de benefícios de natureza tributária, da qual decorra renúncia de receita, deverá conter exposição justificada sobre o atendimento às condições previstas no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000; e

e) indicação da análise do impacto da medida sobre o meio ambiente e sobre outras políticas públicas, inclusive quanto à interação ou à sobreposição (art. 32 do Decreto nº 9.191, de 2017), quando couber.

14 – CONCLUSÃO

Propõe-se a edição de ato normativo com o objetivo de regulamentar a validade da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) para solucionar o problema regulatório.

Caso a presente análise seja aprovada, as próximas fases são:

- a) Realização de Processo de Participação e Controle Social (PPCS), na modalidade de Consulta Pública;
- b) Análise das contribuições Recebidas;
- c) Análise jurídica da proposta final; e
- d) Deliberação final da proposta.

RESPONSÁVEIS PELA ELABORAÇÃO

SO-PL 86.9680.84 LUIS CLÁUDIO PEREIRA **GOMES** - Analista da Divisão de Exame e Instrução

Documento assinado digitalmente



LUIS CLAUDIO PEREIRA GOMES
Data: 25/04/2024 12:33:22-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

1°SG-ES 02.1456.18 GUSTAVO MATEUS **GRIÕN** - Auxiliar da Assessoria de Justiça e Legislação

Documento assinado digitalmente



GUSTAVO MATEUS GRION
Data: 25/04/2024 16:05:47-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Rio de Janeiro, 25 de abril de 2024.

De acordo:

JORGE LUIS CARNEIRO CAMELLO



Documento assinado digitalmente

JORGE LUIS CARNEIRO CAMELLO
Data: 25/04/2024 14:11:48-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Capitão de Corveta (RM1-T)

Encarregado da Divisão de Exame e Instrução

Rio de Janeiro, 25 de abril de 2024.

Aprovo:



Documento assinado digitalmente
DIONISIO TAVARES DA CAMARA JUNIOR
Data: 25/04/2024 15:29:16-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

DIONÍSIO TAVARES DA CÂMARA JUNIOR

Capitão de Mar e Guerra (RM1)

Diretor de Registros