

RELATÓRIO COMPARATIVO

RP 1 – SURINAME

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS NORMATIVAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE PASSAGEIROS DOS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN

FICHA TÉCNICA

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Diretor-geral: Mário Rodrigues Júnior

Diretor: Weber Ciloni

Diretor: Davi Ferreira Gomes Barreto

Diretora: Elisabeth Alves da Silva Braga

Diretor: Marcelo Vinaud Prado

Assessoria Técnica para o Transporte Internacional (ASTECH)

Chefe: Noboru Ofugi

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC)

Superintendente: Rosimeire Lima de Freitas

Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS)

Superintendente: João Paulo de Souza

Superintendência de Fiscalização (SUFIS)

Superintendente: Mauricio Hideo Taminato Ameomo

Superintendência Executiva (SUEXE)

Superintendente: Murshed Menezes Ali

Gestor do TED: Noboru Ofugi

Fiscal do TED: Marcos Antônio Lima das Neves

Grupo de Trabalho – ANTT

I – Titulares

Sandro Vieira da Rosa - ASTEC

Eugênio José Saraiva Câmara Costa - SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi - SUFIS

Wilbert Ribeiro Junquillo - SUPAS

Ana Beatriz Rodrigues Castro - SUEXE

II - Suplentes

André Dulce Gonçalves Maia - ASTEC

Tiago Barbosa de Oliveira - SUROC

Rafael de Carvalho Bastani - SUFIS

André Ricardo Rodrigues - SUPAS

Elisa Guedes Guerra – SUEXE

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Reitor: Ubaldo Cesar Balthazar, Dr.

Pró-Reitor de pesquisa: Sebastião Roberto Soares, Dr.

Diretor do Centro Tecnológico: Edson Roberto De Pieri, Dr.

Chefe do Departamento de Engenharia Civil: Prof. Wellington Longuini Repette, Dr.

Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)

Coordenador geral: Amir Mattar Valente

APRESENTAÇÃO

Cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), segundo a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabelece a sua criação, representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões, que envolvem países da América do Sul. As atas e anexos resultantes destas, complementarmente ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

A ANTT tem participado das reuniões da Comissão de Seguimento do ATIT (Comissão do Artigo 16), nas quais se discute as necessidades de alterações e/ou complementações do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções. Adicionalmente, a ANTT participa das Reuniões do Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho 5 – Transportes do Mercosul (SGT-5), com o tema “Harmonização dos procedimentos de fiscalização”, que foi criado visando ao avanço em temas importantes que tratam da uniformização de procedimentos.

Portanto, é indispensável que a agência conheça integralmente a legislação e os procedimentos adotados nos outros países participantes, para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada. Além disso, o conhecimento da legislação é necessário para que a ANTT possa identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos adotados em outros países que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil, conforme estabelecido pelo Art. 32 da Lei nº 10.233/2001.

Por meio de um termo de execução descentralizada (TED nº 002/2014 ANTT/UFSC), foram realizados o levantamento e a organização, em um banco de dados, das atas das reuniões anteriormente citadas, bem como resoluções, diretrizes e decisões dos grupos e câmaras do Mercado Comum do Sul (Mercosul); acordos internacionais; leis, decretos-lei, e decretos do poder executivo da Presidência da República; portarias do Ministério dos Transportes; resoluções e portarias da ANTT; resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN); resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); circulares da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); além de instruções normativas de diversos órgãos com competência para regular aspectos pertinentes aos serviços de transporte rodoviário.

Além disso, o TED 002/2016 ANTT/UFSC, denominado "Levantamento, análise e comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil", resultou na proposição de subsídios para propostas de alteração de acordos bilaterais e multilaterais, do ATIT e para a elaboração dos *Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros*. No âmbito do referido TED, foram analisadas e comparadas as normativas da Argentina, da Bolívia, do Chile, do Paraguai, do Peru, do Uruguai, da Venezuela, da Guiana e da Guiana Francesa.

Além do ATIT, outro marco regulatório de transporte terrestre internacional entre os países da América do Sul foi firmado no âmbito da Comunidade Andina (CAN), que possui como membros a Bolívia, Colômbia, Equador e Peru. Esse marco é composto pela Decisão 398, de 17 de janeiro de 1997, que trata sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia e a

Decisão nº 399, de 17 de janeiro de 1997, que trata sobre o transporte internacional de cargas por rodovias.

Assim, o presente estudo, elaborado em continuidade à etapa realizada no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, tem como objetivo complementar as ações que já vêm sendo executadas pela Agência, por meio da reunião dos instrumentos normativos dos seguintes países: Colômbia, Equador e Suriname, além da realização das análises necessárias para a comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os acordos bilaterais e com o ATIT. Ressalta-se que, dos membros da CAN, apenas Colômbia e Equador não possuem acordo de transporte com o Brasil. O Suriname não é membro da CAN e tampouco possui, atualmente, acordo de transporte vigente com o Brasil.

Nesse contexto, também compõem as atividades deste estudo o levantamento dos instrumentos normativos vigentes no âmbito da CAN e a sua comparação com o ATIT, visando subsidiar a ANTT na proposição de harmonização entre as normas do Acordo e da CAN relacionadas ao transporte terrestre.

O resultado deste trabalho subsidiará as propostas da ANTT para a alteração de acordos bilaterais, do ATIT e do Protocolo sobre Infrações e Sanções e a elaboração dos Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros, podendo assim reduzir os conflitos de cunho operacional e diplomático, atender às reivindicações do setor privado e promover uma efetiva integração entre os países, além de garantir maior celeridade e confiabilidade aos processos fiscalizatórios.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	11
2. Metodologia.....	13
3. Contextualização.....	15
3.1. Integração regional por blocos econômicos.....	15
3.2. Organizações internacionais.....	16
3.2.1. Associação Latino-americana de Integração (ALADI) e o ATIT.....	17
3.2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul).....	18
3.2.3. Comunidade Andina (CAN).....	18
3.3. Brasil.....	18
3.3.1. Geografia e demografia.....	19
3.3.2. Mapa rodoviário.....	20
3.3.3. Características gerais do transporte de cargas.....	21
3.3.4. Características gerais dos transportes de passageiros.....	23
3.3.5. Ordenamento jurídico.....	24
3.3.6. Arranjo institucional relativo ao transporte terrestre internacional.....	26
3.3.7. Processo de incorporação de acordos internacionais.....	27
3.4. Suriname.....	28
3.4.1. Geografia e demografia.....	28
3.4.2. Mapa rodoviário.....	29
3.4.3. Características gerais do transporte de cargas.....	31
3.4.4. Características gerais do transporte de passageiros.....	32
3.4.5. Ordenamento jurídico.....	33
3.4.6. Arranjo institucional para o transporte terrestre internacional.....	36
3.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais.....	37
4. Relações entre Brasil e Suriname.....	37
4.1. Interações fronteiriças.....	39
4.2. Malha rodoviária.....	41
4.3. Transporte rodoviário de cargas.....	42
4.4. Transporte rodoviário de passageiros.....	44
4.5. Malha ferroviária.....	44

4.6. Transporte ferroviário de cargas e passageiros	44
5. Visitas técnicas	45
6. Análises comparativas	47
6.1. Autorizações, documentos de transporte e serviços	47
6.1.1. Autorizações.....	47
6.1.1.1. Licenças Originárias e Complementares.....	47
6.1.1.2. Autorizações especiais.....	58
6.1.2. Documentos de transporte.....	62
6.1.2.1. Documentos obrigatórios	62
6.1.3. Serviços.....	67
6.1.3.1. Transporte local.....	67
6.1.3.2. Utilização de veículos de terceiros.....	68
6.1.3.3. Transporte multimodal de cargas.....	70
6.1.3.4. Bagagem e encomendas.....	72
6.2. Tarifas e pedágios	76
6.2.1. Tarifas.....	76
6.2.1.1. Transporte de cargas.....	78
6.2.1.2. Transporte de passageiros.....	80
6.2.2. Pedágios.....	84
6.2.2.1. Transporte de cargas.....	84
6.2.2.2. Transporte de passageiros.....	85
6.3. Seguros	86
6.3.1. Seguros relativos a cargas e mercadorias.....	88
6.3.2. Seguros relativos a pessoas e a terceiros.....	91
6.4. Produtos perigosos	97
6.5. Normas técnicas	104
6.5.1. Itens obrigatórios dos veículos.....	107
6.5.2. Limites de dimensões e pesos.....	116
6.5.3. Limites ambientais.....	117
6.6. Infrações e sanções.....	121
6.6.1. Infrações na operação de transporte internacional de passageiros.....	122
6.6.2. Infrações na operação de transporte internacional de cargas	125
6.6.3. Infrações na operação de transporte de produtos perigosos.....	126

6.6.4. Fiscalização.....	127
6.6.4.1. Da atividade de fiscalização exercida pela ANTT no âmbito do ATIT.....	128
6.6.4.2. Leis e normas de trânsito.....	128
6.7. Transporte ferroviário de cargas e passageiros	129
Referências.....	131
Apêndices e anexos.....	161
Apêndice 1 – Resumos da legislação brasileira.....	163
Apêndice 2 – Resumos da legislação surinamesa.....	197
Apêndice 3 – Legislações internacionais.....	207
Lista de figuras	215
Lista de gráficos.....	215
Lista de quadros.....	215
Lista de tabelas.....	215
Lista de siglas	216

1. Introdução

No que tange às relações internacionais, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, entre os quais se destacam o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a União das Nações Sul-Americanas (Unasul). O Brasil tem firmado acordos bilaterais com diversos países da América do Sul, entre eles a Guiana, a Guiana Francesa (França) e a Venezuela, com vistas ao desenvolvimento da regulação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros e o estabelecimento dos princípios fundamentais de reciprocidade.

Desse modo, o presente estudo busca, em suma, o levantamento, a análise e a comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros da Colômbia, Equador e Suriname com o Brasil, bem como do ATIT com a CAN.

Para tanto, o Relatório Parcial Comparativo 1 analisa e compara as legislações referentes ao arcabouço regulatório do transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros do Brasil e do Suriname, contemplando o conjunto de atividades que, dentro do **Objeto 1 – Levantamento, análise e comparação dos instrumentos normativos**, compõem a **Fase 1 – Obter e organizar informações** e a **Fase 2 – Estudar os instrumentos normativos levantados e realizar análises comparativas**.

O presente relatório está segmentado em seis capítulos, além desta introdução e das considerações finais, quais sejam:

- » Metodologia
- » Contextualização
- » Relações entre Brasil e Suriname
- » Visitas técnicas
- » Análises
- » Comparações.

2. Metodologia

A metodologia utilizada no desenvolvimento dos estudos é caracterizada por dois marcos: (i) é empregada uma lógica própria, decorrente principalmente de observação de conteúdo do acordo mais relevante referente ao transporte internacional de cargas e passageiros na América Latina – o ATIT, enquadrando-se cada normativa por área de assunto predominante, por país e por tema; (ii) usa-se como alicerce analítico o método funcional do Direito Comparado para captar as divergências e semelhanças entre os múltiplos instrumentos normativos do Brasil e dos demais países analisados.

Nesse contexto, e no que tange ao processo operacional de estruturação lógica das normativas dos dois países analisados (Brasil e Suriname), foram criadas divisões temáticas em função do conteúdo exposto no ATIT, no Segundo Protocolo Adicional ao *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre*, nas atas de reunião do Mercosul e nos acordos bilaterais ou multilaterais envolvendo os países ora analisados.

A fim de permitir a associação imediata entre as tratativas do Brasil e dos demais países estudados, optou-se pela separação dos seguintes temas:

- » Autorizações, Documentos e Serviços
- » Tarifas e Pedágios
- » Seguros
- » Produtos perigosos
- » Normas técnicas
- » Infrações e Sanções.

Além dessa classificação, todas as normativas foram verificadas quanto à existência de alterações ou revogações e quanto à possibilidade, *in abstracto* e *a priori*, de sua harmonização, levando-se em consideração se eram normativas referentes ao transporte internacional.

Após essa triagem das normativas, partiu-se para a segunda etapa de comparação. Considera-se o método funcional do Direito Comparado como diretriz metodológica da etapa de comparação do relatório. Optou-se por esse uso, pois, conforme defende Cury (2014), é possível desenvolver análises consistentes em abordagens holísticas que estudam sistematicamente o objeto, considerando-se semelhanças funcionais entre diferentes ordenamentos jurídicos. Dessa forma, definiram-se os diferentes instrumentos normativos do Suriname e suas competências, bem como suas equivalências com os órgãos no Brasil para execução da tarefa sem prejuízos deliberativos para futura harmonização.

É importante ressaltar que certas definições sob as quais as legislações estudadas versam são determinações acordadas entre os Estados, que possuem um mesmo entendimento geral, porém adaptado às especificidades locais de cada região. Pode-se citar, como exemplo, o tratamento legal conferido ao transporte das mercadorias perigosas ou às questões de acessibilidade no transporte de passageiros.

No que diz respeito ao transporte de produtos perigosos, há a necessidade de uma normativa que resguarde a segurança de trabalhadores que tenham contato com produtos químicos. Apesar de cada país estabelecer uma normativa quanto ao assunto, há uma regra geral

formulada na Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e assinada em 25 de junho de 1990, em Genebra, que fixa as bases para que normativas nacionais sejam elaboradas e sejam postas em vigor em cada país. O Brasil internalizou essa regra, conhecida como Convenção 170, que trata da segurança na utilização de produtos químicos no trabalho, por meio do Decreto nº 2.657, de 3 de julho de 1988, incluindo-a em seu ordenamento jurídico nacional.

No caso da acessibilidade ao transporte sem discriminação às pessoas com deficiências, o Brasil internalizou, por meio do Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, a Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinado em Nova Iorque no dia 30 de março de 2007. Posteriormente, foram promulgados decretos que tratam de temas específicos na questão da acessibilidade, como o passe livre.

Portanto, a futura harmonização das normativas aqui comparadas, que tratam desses temas, se dará nas normativas nacionais promulgadas pelos países que se diferenciam entre si, uma vez que são adaptadas às especificidades de cada Estado, porém que se baseiam nos mesmos princípios.

3. Contextualização

Com o propósito de compreender o contexto em que o ordenamento jurídico de cada país está inserido, este capítulo destina-se a consolidar informações sobre integração regional por blocos econômicos e organizações internacionais. Também são apresentados dados específicos sobre a geografia, demografia, malha rodoviária, características gerais dos transportes de carga e de passageiros e os arranjos institucionais de cada país.

3.1. INTEGRAÇÃO REGIONAL POR BLOCOS ECONÔMICOS

Os blocos econômicos constituem processos de integração entre dois ou mais países que tenham interesse em se desenvolverem por meio de acordos e tratados. Há cinco níveis de integração, os quais variam conforme a adesão aos instrumentos facilitadores de comércio. O Brasil participa de alguns blocos, e a ação de harmonização da legislação rodoviária internacional de cargas e passageiros com países vizinhos caracteriza um avanço em alcançar um maior nível de integração.

O primeiro nível trata da área ou zona de preferência tarifária, em que os países criam acordos para diminuir o Imposto sobre Importação (II) incidente sobre um grupo ou da totalidade de mercadorias. As reduções são guiadas por um cronograma, podendo ser fixas ou gradativas e ter por objetivo a eliminação total da tarifa alfandegária, passando para o segundo nível de integração. Para isso, faz-se necessário o documento Certificado de Origem, que garante a procedência do produto como sendo de um país participante do bloco e sem o qual haverá necessidade de pagamento do imposto.

O segundo nível é a Área ou Zona de Livre-Comércio, no qual são eliminados os IIs, criando-se uma preferência para compra de mercadorias dos países-membros e, com isso, a geração de empregos, entre outros fatores desenvolvimentistas. O Certificado de Origem faz-se necessário para evitar que países terceiros comprem de um dos integrantes do bloco e reexportem a mercadoria, sem pagar devidamente pelos direitos alfandegários.

No terceiro nível tem-se a União Aduaneira, marcada, além da isenção do II, pelo fato de os países-membros passarem a tratar igualmente as importações advindas de outros países com o uso de uma tarifa externa igual para todos, conhecida como Tarifa Externa Comum (TEC).

Como quarto nível de integração tem-se o Mercado Comum, em que, além da ausência do II e da instauração da TEC, o tratamento de livre circulação é extrapolado para mão de obra e capitais, podendo, assim, eliminar as muitas barreiras de investimento estrangeiro entre os estados-membros, que atrasam os processos de internacionalização.

Por último, a situação de maior integração chama-se União Econômica. A diferença entre as demais etapas e está no foco político-econômico, e não apenas econômico, das medidas. A criação de um Banco Central e a tentativa de implementação de uma moeda única caracterizam o foco em tornar o desenvolvimento mais homogêneo e preocupado com questões como: inflação, endividamento e demais questões públicas.

Em função da temática central do projeto, qual seja o transporte terrestre, serão analisadas organizações internacionais de integração regional como Mercosul, Associação Latino-

Americana de Integração (ALADI) e CAN, por debaterem o tema e terem conseguido diversos avanços, inclusive no que se refere à homogeneização normativa entre os países membros.

3.2. ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

As organizações internacionais (OI) multiplicaram-se após o fim da Segunda Guerra Mundial como mecanismos mantenedores de ordem e paz no sistema internacional. No Parecer Consultivo de 11 de abril de 1949, da Corte Internacional de Justiça, foi reconhecida a personalidade jurídica das OI. Logo, são consideradas sujeitos de Direito Internacional Público, assim como os Estados.

Com o desenvolvimento das telecomunicações e o paralelo processo de globalização, as relações internacionais se tornaram mais dinâmicas e frequentes. No que tange ao comércio internacional, essas mudanças criaram a necessidade de apoio institucional, por meio das organizações internacionais, para que se evitassem fraudes e concorrência desleal e se aumentasse a integração. Uma das formas de se alcançar esses objetivos, especificamente no sentido de integração logística, foi a criação de OIs cujo escopo de atuação envolve temas como: controle fronteiriço, infraestrutura logística, questões sobre transportes dos mais diversos modais, entre outros.

O Quadro 1 – **Organizações Internacionais** latino-americanas e seus participantes

apresenta algumas OIs latino-americanas preocupadas com o processo de integração regional voltadas à infraestrutura e coordenação logística, das quais serão brevemente descritas o Mercosul, a ALADI e a CAN, que são de maior interesse ao projeto. Também no âmbito do CARICOM, do qual o Suriname é País-Membro, ocorrem discussões acerca do transporte regional de cargas e passageiros, tema identificado no Plano Estratégico 2015-2019 do bloco como essencial para o aumento da competitividade e crescimento econômico da região. No entanto, o setor de transporte no âmbito do CARICOM é dividido em duas áreas principais o marítimo e o aéreo, não contemplando em suas ações, portanto, o transporte terrestre regional. Ademais, salienta-se que esse bloco não será objeto de estudo ou comparação para fins de harmonização normativa.

Também são apresentados no Quadro 1 os acordos mais representativos sobre essas questões, como o ATIT – diretriz normativa para as comparações; e a Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), apenas a título de comparação da quantidade de países aderentes. Os países destacados em negrito fazem parte deste estudo.

PAÍSES	ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS					ACORDOS	
	MERCOSUL	ALADI	UNASUL	CAN	U.E	ATIT	IIRSA
Argentina							
Brasil							
Bolívia							
Chile							
Colômbia							
Cuba							
Equador							
Guiana							

PAÍSES	ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS					ACORDOS	
	MERCOSUL	ALADI	UNASUL	CAN	U.E	ATIT	IIRSA
Guiana Francesa							
México							
Paraguai							
Panamá							
Peru							
Suriname							
Uruguai							
Venezuela							
Países membros							
Países associados							

Quadro 1 – Organizações Internacionais latino-americanas e seus participantes

Elaboração: La bTrans/UFSC (2020)

3.2.1. Associação Latino-americana de Integração (ALADI) e o ATIT

A ALADI foi criada a partir da assinatura, em 12 de agosto de 1980, do Tratado de Montevidéu, tendo como signatários: Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, Guiana, México, Paraguai, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela. Seus princípios gerais são os seguintes: pluralismo em matéria política e econômica, convergência progressiva de ações parciais para a criação de um mercado comum latino-americano, flexibilidade, tratamentos diferenciais com base no nível de desenvolvimento dos países membros e multiplicidade nas formas de concertação de instrumentos comerciais.

Um dos feitos da ALADI em função do desenvolvimento do transporte terrestre na região foi a concepção do Acordo de Transporte Internacional Terrestre, assinado em 1º de janeiro de 1990, por Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Ele é o principal instrumento regulador da prestação de serviços de transporte internacional terrestre, tanto de cargas quanto de passageiros. A função do acordo é:

Adotar uma norma jurídica única reflita os princípios essenciais acordados por esses Governos, particularmente aqueles que reconhecem o transporte internacional terrestre como serviço de interesse público fundamental para a integração de seus respectivos países e no qual a reciprocidade deve ser entendida como o regime mais favorável para otimizar a eficiência desse serviço. (BRASIL, 1990a, não paginado)

O princípio de reciprocidade, nesse caso, representa a igualdade de direitos e deveres entre os países signatários do ATIT e está voltado para que todas as normas sejam correspondentes, bem como que o tratamento dado às empresas estrangeiras prestadoras de serviço de transporte terrestre seja igual ao dado às empresas nacionais. O presente Relatório Comparativo fará uso dos artigos dispostos no ATIT como diretriz para os procedimentos a serem adotados pelos países estudados.

3.2.2. Mercado Comum do Sul (Mercosul)

O Mercosul é um processo de integração regional estabelecido pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, fundado a partir do Tratado de Assunção, de 1991. Apesar de conter em seu nome o termo “mercado comum”, o Mercosul é, na verdade, uma união aduaneira, pois sua integração conta apenas com a não cobrança de II entre os países membros e uso da TEC para países terceiros. Logo, se não permite a livre circulação de capitais e mão de obra, não se enquadra na designação que leva em seu nome.

Há diversas deliberações no sentido de promoção da integração competitiva das economias nacionais para as oportunidades do mercado internacional por meio de acordos com países ou grupos de países. O Grupo de Trabalho número 5, que se habilita a desenvolver questões sobre transportes que interessam a todos os países do bloco, também se engaja em promover igualdades operacionais e fiscalizatórias entre todos. Dessa forma, foi possível aproveitar atas de reuniões do Grupo para compreender o posicionamento dos membros quanto ao transporte internacional de cargas e passageiros. Ainda, é citado com recorrência o ATIT como diretriz normativa de ação entre os países.

3.2.3. Comunidade Andina (CAN)

A CAN foi constituída através do Acordo de Cartagena, assinado em 26 de maio de 1969, que define os objetivos de integração da região, o sistema institucional da organização e os mecanismos e políticas a serem desenvolvidos pelos órgãos da comunidade. Assim, o principal objetivo da CAN é alcançar um desenvolvimento abrangente, equilibrado e autônomo, por meio da integração da região andina, com uma projeção para a integração sul-americana e latino-americana.

São países membros da CAN a Bolívia, a Colômbia, o Equador e o Peru. Além deles, Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai são países associados e a Espanha participa como país observador. Entre os temas tratados no âmbito da CAN, podem ser destacados pela sua relação com o presente estudo os de transporte de passageiros e mercadorias, de migração e mobilidade humana e de facilitação comercial e aduaneira, os quais possuem regulamentos específicos que os regem.

3.3. Brasil

Segundo o *Doing Business*, índice do Banco Mundial que mede a facilidade de fazer negócios em 190 países do mundo, o Brasil está na posição 124 do *ranking* (WORLD BANK, c2020). Com metodologia própria, os parâmetros analisados por essa classificação internacional são relacionados à facilidade em abrir empresas e executar contratos nos países, bem como à fluidez em desenvolver comércio internacional, entre outros. Além disso, é também valorado pelo Banco Mundial o Índice de Performance Logística (*Logistics Performance Index – LPI*), no qual o Brasil colocou-se em 56º lugar, de um total de 160 países avaliados, no ano de 2018 (IBRD; WORLD BANK, 2018). Esse índice considera alguns pontos, como a infraestrutura do país, o tempo de trânsito de produtos do importador ou exportador e a competência logística, relacionada à capacidade da mão de obra local, ou seja, o índice verifica a eficiência com que um país transporta os produtos.

Em 2019, de acordo com o Comex Stat do Ministério da Economia, o valor das importações brasileiras pelo modal rodoviário alcançou 7,9 bilhões (em US\$ FOB). Os principais produtos importados por via rodoviária pelo Brasil foram veículos automóveis, outros veículos terrestres, e suas partes e acessórios; peixes frescos, moluscos e crustáceos; fios, cabos e outros condutores; artigos de transporte ou de embalagem; produtos da indústria química como medicamentos; diversos cereais; reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes; produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis (COMEXSTAT, 2020). Já em relação às exportações brasileiras por via rodoviária, observou-se o valor de 11,9 bilhões (em US\$ FOB) em 2019, e os principais produtos exportados por essa via foram: veículos automóveis, tratores, outros veículos terrestres, suas partes e acessórios; carnes de animais como a bovina e a suína; reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes; plásticos e suas obras; produtos das indústrias químicas como polímeros; máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios; papel e cartão (COMEXSTAT, 2020).

Os principais parceiros comerciais do Brasil em relação ao valor total das exportações, por via rodoviária em 2019, são: Argentina, Paraguai, Chile, Uruguai e Bolívia. O modal rodoviário é o segundo mais representativo no transporte de cargas brasileiro, em função do valor movimentado nas exportações, sendo obtido a soma de US\$ (FOB) 240,2 bilhões do ano de 1997 até 2019 (COMEX STAT, 2020).

3.3.1. Geografia e demografia

Maior país da América Latina e quinto maior país do mundo, o Brasil conta com extenso litoral e fronteiras terrestres com quase todos os países sul-americanos, exceto Chile e Equador. A maioria da população se encontra nos centros urbanos e no litoral, e as regiões mais povoadas são o Sudeste e o Sul. Com a expansão da renda *per capita*, a urbanização e a mudança na estrutura familiar – marcada pela inserção da mulher no mercado de trabalho –, a população está a caminho do mesmo que ocorre em países desenvolvidos: o encolhimento da população em função do decréscimo do nível de natalidade, fato registrado no País pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2000 a 2015 (IBGE, c2020). A Tabela 1 demonstra os dados detalhadamente.

GEOGRAFIA	
Área total	8.515.767,049 km ² (incluindo 55.455 km ² de água)
	Uruguai
	Argentina
	Paraguai
	Bolívia
	Peru
Países de fronteira	Colômbia
	Venezuela
	Suriname
	Guiana
	Guiana Francesa

GEOGRAFIA

Quantidade de estados-membros	26
Quantidade de distritos federais	1

DEMOGRAFIA

População	210.786.458 habitantes
Densidade demográfica	24,75 habitantes por km²
População urbana	84%

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Brasil
 Fonte: IBGE (c2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

3.3.2. Mapa rodoviário

A malha rodoviária brasileira é uma das maiores do mundo, ficando atrás apenas de países como Estados Unidos, Índia e China. Esse fato não se deve apenas as suas dimensões continentais, esse modal é também o mais utilizado nacionalmente para escoamento da produção. A Figura 1 ilustra a malha rodoviária federal brasileira.

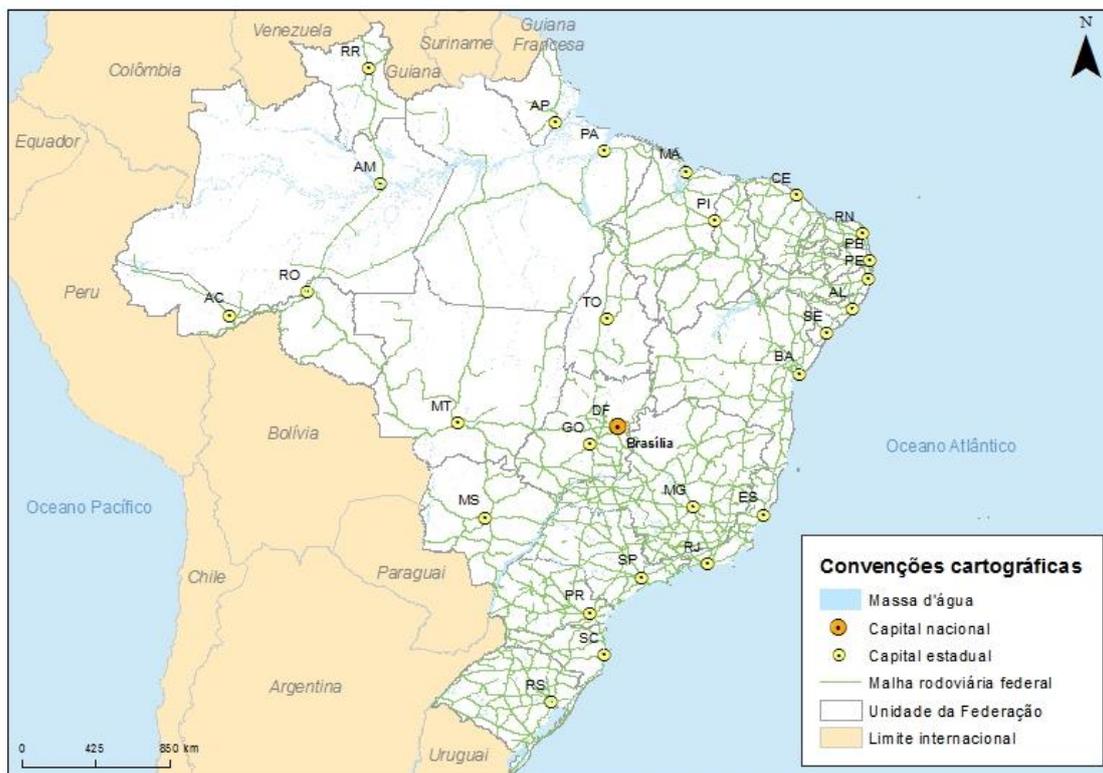


Figura 1 – Malha rodoviária federal brasileira
 Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo os dados mais recentes divulgados pelo boletim estatístico da Confederação Nacional do Transporte (CNT), datados de fevereiro de 2019, a malha rodoviária nacional pavimentada representa 12,4% do total, com 213.208 km. Já a malha não pavimentada tem a extensão de 1.349.474 km, representando 78,5% de toda a extensão rodoviária. Ainda há a malha planejada, com 157.309 km (9,1%), constituída de pontos de passagem ainda inexistentes, porém com planos para a realização de estudos da área para a posterior realização de obras. Na sua totalidade, a malha rodoviária brasileira possui 1.719.991 km (CNT, c2019).

Na Gráfico 1, com base em dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), é possível visualizar a comparação da malha rodoviária federal pavimentada, não pavimentada e planejada em cada Unidade da Federação (DNIT, 2019b). Os valores representados na Gráfico 1 fazem parte do valor total da malha rodoviária brasileira supracitada.

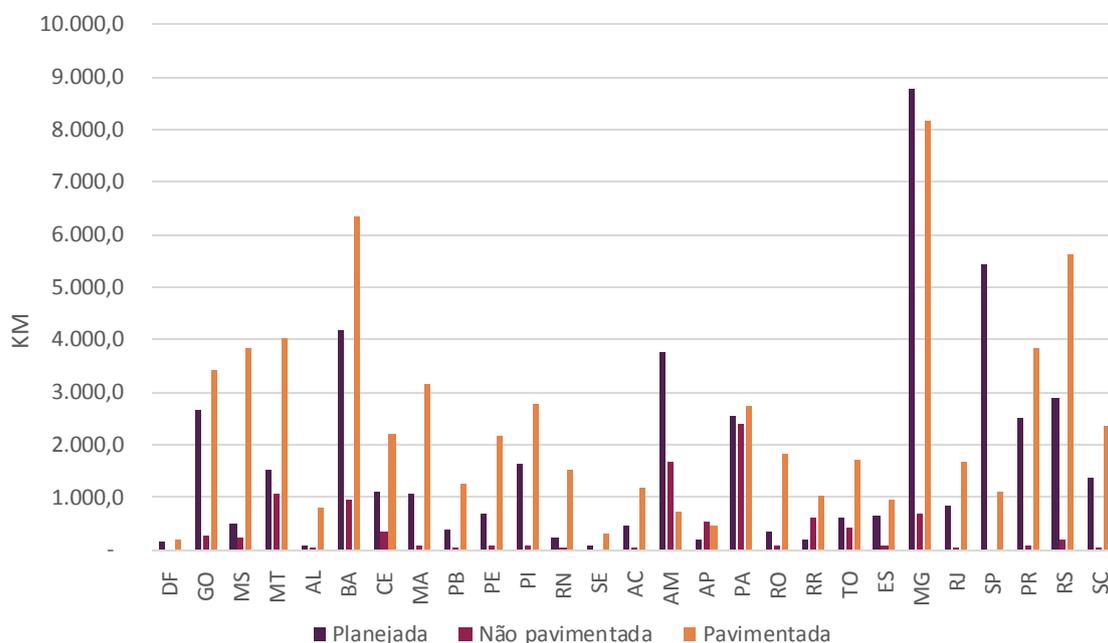


Gráfico 1 – Malha rodoviária federal: pavimentada, não pavimentada e planejada
 Fonte: DNIT (2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

3.3.3. Características gerais do transporte de cargas

No Brasil, de acordo com o boletim estatístico da CNT de fevereiro de 2019, 61,1% do transporte de cargas nacional é feito por meio do modal rodoviário, o equivalente a mais de 485 milhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) (CNT, c2019). Portanto, é fundamental observar como esse serviço é desempenhado nos países em estudo, para futuramente dimensionar o impacto que a harmonização legislativa pode causar.

Como citado anteriormente, o LPI mede seu *score* a partir de questionários respondidos por empresas que fazem uso dos serviços logísticos dos países. Entre os temas abordados nas perguntas, aqueles que envolvem explicitamente o transporte rodoviário são as taxas e encargos, a qualidade da infraestrutura e a competência e qualidade do serviço. Destaque-se que o tipo de resposta varia entre muito baixo, baixo, alto e muito alto. A Tabela 2 sintetiza três tipos de parâmetros observados.

TEMA	TAXAS E ENCARGOS	QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA	COMPETÊNCIA E QUALIDADE DOS SERVIÇOS
TIPO DE RESPOSTA	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"	RESPONDENTES PARA "BAIXO" OU "MUITO BAIXO"	RESPONDENTES PARA "ALTO" OU "MUITO ALTO"
PORTOS	75%	52%	27%
AEROPORTOS	72%	29%	30%
RODOVIAS	65%	65%	16%
FERROVIAS	51%	81%	9%
ARMAZENAGEM	62%	30%	25%

Tabela 2 – Avaliação da estrutura viária brasileira

Fonte: The International Bank for Reconstruction and Development (IBRD, c2015).
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Em relação à frota brasileira de veículos, segundo dados de dezembro de 2019 do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) da ANTT, ela é composta por um total de 1.938.212 veículos registrados (ANTT, 2020). Conforme demonstrado na Tabela 3, o registro é feito pelo tipo de veículo e classificação da empresa transportadora.

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL DE TRANSPORTADORES			
	AUTÔNOMOS	EMPRESAS	COOPERATIVAS	TOTAL
Caminhão leve (3,5 t a 7,99 t)	79.445	56.389	1.092	136.926
Caminhão simples (8 t a 29 t)	269.697	237.020	3.956	510.673
Caminhão trator	142.920	336.805	9.042	488.767
Caminhão trator especial	484	1.332	38	1.854
Caminhoneta	191	87	14	292
Caminhonete / furgão (1,5 t a 3,49 t)	55.039	34.008	420	89.467
REB/MIMADO IRM NB	3	5	0	8
Reboque	9.361	38.167	459	47.987
Semirreboque	132.813	502.171	11.264	646.248
Semirreboque com 5ª roda / bitrem	342	908	83	1.333
Semirreboque especial	131	1.133	5	1.269
Utilitário leve (0,5 t a 1,49 t)	13.260	7.004	167	20.431
Veículo operacional de apoio	320	549	3	872
Total	704.006	1.215.578	26.543	1.946.127

Tabela 3 – Frota brasileira de veículos de transporte de carga

Fonte: ANTT (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo dados da ANTT, até dezembro de 2019 foram registradas 767 empresas transportadoras, com uma frota de 70.002 veículos habilitados a operar em países estrangeiros com os quais o Brasil mantém acordo. Na via contrária, há 1.250 empresas estrangeiras habilitadas para o transporte de cargas no País, somando um total de 52.545 veículos (ANTT, 2019e).

3.3.4. Características gerais dos transportes de passageiros

As normas analisadas nos países tratam sobre o transporte individual e coletivo de passageiros. No entanto, o ATIT define como transporte de passageiros “aquele realizado por empresas autorizadas nos termos do presente Acordo para transladar pessoas, de forma regular ou ocasional entre dois ou mais países” (BRASIL, 1990a, não paginado), portanto, o foco será dado ao transporte coletivo de passageiros. Esse tipo de transporte permite aos usuários alguns benefícios, entre os quais são apontados pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, [201-]) a segurança, custo e conforto como determinantes em detrimento do uso de veículo particular ou motocicletas, que têm a flexibilidade de horários como principal diferencial para o usuário. Além disso, o uso do transporte coletivo gera impacto ambiental positivo, proporcionado pela diminuição da quantidade de veículos nas vias.

O transporte de passageiros pode ser do tipo regular, variando entre longa distância e semiurbano, ou do tipo fretado, sendo eventual ou contínuo. As diferenças são marcadas, em geral, pelas características dos veículos, a distância percorrida e a frequência do serviço. No transporte rodoviário, o principal motivo da viagem é o turismo, enquanto que no semiurbano é trabalho e estudo. Outra questão variável no que diz respeito ao transporte de passageiros é o tipo de regulamentação dada, demonstrado mais adiante na Seção 1, que trata das análises comparativas. Para melhor visualização do funcionamento do transporte terrestre de passageiros, a Figura 2 apresenta um esquema explicativo.

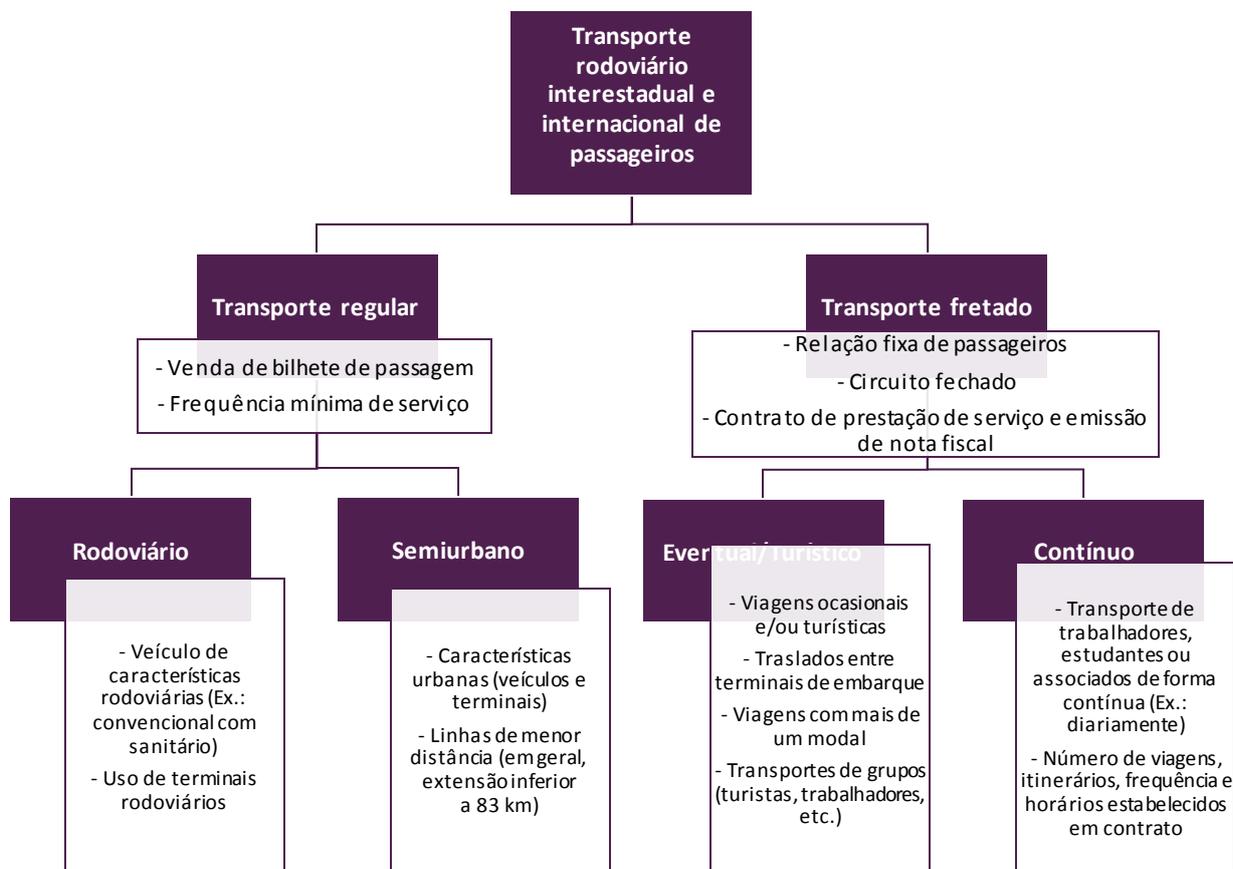


Figura 2 – Classificação dos serviços de transporte de passageiros

Fonte: ANTT ([201-]c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O órgão responsável pela regulação do transporte terrestre de passageiros é a ANTT, cujas atribuições são descritas a seguir:

Além do serviço rodoviário de longa distância, à ANTT também compete a gestão e controle do transporte rodoviário interestadual semiurbano, que é o serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuem características de transporte urbano. O serviço semiurbano também pode ser do tipo internacional, quando ultrapassa as fronteiras do país. Atualmente, a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e demais normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT. (ANTT, [201-]a, não paginado).

Segundo a ANTT, em abril de 2019 havia 6.317 empresas cadastradas para o serviço de transporte rodoviário de passageiros (ANTT, 2019b). Já segundo a CNT, a movimentação total de passageiros transportados no modal rodoviário em 2017 – composto pela movimentação Interestadual/Internacional/Fretamento – foi de 88 milhões de pessoas (CNT, c2019).

Concomitante à ANTT, o órgão responsável pela representação do setor de transporte e logística no Brasil é a CNT, tratando-se de entidade privada máxima nesse quesito. A confederação abrange sindicatos e associações nacionais, além de representar empresas de transporte, caminhoneiros e taxistas. No que concerne ao transporte rodoviário internacional de passageiros, a CNT utiliza as categorizações: ligações internacionais operadas com ônibus do tipo rodoviário (superiores a 75 km); e ligações internacionais semiurbanas (inferiores a 75 km).

Dados de 2017 publicados no *Anuário CNT do Transporte* de 2018 mostram que o Brasil foi a origem de 166.307 passageiros por meio de ligações internacionais operadas com ônibus do tipo rodoviário, e recebeu 75.366 passageiros por meio destas operações, tendo sido realizadas 19.605 viagens no total. Em relação às viagens por ligação internacional semiurbana, em 2017, o Brasil registrou 30.986 viagens no total, com o transporte para outros países de 279.630 passageiros, e a recepção de 197.612 passageiros (CNT, c2018).

3.3.5. Ordenamento jurídico

A Constituição de 1988, também denominada Constituição Cidadã, fundamenta o sistema institucional vigente na República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos estados e municípios e do Distrito Federal, constituindo-se em Estado Democrático de Direito (BRASIL, [2019], art. 1º). São poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Poder Legislativo, Executivo e Judiciário (BRASIL, [2019], art. 2º). A forma de governo é republicana, o sistema, representativo e o regime, democrático (BRASIL, [2019], art. 34, VII, a). Adotou-se o modelo semidireto de democracia manifestado logo no parágrafo único do art. 1º: “Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes ou diretamente, nos termos desta Constituição” (BRASIL, [2019], não paginado).

A Federação é composta por 26 estados federados e o Distrito Federal, que gozam de autonomia referente às suas auto-organizações, sendo cada estado regido por uma constituição delimitada pela Constituição Federal, que fixa em parte a estruturação estadual.

O Poder Executivo confere a chefia do Estado e a do Governo ao presidente da República, auxiliado pelos ministros de Estado (BRASIL, [2019], art. 76). O presidente é eleito com mandato fixo, não dependendo de maioria política no Congresso Nacional para investir-se no cargo ou nele permanecer. O presidente e o vice-presidente são eleitos simultaneamente, no ano anterior ao término do mandato presidencial vigente (BRASIL, [2019], art. 77), mediante eleição em dois turnos, com o intuito de assegurar que a pessoa eleita tenha obtido a maioria dos votos válidos, de modo que não haja questionamentos sobre a legitimidade de sua investidura no cargo. Já os ministros de Estado são auxiliares do presidente da República na direção superior da administração federal (BRASIL, [2019], art. 76 e 84, II) e seus cargos são de livre nomeação e exoneração pelo presidente da República (BRASIL, [2019], art. 84, I).

O Poder Legislativo elabora as leis, as normas gerais e abstratas a serem seguidas por todos. Além de exercer sua função legislativa do Estado, compete-lhe a importante atribuição de fiscalizar financeira e administrativamente os atos do Executivo (BRASIL, [2019], art. 49, X). Na esfera federal, o Poder Legislativo é exercido pelo Congresso Nacional, que é composto por duas casas legislativas: a Câmara dos Deputados e o Senado Federal (BRASIL, [2019], art. 44).

A Câmara dos Deputados é destinada à representação do povo, por 513 deputados que cumprem um mandato de quatro anos. Já o Senado brasileiro destina-se à gestão dos interesses nacionais dos estados-membros da Federação. É composto por três representantes de cada estado mais os do Distrito Federal, totalizando 81 senadores, igualmente eleitos por voto popular para mandatos de oito anos. O Congresso Nacional tem como principais atribuições a função legislativa, fiscalização e controle, julgamento de crimes de responsabilidade, a aprovação de emendas à Constituição Federal e funções deliberativas.

Ao Poder Judiciário compete a função jurisdicional do Estado, fundamentada pelo princípio da inafastabilidade do controle jurisdicional em que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito” (BRASIL, [2019], art. 5º, XXXV), pelo princípio da inércia, em que o Poder Judiciário só se manifesta quando provocado, garantindo a sua imparcialidade, e pelo princípio do devido processo legal (BRASIL, [2019], art. 5º, LIV). A regra de ingresso de seus membros de primeira instância é o concurso público de provas e títulos (BRASIL, [2019], art. 93, I), e as demais promoções, até o último grau de carreira, são alternadas pelos critérios de antiguidade e merecimento, observando-se as normas estabelecidas pela Constituição (BRASIL, [2019], art. 93, II). Para assegurar a independência do Poder Judiciário, a Constituição estabelece uma série de garantias aos próprios tribunais e aos membros do Poder Judiciário, sendo estas institucionais, de independência dos membros do poder judiciário, e de imparcialidade. A cúpula do Poder Judiciário brasileiro é o Supremo Tribunal Federal (STF), que tem a competência de (i) julgar as questões constitucionais, assegurando a supremacia da Constituição Federal (CF); (ii) julgar a decisão recorrida quando contrária ao dispositivo da Constituição Federal; (iii) declarar a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal; (iv) julgar válida lei ou ato do governo local contestado em face da Constituição Federal; e (v) julgar válida lei local contestada em face de lei federal. Pode, mediante decisão de dois terços dos seus membros, aprovar súmula que tenha efeito vinculante em relação aos demais órgãos do Poder Judiciário e à administração pública, bem como proceder à sua revisão ou cancelamento (BRASIL, [2019], art. 103-A).

À parte do Poder Judiciário está o Ministério Público, dispendo de autonomia financeira e administrativa (BRASIL, [2019], art. 127, §2º). O Ministério Público tem por atribuição constitucional a defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis, não estando submetido hierarquicamente a nenhum dos poderes políticos do Estado brasileiro. A ele são atribuídas a defesa da ordem jurídica, a defesa do regime democrático e a tutela dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

3.3.6. Arranjo institucional relativo ao transporte terrestre internacional

No Brasil, a competência para regulação, análise e fiscalização dos assuntos relacionados ao transporte de cargas e passageiros, ao trânsito e às questões aduaneiras não é centralizada. Diferentemente da maioria dos países da América do Sul, tais temas não estão somente concentrados no Ministério da Infraestrutura. Isso decorre de razões geográficas e administrativas, como a escassez de recursos humanos, a extensão das fronteiras e do litoral e outros fatores, os quais obrigam a delegação descentralizada de atribuições e competências, tanto as relacionadas ao transporte e à logística de fato, como as relativas ao sistema aduaneiro e à fiscalização de trânsito.

A seguir, apresenta-se uma breve descrição dos principais órgãos e suas respectivas atividades:

- » **MIinfra** – órgão da administração pública federal direta que tem como áreas de atuação a política nacional de transportes dos modais ferroviário, rodoviário, aquaviário e aeroviário. Suas ações abrangem a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais para o setor, a participação no planejamento estratégico, a elaboração de diretrizes para a sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos.
- » **ANTT** – autarquia sob regime especial vinculada ao MIinfra, que regula as atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e da atividade de prestação de serviços de transporte terrestre, segundo o Art. 1º do Regulamento da ANTT, Decreto nº 4.130/2002.
- » **Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)** – autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério da Saúde, que promove a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário, da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados, bem como o controle de portos, aeroportos e de fronteiras, segundo o Artigo 1º e 6º da Lei nº 9.782/1999.
- » **Secretaria da Receita Federal** – subordinada ao Ministério da Economia, é responsável pelo exercício da administração aduaneira que compreende a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais para a defesa dos interesses fazendários nacionais, em todo o território aduaneiro (BRASIL, [2019], art. 237). Fiscaliza, por exemplo, se a mercadoria recebeu as devidas anuências, oferecendo condições de sanidade e segurança para o uso do consumidor, assim como a observação das normas pelos importadores e exportadores e os recolhimentos devidos.
- » **Departamento Nacional de Trânsito (Denatran)** – órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito, tem como principal objetivo fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).
- » **Contran** – órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito que tem por competência estabelecer as normas de tráfego, normatizar os procedimentos sobre

habilitações apreendidas, expedir os documentos dos condutores de veículos, cuidar do registro e licenciamento de veículos, além de coordenar o Sistema Nacional de Trânsito.

- » **Superintendência de Seguros Privados (Susep)** – autarquia vinculada ao Ministério da Economia, responsável pelo controle e fiscalização dos mercados de seguros, previdência privada aberta, capitalização e resseguros no Brasil.
- » **Polícia Rodoviária Federal (PRF)** – instituição policial ostensiva federal brasileira, subordinada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública. A PRF tem como principal função a garantia da segurança e do exercício da cidadania nas rodovias federais e em áreas de interesse da União, combatendo as mais variadas formas de crimes nas rodovias federais do Brasil e também o monitoramento e a fiscalização do trânsito de veículos, bens e pessoas.
- » **Polícia Federal (PF)** – instituição policial brasileira, subordinada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, cuja função, de acordo com a Constituição de 1988, é exercer a segurança pública para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas, bem como dos bens e interesses da União, exercendo atividades de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras, repressão ao tráfico de entorpecentes, contrabando e descaminho, e exercendo com exclusividade as funções de polícia judiciária da União.

3.3.7. Processo de incorporação de acordos internacionais

Salvo os tratados internacionais de proteção dos direitos humanos que estão dispostos no Art. 5º, § 2º – “os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte” (BRASIL, [2019], não paginado) –, a Constituição Brasileira não estabelece de forma expressa qual é a relação entre o direito interno e o direito internacional. Na Constituição existem apenas indícios sobre como este será tratado internamente.

A partir da assinatura de um tratado internacional, que é de responsabilidade privativa do presidente da República (BRASIL, [2019], art. 84, VIII), o Executivo deve, quando melhor lhe convier, enviá-lo para análise do Legislativo. Nota-se que o envio não obrigatoriamente deve ser imediato, já que a Presidência pode determinar estudos mais aprofundados sobre o tratado, ou, ainda, arquivá-lo. O envio para o Legislativo é acompanhado por uma exposição de motivos formulada pelo Ministério das Relações Exteriores, contendo as justificativas que levaram à assinatura do tratado, e também a análise dos dispositivos, justificando-os junto ao texto integral do tratado.

Pautado no Art. 64 da Constituição, o Congresso Nacional apreciará o projeto e, caso haja a reprovação, é de sua competência exclusiva a resolução definitiva sobre tratados, acordos ou atos internacionais (BRASIL, [2019], art. 49). Se o projeto for aprovado, emite-se o decreto legislativo que deve ser publicado no Diário Oficial da União. O decreto legislativo não aprova o tratado, mas sim autoriza a sua ratificação pelo presidente da República.

A Presidência, ao ratificar o tratado, emite o Decreto de Execução. Porém, o tratado só ganha eficácia após a troca de instrumentos de ratificação, quando for bilateral, ou quando de seu depósito junto à organização ou ao Estado responsável pelas funções de depositário, se multilateral, garantindo assim a incorporação por todos os Estados Partes.

Segundo o entendimento do STF, uma vez formalizado, o tratado passa, via de regra, a ter força de lei ordinária, podendo, assim, rever disposição em contrário ou ser revogado

diante de lei posterior. O tratado já incorporado poderá ser contestado no STF via Recurso Extraordinário, que versará sobre sua constitucionalidade (BRASIL, [2019], art. 102, II).

No Brasil, o ATIT foi internalizado pela edição do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

3.4. SURINAME

A República do Suriname é considerada o 162º país no *ranking* mundial de facilidade em realizar negócios, segundo o *Ease of Doing Business* (WORLD BANK GROUP, 2019). Considerando o *ranking* dos países da América Latina e Caribe, o Suriname ocupa o 30º lugar, estando à frente do Haiti (31º lugar) e da Venezuela (32º lugar). Entre os fatores que compõem esse índice, destacam-se o do tempo necessário para abrir um negócio no Suriname, que em média é de 66 dias, e o do tempo para obter eletricidade, em média 113 dias (WORLD BANK GROUP, 2019).

A economia do Suriname é baseada principalmente na extração de recursos naturais, como bauxita, óleo e ouro, impactando aproximadamente 30% do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Além disso, a base extrativa também concentra cerca de 90% das exportações (WORLD BANK, 2018).

3.4.1. Geografia e demografia

O Suriname possui uma área total de 163.820 km², da qual 156.000 km² são áreas terrestres e 7.820 km² são áreas aquáticas, sendo, portanto, o menor país da América do Sul em área territorial. Ademais, cerca de 80% do território do Suriname é coberto por floresta equatorial e aproximadamente 8% são áreas de proteção marinhas e terrestre (CIA, 2019).

As fronteiras do Suriname com países vizinhos totalizam 1.707 km de extensão, divididas com o Brasil (597 km), a Guiana Francesa (510 km) e a Guiana (600 km), além de uma extensão territorial em contato com o mar de 386 km (IBP, 2017). Na Tabela 4 são demonstradas as informações geográficas e demográficas do Suriname.

GEOGRAFIA	
Área total	163.820 km ²
Países de fronteira	Brasil
	Guiana
	Guiana Francesa
Distritos	10
DEMOGRAFIA	
População	597.927 habitantes
Densidade demográfica	3,6 hab./km ²
População urbana	66%

Tabela 4 – Dados geográficos e demográficos do Suriname

Fonte: Central Intelligence Agency (CIA, 2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A população do Suriname, segundo dados da CIA de julho de 2018, é de 597.927 habitantes, constituindo-se como o 172º país mais populoso do mundo. A população está concentrada no litoral, ao norte do território, nos distritos de Paramaribo, onde se localiza a capital do país, e Wanica (CIA, 2019).

3.4.2. Mapa rodoviário

O Suriname conta com uma malha rodoviária de 4.171 km, em que aproximadamente 1.804 km são de estradas não pavimentadas, e o restante, 2.367 km, são de estradas pavimentadas (SURINAME, [201-]b). Na Tabela 5 é demonstrada a malha rodoviária por distrito e tipo de pavimentação em 2016 no Suriname, segundo dados do relatório de estatísticas do Suriname para tráfego e transporte, *Algemeen Bureau voor de Statistiek* (ABS, 2018).

DISTRITO	TIPO DE PAVIMENTAÇÃO				TOTAL (KM)
	ASFALTO	PAVIMENTADO	AREIA	LATERIET ¹	
Paramaribo	688	152	261	0	1.101
Wanica	373	86	634	0	1.093
Saramacca	128	2	167	0	297
Coronie	85	0	5	0	90
Nickerie	244	37	26	0	307
Commew ijne	117	12	123	0	252
Marow ijne	132	2	0	50	184
Para	158	7	95	24	284
Brokopondo	134	0	16	36	186
Sipaliw ini	10	0	0	367	377
Total (km)	2.069	298	1.327	477	4.171

Tabela 5 – Malha rodoviária por distrito e tipo de pavimentação em 2016 no Suriname

Fonte: ABS (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 5 demonstra que os distritos de Paramaribo e Wanica concentram aproximadamente 52% (2.194 km de extensão) de toda a malha rodoviária do Suriname, restando para os outros distritos 1.977 km de extensão, ou 48%, da pavimentação total. A concentração da malha rodoviária nos distritos de Paramaribo e Wanica pode ser explicada pelo fato de que essas regiões abrigam o centro econômico-administrativo do país e possuem densidade populacional e de urbanização mais elevada em relação aos outros distritos, o que implica uma maior quantidade de vias.

Segundo o Banco Mundial, a logística do Suriname é concentrada na costa do país, principalmente pela rodovia nacional que liga o Oeste, na fronteira com a Guiana, ao Leste, na fronteira com a Guiana Francesa. Nas porções sul e sudoeste do país está concentrada a atividade agrícola, cuja produção é escoada para a capital, Paramaribo. Ainda de acordo com um relatório de 2018 do Banco Mundial, a principal restrição ao desenvolvimento da logística do Suriname é marcada pela escassez de pontes que cruzam o rio Suriname, o que diminui a capacidade de transporte de cargas e passageiros na região de maior concentração populacional (WORLD BANK, 2018).

Nesse contexto, ressalta-se o papel desempenhado pelos rios no sistema de transporte do Suriname, com vias navegáveis de aproximadamente 1.200 km de extensão, e capacidade de traslado de navios com até 7 metros de calado, principalmente pelo rio Suriname, o qual tem seu delta na região da capital do país, Paramaribo (CIA, 2019) (SURINAME, 2016).

¹ Lateriet é um tipo de solo existente, principalmente em regiões úmidas, com grande concentração de ferro e alumínio usado na construção civil, na fabricação de tijolos e no revestimento de estradas (encascalhamento).

Na Figura 3 é demonstrada a malha rodoviária do Suriname.

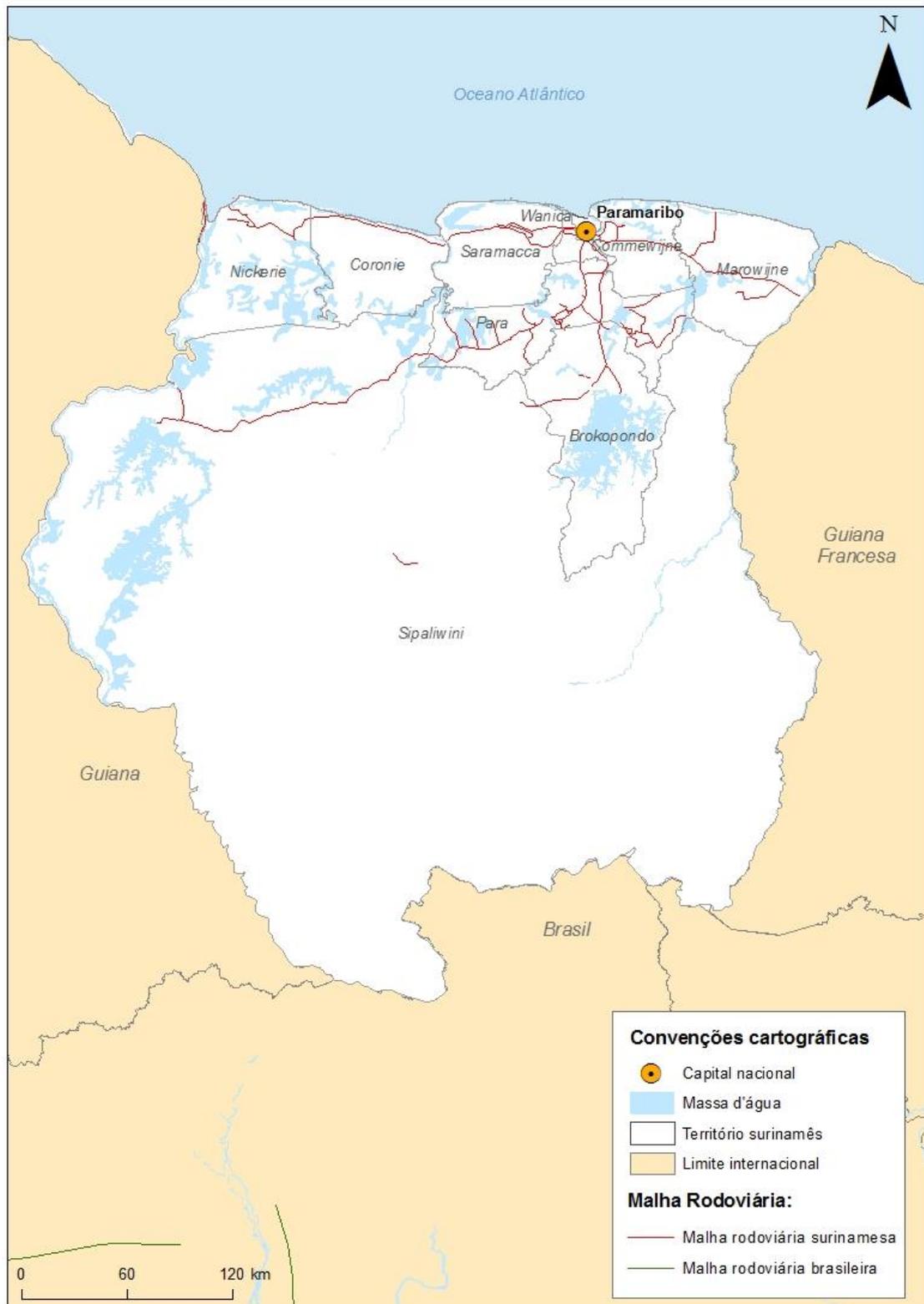


Figura 3 – Malha rodoviária do Suriname

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

As seções a seguir tratam das características gerais do transporte de cargas e de passageiros no Suriname.

3.4.3. Características gerais do transporte de cargas

O valor total do comércio do Suriname, em relação ao resto do mundo, considerando exportações e importações, alcançou cerca de US\$ 3,6 bilhões em 2018. O principal parceiro comercial do país foi a Suíça, com valor aproximado de US\$ 1,08 bilhão, relacionado principalmente ao comércio de produtos minerais de alto valor, como o ouro. O Brasil foi o 13º país com maior comércio bilateral com Suriname em 2018, alcançando cerca de US\$ 35,75 milhões (UNITED NATIONS, c2020).

Segundo dados do ABS (2018), a maior parte do comércio surinamês é realizado via marítima, em que 99% das importações e 98% das exportações de 2016 foram realizadas por esse modal de transporte, e os 1% e 2% restantes, respectivamente, por meio de *ferry* (ABS, 2018). Isso ocorre devido às características geográficas do país, em especial à existência de muitos rios e da densa floresta equatorial em todo o território, de modo que a estrutura de transporte terrestre fronteiriço se constitui de pontos de travessia via *ferry*.

A Tabela 6 apresenta os dados da *La DEAL Guyane* (RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, [201-]) referentes ao ano de 2015, quanto à quantidade de veículos transportados no serviço de *ferry* entre as localidades de Albina (SUR) e Saint-Laurent-du-Maroni (GUF), atravessando o rio Maroni, na fronteira leste do Suriname.

CATEGORIA	QUANTIDADE (2015)
Veículos utilitários (> 3,5 t)	347
Caminhões (< 3,5 t)	265
Contêineres 20'	88
Maquinaria de obras públicas ou contêineres de 40'	113

Tabela 6 – Quantidade de veículos de carga transportados entre Suriname e Guiana Francesa em 2015

Fonte: République Française ([201-]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Na Tabela 7 são apresentados os dados disponibilizados pelo ABS (SURINAME, 2018a), relacionados ao transporte rodoviário no Suriname, que dizem respeito ao número total e a participação relativa de veículos segurados no país em 2017. Ressalta-se que o relatório estatístico consultado não apresenta dados relativos à quantidade de empresas e/ou veículos habilitados no Suriname ao transporte rodoviário internacional de cargas.

TIPO DE VEÍCULO	UNIDADES (2017)	PARTICIPAÇÃO RELATIVA
Carro de passageiros	152.912	65,5%
Caminhão	35.209	15,1%
Ônibus	4.166	1,8%
Motocicleta	1.939	0,8%
Ciclomotor	38.295	16,4%
Trator	992	0,4%
Total	233.513	100%

Tabela 7 – Número Total de veículos segurados no Suriname em 2017

Fonte: Suriname (2018a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Na Tabela 7 é demonstrado que, durante o ano de 2017, o Suriname contabilizou uma frota registrada de 233.513 veículos automotores regularizados para o transporte de cargas e passageiros. Destaca-se que, do total de veículos automotores regularizados, aproximadamente 35 mil caminhões estão disponíveis para o transporte rodoviário de cargas, correspondendo a cerca de 15% da frota total de veículos do país, além de que aproximadamente 65% da frota total é composta por carros de passageiros, equivalente a 152.912 unidades.

3.4.4. Características gerais do transporte de passageiros

O transporte internacional de passageiros no Suriname, em termos gerais, corresponde principalmente a turistas (71% do total em 2016), seguido de residentes do país (29%). A maior parte dos passageiros entra ou sai do país via aérea (62%), seguida pelas travessias via *ferry* (38%) (ABS, 2018).

Nesse contexto, o trânsito internacional terrestre de passageiros no Suriname é impactado pela quantidade de pessoas e veículos que entram no país por suas principais fronteiras, com destaque para o distrito de Nickerie no oeste do país, que faz divisa com a Guiana, e o distrito de Marowijne, no leste, na fronteira com a Guiana Francesa. Nesses distritos estão localizados os serviços de *ferry* que realizam o transporte internacional de passageiros no país: South Drain e Albina, respectivamente.

Entre os passageiros que adentraram o território do Suriname em 2016 via *ferry* em Nickerie, 78% deles eram turistas, seguidos por 22% de residentes do país. Em Albina, 85% eram turistas e 15% residentes no mesmo período. Entre os motivos para visitar o Suriname naquele ano, 51% dos visitantes que chegaram via *ferry* estavam a passeio (férias), 22% visitando familiares, 8,5% a negócios, 2,9% apenas de passagem e 0,8% para estudar (ABS, 2018).

Segundo dados do Governo da Guiana, o sistema de ligação por *ferry* entre os dois países é fundamental para o transporte de passageiros e seus veículos, alcançando aproximadamente 110 mil passageiros transportados anualmente no período de 2014 a 2017 sob o rio Courantyne (GOVERNMENT OF GUYANA, 2019).

A Tabela 8 demonstra o número e a porcentagem mensal de movimentação de passageiros sob o Rio Courantyne entre as cidades de Moleson Creek (GUY) e South Drain (SUR), em 2016. Esse formato de dados, no entanto, não estava disponível para o serviço de *ferry* entre o Suriname e a Guiana Francesa.

MÊS	CHEGADA		PARTIDA	
	QUANTIDADE	%	QUANTIDADE	%
Jan.	4.897	8.8	4.706	9.1
Fev.	3.581	6.4	3.386	6.6
Mar.	5.261	9.4	5.172	10.0
Abr.	4.996	8.9	4.163	8.1
Mai	3.908	7.0	3.734	7.2
Jun.	3.823	6.8	3.575	6.9
Jul.	5.656	10.1	5.354	10.3
Ago.	6.935	12.4	5.652	11.0
Set.	4.823	8.6	4.113	8.0

MÊS	CHEGADA		PARTIDA	
	QUANTIDADE	%	QUANTIDADE	%
Out.	3.630	6.5	3.950	7.7
Nov.	3.855	6.9	3.591	7.0
Dez.	4.586	8.2	4.172	8.1
Total	55.951	100	51.568	100

Tabela 8 – Número e a porcentagem mensal de movimentação de passageiros via Moleson Creek – South Drain (2016)

Fonte: ABS (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 8 demonstra que a movimentação total via *ferry* entre Suriname e Guiana alcançou 107.519 passageiros em 2016, com maiores contingentes registrados nos meses de julho e de agosto, tanto no fluxo de chegada como no de partida, correspondendo a aproximadamente 22,5% e 21,3% da movimentação anual de cada fluxo, respectivamente.

Com a Guiana Francesa, o transporte de passageiros de e para o Suriname também é realizado via *ferry*, entre Saint-Laurent-du-Maroni (GUF) e Albina (SUR). A Tabela 9 apresenta o número de passageiros que se movimentaram via transporte fluvial nesse trajeto em 2015, de acordo com dados da *La DEAL Guyane* (RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, [201-]).

CATEGORIA	QUANTIDADE (2015)
Passageiros	7.282
Veículos de passageiros	7.596
Motocicletas	276

Tabela 8 – Quantidade de passageiros e veículos de passageiros transportados entre Suriname e Guiana Francesa em 2015

Fonte: République Française ([201-]). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Como apresentada na Tabela 7, na seção 2.4.3, em relação à capacidade de transporte rodoviário de passageiros no Suriname, a quantidade total de veículos destinados a esse transporte em 2017, composta por carros de passageiros, ciclomotores, ônibus e motocicletas, é de 197.312 unidades, em que a participação relativa do total dessas categorias é equivalente a 84,5% da quantidade total de veículos segurados no Suriname em 2017. Individualmente, essas categorias apresentam as seguintes participações relativas: carros de passageiros (65,5%), ciclomotores (16,4%), ônibus (1,8%) e motocicletas (0,8%). Com relação à quantidade de veículos automotores destinados ao transporte coletivo, representado pelos ônibus, havia cerca de 4.166 unidades em 2017, equivalente a 1,8% da frota total do Suriname, como mencionado anteriormente.

Também como mencionado na seção 2.4.3, o relatório estatístico consultado não apresenta dados referentes ao número de veículos automotores ou de empresas habilitadas para o transporte terrestre internacional de passageiros no Suriname.

3.4.5. Ordenamento jurídico

Conforme consta no Artigo 1º de sua Constituição, a República do Suriname é um Estado democrático, baseado na soberania popular e no respeito e garantia das liberdades e dos direitos humanos (SURINAME, c2000). Além disso, o Suriname reconhece e respeita o direito internacional de autodeterminação e de independência nacional sobre as bases da igualdade, soberania e interesses mútuos (OAS, c2020).

A República do Suriname é dividida administrativamente em dez distritos, sendo seis distritos rurais na área costeira, dois distritos no interior e dois distritos urbanos, Paramaribo (capital do Suriname) e Wanica, os quais ocupam cerca de 0,5% do território e concentram 70% da população (PAHO, [201-]). Os distritos elegem seus representantes institucionais do Conselho Local e do Conselho Distrital, que atuam como câmaras legislativas regionais. Mais informações acerca desses Conselhos estão colocadas abaixo.

Assim como no Brasil, o sistema jurídico constitucional do Suriname tem como base para seu sistema de governo a divisão dos poderes em legislativo, executivo e judiciário. O Poder Executivo no Suriname é exercido pelo presidente do país, o qual é o Chefe de Estado, Chefe de Governo, presidente do Conselho de Estado e do Conselho Nacional de Segurança e o responsável pela Assembleia Nacional. Além do presidente, o Poder Executivo é composto pelo vice-presidente e pelo conselho de ministros. O presidente e o vice-presidente são eleitos, indiretamente, pela Assembleia Nacional para um mandato de cinco anos. O vice-presidente é o responsável pela administração diária do conselho de ministros (SURINAME, c2000) e é o presidente desse Conselho.

O Conselho de Ministros é o mais alto órgão executivo e administrativo do Governo (SURINAME, c2000). Entre suas funções estão a execução da política determinada pelo Governo, bem como a orientação e supervisão de instituições administrativas. O Conselho de Estado é um órgão ligado ao Poder Executivo e, conforme exposto na Constituição do Suriname (1987), tem a função de aconselhar o presidente enquanto Chefe de Estado e Governo, tanto em matérias da política interna quanto em assinatura de acordos internacionais.

O Conselho Nacional de Segurança, assim como o Conselho de Estado, está ligado ao Poder Executivo e é encarregado de garantir a soberania do Estado do Suriname, bem como sua segurança doméstica. Esse conselho é formado por sete membros, sendo eles o presidente do Suriname, o qual também preside o conselho, o vice-presidente, o ministro de defesa, o ministro encarregado dos assuntos jurídicos, o comandante das forças armadas, o chefe de polícia e outro membro do conselho de ministros, não especificado. O Conselho Nacional de Segurança só é acionado quando declarado estado de guerra, quando há uma ameaça de agressão externa ou casos de emergências civis ou militares.

O Poder Legislativo, por sua vez, é exercido, em conjunto, pelo Governo e pela Assembleia Nacional, que representa o povo do Suriname e é a mais alta instituição do Estado (SURINAME, c2000). A Assembleia Nacional é composta de 51 membros, os quais são eleitos de forma direta nos distritos para um mandato de cinco anos, de acordo com o sistema de representação proporcional pela média mais alta e votos preferenciais (OAS, c2020). O presidente da Assembleia é o membro mais velho dentre aqueles eleitos e deve ser nomeado em até 30 dias após as eleições.

Conforme avalia a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), a posição do presidente é, de certa forma, relativizada pelo fato de que a Assembleia Nacional é o mais alto órgão constitucional. A Assembleia pode exigir informações do presidente em todos os momentos, bem como deve aprovar a política nacional de governo do presidente para que esta entre em vigor. No campo internacional, apesar de o presidente ser responsável pelos assuntos externos, como assinatura de tratados, é requerida a aprovação da Assembleia para dar força de lei aos tratados assinados. Dessa forma, conclui-se que o sistema de governo no Suriname é semiparlamentar (OTCA, [201-]).

Na esfera regional, há dois corpos representativos, o Conselho Distrital e o Conselho Local, cujas funções, organizações e competências são reguladas pela lei e estão de acordo com os princípios da democracia participativa e da descentralização da administração e da legislação (SURINAME, c2000). O primeiro é a instituição político-administrativa suprema do Distrito, já o segundo é a mais alta instituição político-administrativa da sua unidade de jurisdição. Os membros de ambos os conselhos são eleitos pela população por meio de eleições livres e secretas nas unidades de jurisdição dos distritos. O Conselho Local é subordinado ao Conselho Distrital e este, por sua vez, está abaixo da Assembleia Nacional.

Compete ao Conselho Distrital a formulação da regulação e a administração do distrito – estando sujeito às restrições da Constituição e dos regulamentos legais – executando, assim, funções legislativas à nível regional. As funções executivas, por sua vez, estão a cargo da Administração Distrital, a qual é composta pelo Comissário Distrital e por representantes de vários departamentos ministeriais do distrito (SURINAME, c2000). Cabe ao Governo a supervisão dos distritos, nos termos da lei.

A Assembleia do Povo, estabelecida pelo art. 181º da Constituição (SURINAME, c2000), é composta pela Assembleia Nacional, os conselhos distritais e os conselhos locais. Essa Assembleia é convocada apenas extraordinariamente, quando há necessidade de uma terceira votação para aprovar emendas à Constituição, para eleição do presidente ou do vice-presidente (caso os candidatos não tenham obtido maioria constitucional para se eleger na votação da Assembleia Nacional) e no caso de exoneração do presidente da república, desde que a Assembleia Nacional não tenha chegado a um consenso nessa matéria.

O Poder Judiciário no Suriname é formado pelo presidente e pelo vice-presidente do Tribunal Superior de Justiça, pelos membros e suplentes do Tribunal Superior de Justiça, pelo procurador-geral do Tribunal Superior de Justiça e por outros membros do Departamento de Procuradoria Pública, bem como por outros oficiais de justiça, como determinado legalmente (SURINAME, c2000). Os membros do Judiciário encarregados da administração da justiça, junto ao Tribunal Superior de Justiça, e o Procurador Geral são nomeados pelo Governo, a conselho desse Tribunal. Os membros nomeados tanto para a Procuradoria Geral quanto para o Tribunal têm cargos vitalícios.

O Tribunal Superior de Justiça do Suriname é a mais alta autoridade do Judiciário e é o responsável pela administração da justiça. O Tribunal supervisiona a conclusão sistemática de todos os procedimentos judiciais (OAS, c2020).

O Departamento de Procuradoria Pública, à exclusão de todos os outros órgãos, é responsável por investigações e encarregado do processo de todos os delitos. O Governo é o responsável por determinar a política da Procuradoria Geral (OAS, c2020). O Procurador Geral, chefe desse Departamento, é o responsável por representar o Ministério Público na Suprema Corte de Justiça. Como colocado no Art. 146 da Constituição (SURINAME, c2000), entre suas funções, o Procurador Geral dá instruções para a prevenção, detecção e investigação de atos puníveis.

Por fim, a Corte Constitucional, conforme explicitado no art. 144 da Constituição do Suriname (SURINAME, c2000), é um órgão independente responsável pela verificação de possíveis contradições entre atos aprovados pelo Legislativo e a Constituição ou acordos internacionais previamente assinados com outros Estados ou organizações internacionais. Outra função da corte é avaliar se as medidas tomadas pelo governo não infringem um ou mais direitos constitucionais expostos no Capítulo V da Constituição, que estabelece os direitos individuais

liberdades dos cidadãos do Suriname. A Corte é composta por um presidente, um vice-presidente e outros três membros (e seus suplentes) recomendados pela Assembleia Nacional para um mandato de cinco anos.

3.4.6. Arranjo institucional para o transporte terrestre internacional

Inicialmente, é importante frisar que não há uma regulação para o transporte internacional terrestre no Suriname. Sendo assim, nessa seção será exposto o arranjo institucional interno para o transporte terrestre no país.

De acordo com a Decisão de Estado nº 58, de 10 de outubro de 1991, a qual estabeleceu os ministérios do Estado do Suriname, o Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme (Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo, tradução nossa) era o órgão responsável pelo sistema de transportes do país, incluindo o transporte marítimo, aéreo e rodoviário, bem como o transporte público (SURINAME, 1991). Esse ministério também era encarregado de prover as instalações para o tráfego de água e ar, em particular no que diz respeito ao manuseio seguro e eficiente de pessoas e mercadorias, bem como da gestão de todos os portos do país. Além disso, a administração das comunicações e do turismo no país também eram de competência desse ministério.

Atualmente, a gestão dos transportes e da comunicação está sob a responsabilidade do Ministerie van Openbare Werken Transport en Communicatie (OWT & C), cuja missão é desenvolver, construir e manter o bem público para garantir um Suriname habitável, limpo e bonito (SURINAME, c2019d). Ademais, a visão do ministério é desenvolver e gerenciar propriedades públicas sustentáveis, por meio do uso eficiente de recursos estatais e com o objetivo de melhorar a qualidade de vida no Suriname (SURINAME, c2019e).

Conforme consta no *site* do Ministério (SURINAME, c2019b), a estrutura organizacional conta com quatro diretorias, das quais duas são relacionadas ao transporte terrestre:

- » **Directoraat Civiel Technische Werken** (Diretoria de Obras Técnicas Cíveis, tradução nossa): as funções dessa diretoria englobam a temática da infraestrutura, com o objetivo de construir e manter instalações técnicas e equipamentos básicos do país, incluindo estradas e pontes, a fim de contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população. Entre suas obrigações, destacam-se a construção, manutenção e reparação de rodovias na Grande Paramaribo e em partes dos outros distritos; a construção, manutenção e reparação de todas as pontes; a construção, manutenção e reparação de quase todos os diques, canais, estações de bombeamento e barragens; a instalação de todos os equipamentos de controle do tráfego terrestre (como placas, semáforos e faixas); a limpeza e aprofundamento de cachoeiras e quedas d'água, bem como a investigação de amostras d'água e medição da altura dessas quedas; e a condução de estudos científicos sobre temas relacionados a secas e alterações do solo (SURINAME, c2019c).
- » **Directoraat Transport en Communicatie** (Diretoria de Transporte e Comunicação, tradução nossa): algumas atividades dessa diretoria estão relacionadas à regulação do transporte no Suriname, tanto para o modal terrestre, quanto para o fluvial e o aéreo. No tocante ao transporte rodoviário, é importante destacar que o Ministério tem uma preocupação especial com o transporte público, cujo principal objetivo é torná-lo acessível a todas as comunidades do Suriname. Além disso, é necessário ressaltar que o transporte de bens por

vias terrestres ainda não é regulado e há uma preocupação, principalmente, no que tange ao transporte de substâncias tóxicas.

É importante destacar que as atividades de construção, manutenção e reparação da Directoraat Civiel Technische Werken não estão concentradas nessa diretoria, visto que parte dessas atividades também é efetuada pelo Ministerie van Regionale Onwikkeling (Ministério de Desenvolvimento Regional, tradução nossa) e pelo Ministerie van Landbouw, Visserij en Veeteelt (Ministério da Agricultura, Pesca e Rebanho, tradução nossa).

Ainda, o Ministerie van Financiën (Ministério das Finanças, tradução nossa) engloba duas diretorias, a Directoraat Financiën (Diretoria de Finanças, tradução nossa) e a Directoraat der Belastingen (Diretoria de Tributação, tradução nossa), as quais, em cooperação com o Ministerie van Handel en Industrie (Ministério do Comércio e Indústria, tradução nossa), atuam em relação às licenças para importação e exportação de bens e serviços.

3.4.7. Processo de incorporação de acordos internacionais

O art. 103 da Constituição da República do Suriname (c2000) estabelece que acordos firmados com outros Estados ou organizações internacionais devem ser celebrados por ou com o presidente e, na medida que o acordo exija, deve ser ratificado pelo presidente. Além disso, a Assembleia Nacional deve ser notificada o mais rápido possível e os acordos não devem ser ratificados ou entrar em vigor até que tenham a aprovação da Assembleia.

Ademais, segundo o art. 104 inc. I, a aprovação da Assembleia Nacional deve ser dada explícita ou implicitamente. A primeira modalidade refere-se à aprovação feita por lei. Já a segunda ocorre se, trinta dias após o envio do acordo à Assembleia Nacional, esta não tiver se pronunciado expressando o desejo de que o acordo esteja sujeito à sua aprovação explícita. O inciso II, estabelece, ainda, que a lei deve determinar quais casos necessitam da aprovação da Assembleia Nacional e quais não.

Os art. 105 e 107 definem que as disposições dos acordos internacionais versam sobre os direitos das pessoas (como por exemplo os relacionados a Direitos Humanos), entrarão em vigor mediante promulgação, sendo esta regulada por lei. Caso os tratados internacionais não tratem dos direitos das pessoas (por exemplo, um tratado envolvendo questões ambientais), estes devem ser transformados em legislação nacional aplicável (OTCA, [201-]).

Segundo o Art. 106, os regulamentos legais em vigor na República do Suriname não serão aplicáveis se forem incompatíveis com as disposições de acordos relativos aos Direitos Humanos, que tenham sido concluídos antes ou depois da promulgação das leis contidas na Constituição. Ou seja, caso o Suriname tenha firmado um tratado internacional envolvendo Direitos Humanos e haja uma lei no país que contrarie o que foi estabelecido nesse tratado, seja essa lei anterior ou posterior à assinatura do tratado, o que tem validade é o tratado internacional assinado. Dessa forma, infere-se que no Suriname as normas internacionais que versam sobre Direitos Humanos se sobrepõem à Constituição Nacional (OTCA, [201-]).

Por fim, observa-se que o Suriname não é um membro da ALADI e, logo, não é signatário do ATIT. Por outro lado, o país é membro da Comunidade do Caribe (CARICOM), organização que possui alguns acordos no que tange ao transporte internacional aéreo e marítimo, porém não possui acordo no que concerne ao transporte internacional terrestre, pelo fato de englobar Estados que são, em sua maioria, ilhas.

4. Relações entre Brasil e Suriname

O Suriname iniciou sua cooperação bilateral com o Brasil em 1975, logo após sua independência. Apesar de em 2019 completar 44 anos de relações bilaterais entre os dois países, as barreiras geográficas, culturais e linguísticas ainda são um empecilho para o maior desenvolvimento da cooperação entre os países (BRASIL, [201-]b).

No desenvolvimento de tais relações, ambos os países contam com a Comissão de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço (Codefro), instituída em 1997, a qual veio a se tornar a maior instância bilateral na matéria, sendo responsável por identificar e propor ações para o desenvolvimento e a integração bilateral da fronteira em comum. A partir de 2010 houve uma intensificação das relações com base no adensamento da assistência aos brasileiros no território surinamês, no incremento no intercâmbio bilateral e no desenvolvimento do Suriname, além de cooperações nas áreas de defesa, cultura e educação. Destaca-se também a criação do Setor de Promoção Comercial (SECOM) da embaixada brasileira no Suriname em 2010, com efeitos positivos no aumento das relações econômico-comerciais entre os dois países (BRASIL, [201-]b).

O Brasil e o Suriname não dispõem de ligações viárias diretas entre si, principalmente por obstáculos naturais e legislativos, como a floresta equatorial e as áreas de preservação ambiental e indígena, respectivamente. Desse modo, o transporte de passageiros e cargas é mingüado pela falta de infraestrutura rodoviária, e por envolver o traslado por países terceiros, como a Guiana, ocasionando a elevação dos custos de transportes (BRASIL, [201-]c).

4.1. INTERAÇÕES FRONTEIRIÇAS

O Suriname é o mais jovem país independente da América do Sul, tendo sido colônia neerlandesa até o ano de 1975 (CORREA, 2015). Apesar de ter seus limites aproximados do sul conhecidos desde o século XVII, a fronteira Brasil-Suriname foi fixada pelo tratado de 5 de maio de 1906, assinado no Rio de Janeiro entre os governos do Brasil e dos Países Baixos (FGV, c2016). A linha divisória entre os países é um exemplo clássico de acordo de divisão fronteiriça por *divortium aquarum*, na qual não há nenhum compartilhamento de bacias hidrográficas entre os dois países, sendo a fronteira, portanto, totalmente seca (CAVLAK, 2013). Ademais, os 593 km de fronteira com o Suriname representam a menos extensa fronteira do Brasil, sendo 96% desta com o estado do Pará e o restante com o Amapá (FUNAG, [201-]).

Segundo o Tratado de Limites, assinado em 1906 (BRASIL, 1906) determinou-se que:

ARTIGO I

A fronteira entre os Estados Unidos do Brasil e a Colônia de Suriname é formada, a partir da fronteira francesa até a fronteira britânica, pela linha de divisão das águas entre a bacia do Amazonas, ao sul, e as bacias dos cursos de água que fluem para o norte para o Oceano Atlântico (BRASIL, 1906, não paginado).

Portanto, o Tratado de Limites dispõe no Artigo I que a divisão da fronteira entre Brasil e Suriname é definida pelas águas fluviais que escoam para sul, no caso a bacia amazônica no território brasileiro, e para o sentido norte com as nascentes dos rios que cortam o Suriname e deságuam no Oceano Atlântico.

Na Figura 4 é apresentado os limites entre o Suriname e o Brasil.



Figura 4 – Limites internacionais do Suriname
Elaboração: La bTrans/UFSC (2020)

A porção mais ao sul do território surinamês – que faz fronteira com o Brasil – é pouco habitada e urbanizada em comparação com a região litorânea (CORREA, 2015). No lado surinamês da fronteira, a localidade mais próxima é a cidade de Kwamalasamutu, situada há mais de 50 km de distância da fronteira com o Brasil (HIWAT *et al.*, 2018). A baixa interconectividade do Suriname com seus vizinhos é exemplificada pela inexistência de conexão por terra com o Brasil (CORREA, 2015). Outro fator que segrega o Suriname dos demais países da América Latina é a sua língua materna, o holandês, a qual não ganha destaque em nenhum outro país do continente em que está situado (URT, 2008).

Todo território de fronteira do Brasil com Suriname é demarcado como terra indígena, havendo aldeias isoladas próximas a fronteira (OECD, 2010), como os Aparai e os Wayana, povos que habitam a região de fronteira entre o Brasil, o Suriname e a Guiana Francesa. Destaca-se a existência de um movimento periódico de tais tribos ao Suriname para a troca de bens industriais e artefatos indígenas e para trabalhar em garimpos situados próximo à fronteira entre os dois países (MORGADO, [201-]).

Para além das aldeias indígenas, o garimpo é o destino de milhares de pessoas, sendo esse fator responsável pela intensa imigração de brasileiros ao Suriname nos últimos 20 anos (CORREA, 2015). Esses garimpeiros são, em maior parte, compostos por paraenses e maranhenses que cruzam a fronteira de forma ilícita (SIMAS FILHO; PRIMO, 2001). Estima-se que, da população de 560 mil habitantes do Suriname, 15% é composta por brasileiros, existindo, inclusive, um bairro de brasileiros na capital Paramaribo (CAVLAK, 2013; URT, 2008). O número de brasileiros que trabalham com garimpo varia de acordo com distintas fontes, estimando-se a existência de 8 a 40 mil indivíduos provindos do Brasil nessa atividade (CORREA, 2015). Um dos principais impactos desse fluxo migratório ilegal é a importação de malária e outras doenças (HIWAT *et al.*, 2018).

Outros desafios observados na área fronteira entre Brasil e Suriname são o tráfico e contrabando de pessoas e animais (PROCÓPIO, 2007; BALE, 2018).

4.2. MALHA RODOVIÁRIA

Ao comparar a área territorial dos países em análise, percebe-se que o Suriname possui uma área equivalente a cerca 2% do território brasileiro. Quanto à malha rodoviária, o Suriname corresponde a 0,24% da malha rodoviária brasileira.

Destacam-se ainda alguns dados relevantes no que concerne à malha rodoviária pavimentada, uma vez que o Brasil possui baixa porcentagem relativa à malha rodoviária total, correspondendo a apenas 12,4%. O Suriname, por sua vez, possui uma malha rodoviária pavimentada proporcionalmente mais extensa do que a brasileira, somando cerca de 56,7% do total de sua malha rodoviária (ABS, 2018) e (CNT, c2019). A Tabela 9 demonstra a área territorial e extensão da malha rodoviária do Suriname e do Brasil.

PAÍS	ÁREA TERRITORIAL (KM ²)	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)
Brasil	8.515.767,049	1.719.991
Suriname	163.820	4.171

Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Suriname

Fonte: CIA (2019), ABS (2018) e CNT (2019a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Na Figura 5 é apresentada a malha rodoviária do Brasil e do Suriname.



Figura 5 – Malha rodoviária do Brasil e do Suriname

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

4.3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

De acordo com dados da ANTT relativos ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) (ANTT, 2019e), não existem empresas surinamesas habilitadas atuando no Brasil. Por sua vez, o Brasil possui 768 empresas habilitadas a operar em outros países, entretanto nenhuma delas está apta para atuar no Suriname.

Segundo dados do Ministério da Economia divulgados pela plataforma Comex Stat (2019), as exportações e importações brasileiras tendo o Suriname como parceiro comercial no ano de 2019 aconteceram, majoritariamente, pelos modais aquaviário e aeroviário. O modal rodoviário não apresenta movimentação no período analisado, em conformidade com as informações referentes à estrutura da fronteira entre os dois países.

O Gráfico 2 demonstra os modos de transporte mais utilizados nas exportações e importações brasileiras para o Suriname.

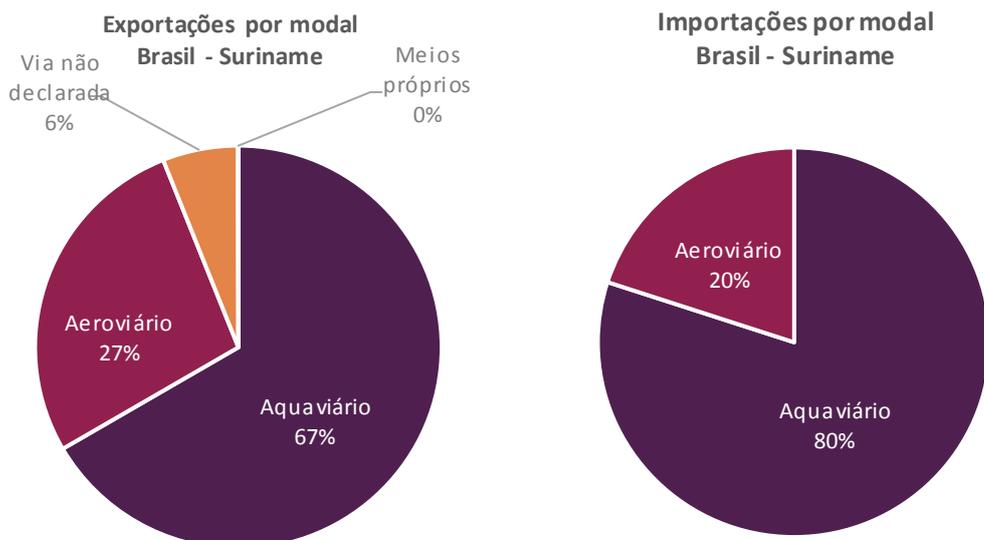


Gráfico 2 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações e importações brasileiras para o Suriname

Fonte: Comex Stat (2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Na Tabela 10 é apresentada a comparação da utilização dos modais de transporte nas exportações e importações brasileiras realizadas com o Suriname.

EXPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2019 - 12/2019	35.365.731,00	24.405.389	16.054.699	0%
Rodoviário	01/2019 - 12/2019	0,00	0	0	0%
IMPORTAÇÕES	PERÍODO	US\$ FOB	PESO LÍQUIDO (KG)	QUANTIDADE	PERCENTUAL RODOVIÁRIO
Todos os modais	01/2019 - 12/2019	979.135,00	2.400.229	2.402.251	0%
Rodoviário	01/2019 - 12/2019	0,00	0	0	0%

Tabela 10 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Suriname

Fonte: Comex Stat (2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Entre janeiro e dezembro de 2019, as exportações brasileiras destinadas ao Suriname movimentaram um total de US\$ 35,3 milhões. Os produtos mais exportados durante o ano foram:

- » Pedacos e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados – 6,8% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 1,6 mil toneladas;
- » Outras escavadoras, cuja superestrutura é capaz de efetuar uma rotação de 360° – 5,6% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 400 toneladas;
- » Enchidos e produtos semelhantes, de carne, de miudezas ou de sangue; preparações alimentícias à base de tais produtos – 4,9% das exportações em US\$ FOB, aproximadamente 1,5 mil toneladas (COMEX STAT, 2019).

Para o mesmo período considerado, as exportações do Suriname para o Brasil movimentaram US\$ 979.135,00. O produto mais exportado durante o ano foi arroz semibranqueado ou branqueado, não parabolizado, polido ou brunido, correspondendo a aproximadamente 98% das exportações (em US\$ FOB), equivalente a 2,4 mil toneladas (COMEX STAT, 2019).

4.4. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Com base no Anuário Estatístico de Turismo 2019 (BRASIL, 2019), 5.836 residentes permanentes do Suriname ingressaram em território brasileiro no ano de 2018, um decréscimo de 4,2% em relação a 2017, quando se registrou 6.096 surinameses ingressantes no Brasil. Do total de 2018, 5.643 (96,7%) utilizaram a via aérea, 115 (2%) optaram pela via terrestre, e 78 (1,3%) deslocaram-se por via fluvial.

Destaca-se o papel do estado do Pará como receptor de 5.420 residentes permanentes do Suriname em 2018 via modal aéreo, equivalente a 96% do ingresso aeroviário total registrado em 2018. Já em relação ao acesso via terrestre, 60 passageiros ingressaram através de Roraima, o que equivalente a 52% do ingresso total, e 38 passageiros através do Amapá (33%).

Em contrapartida, segundo dados do ABS de fevereiro de 2018 (ABS, 2018), 17.987 residentes no Brasil ingressaram no Suriname no ano de 2016, representando 7% do fluxo total de turistas em direção ao território surinamês. Desse total, o número de brasileiros que entraram no Suriname via *ferry* entre South Drain e Nickerie em 2016, que é a continuação do modal rodoviário da Guiana para o Suriname, foi de 2.624 pessoas, aproximadamente 4,7% da movimentação total de passageiros no território surinamês. O fluxo contrário, para sair do Suriname, em 2016, foi de 2.473, cerca de 4,8% da movimentação total de partidas do país. O relatório estatístico não apresenta, no entanto, esses dados para o fluxo de passageiros por meio da *ferry* entre Suriname e Guiana Francesa.

4.5. MALHA FERROVIÁRIA

Ao passo que o Brasil conta com uma malha ferroviária de 28.538 km de extensão, a malha ferroviária surinamesa compreende a aproximadamente 173 km. A extensão da malha ferroviária do Suriname remonta ao período do auge da “corrida do ouro” no início de século XX, quando o governo desenvolveu essa malha como forma de ampliar a capacidade de transporte de carga do país. Atualmente a malha ferroviária está inutilizável, devido ao desgaste e a ação do tempo (THE INTERNATIONAL STEAM, [2014]). A Tabela 11 demonstra a área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Suriname.

PAÍS	ÁREA TERRITORIAL	EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA
Brasil	8.515.767,05 km ²	28.538 km
Suriname	163.820 km ²	173 km

Tabela 11 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Suriname

Fonte: The International Steam ([2014]), CIA (2019) e CNT (c2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

4.6. TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS

Atualmente, devido à inoperância da malha ferroviária no Suriname e à inexistência de ligações ferroviárias entre Brasil e Suriname, não há registro de atividade de transporte ferroviário de cargas nem de passageiros entre os dois países.

5. Visitas técnicas

Com o propósito de agregar informações e melhor contextualizar as análises, foi planejada a realização de uma reunião entre os técnicos do Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) com representantes do principal órgão envolvido nas questões de transporte do Suriname, a saber, a Diretoria de Transporte do Ministério do Transporte, Comunicação e Turismo (do holandês – Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme). A reunião estava prevista para ocorrer via embaixadas do Brasil e do Suriname, em Brasília (DF), no período de 16 a 20 de dezembro de 2019.

Inicialmente foi encaminhado um ofício ao órgão supracitado apresentando as informações do arcabouço regulatório sobre o Transporte Internacional Terrestre, no dia 16 de dezembro de 2019, entretanto este não teve resposta por parte das autoridades surinamesas. Além dessa primeira abordagem, diversas tentativas de contato com representantes do país foram realizadas, porém sem retorno até a conclusão deste relatório.

Dessa forma, não foi possível apresentar neste documento um relato do que foi abordado na reunião técnica com representantes do Suriname, dado que esta não foi realizada. Assim, este relatório não contempla a atividade “1.1.3 Entrevistas com especialistas na regulação do transporte internacional de cada país envolvido”, da Fase 1 – Obter e organizar a informação.

Salienta-se, no entanto, que continuarão sendo realizadas tentativas de agendamento da referida reunião até a data de entrega do *Relatório Parcial Comparativo 2*, em março de 2020, quando este capítulo poderá contemplar o relato da reunião.

6. Análises comparativas

A presente seção está subdividida de acordo com os temas propostos para análise comparativa das legislações selecionadas do Brasil e do Suriname. Em cada uma das seções a seguir são apresentados os resumos e os resultados da análise comparativa das legislações levantadas.

6.1. AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS

Neste subitem são tratados os temas relativos a autorizações, documentos de transporte e serviços.

6.1.1. Autorizações

6.1.1.1. Licenças Originárias e Complementares

De acordo com o disposto no art. 2º do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) (BRASIL, 1990a), somente empresas autorizadas poderão realizar o transporte internacional de cargas ou passageiros, conforme especificações do Acordo e seus anexos. Em adição, segundo o art. 20, para o estabelecimento do serviço de transporte internacional por rodovia e suas modalidades, é necessário um acordo prévio entre os países signatários. Estes outorgarão as licenças correspondentes às empresas de transporte de carga e/ou de passageiros, com o objetivo de tornar efetivo o princípio da reciprocidade.

Ademais, o ATIT estabelece o seguinte em relação às empresas prestadoras do serviço de transporte internacional:

Artigo 3º. - As empresas serão consideradas sob jurisdição do país em que:

- a) Estejam legalmente constituídas;
- b) Estejam radicados e matriculados os veículos utilizados na prestação dos serviços; e
- c) Tenha domicílio real de acordo com as disposições legais do país respectivo.

Artigo 4º. -

1. Aplicar-se-ão às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes, a exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.
2. As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatários. (BRASIL, 1990a, p. 15).

Assim, em relação às licenças necessárias para o transporte terrestre, o ATIT define em seu art. 19 a Licença Originária e a Licença Complementar. A Licença Originária é a autorização outorgada pelo país cuja jurisdição incide sobre a empresa, garantindo o direito de realizar transporte terrestre segundo os termos do ATIT. A Licença Complementar, por sua vez, é a autorização expedida pelo país de destino ou trânsito (BRASIL, 1990a).

No art. 21 é previsto que cada país signatário do ATIT outorgue as Licenças Originárias e Complementares para a realização de transporte rodoviário bilateral ou em trânsito dentro dos limites do seu território. O art. 23 estabelece que a Licença Originária que um dos países signatários tenha concedido às empresas sob sua jurisdição será aceita pelo outro país signatário. Este último deve decidir sobre a emissão de Licença Complementar para o funcionamento da empresa em seu território, como prova de que a empresa cumpre todos os requisitos para realizar o transporte internacional (BRASIL, 1990a). Os artigos 24, 25 e 26 regem a emissão de Licenças Complementares e seus prazos.

Artigo 24. –

1. A fim de requerer a licença complementar, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de expedição de documento de idoneidade que comprova a licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar segundo o formulário do apêndice 2, unicamente os documentos seguintes:

- a) Documento de idoneidade bilíngue que comprova a licença originária; e
- b) Prova de designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.

2. Tratando-se de autorização de trânsito, exigir-se-á da empresa que apresente ao Organismo Nacional Competente do país transitado apenas o documento de idoneidade que comprove a licença originária.

Artigo 25. –

1. As licenças originárias deverão ser outorgadas com uma vigência prorrogável por períodos iguais. A licença complementar, por sua vez, será também expedida em períodos iguais pelo que esta última conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta, via telex ou fac-símile.

2. No documento de idoneidade, consignar o período de vigência da licença originária e sua prorrogação nos termos descritos acima. Para a renovação da licença complementar, não será necessário um novo documento de idoneidade.

Artigo 26. –

1. As autoridades competentes deverão decidir sobre a concessão das licenças complementares que lhes sejam solicitadas no prazo de 180 dias depois de apresentada a solicitação correspondente.

2. Enquanto a autorização complementar tramita, as autoridades competentes concederão, dentro de 5 (cinco) dias úteis, mediante tão somente a apresentação dos documentos a que se refere o artigo 24, uma autorização provisória que será oficializada mediante telex ou fac-símile, a qual caducará na data em que for concedida ou denegada a licença complementar definitiva. Vencido o prazo de 5 (cinco) dias da apresentação da solicitação, a autoridade competente que não tenha concedido a autorização provisória informar, dentro de um prazo similar, sobre as causas que fundamentaram sua decisão à autoridade competente do país de origem da empresa que haja solicitado.

3. A autoridade do país ao qual se solicite a licença complementar certificará sua concessão em cópia reprográfica, autenticada pelo Organismo Nacional Competente, do respectivo documento de idoneidade, não sendo necessária a expedição de qualquer documento (BRASIL, 1990a, p. 16).

Ademais, além das licenças originárias e complementares, o art. 22 do ATIT determina que mais da metade do capital social e do controle efetivo da empresa requerente deverá estar em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados do país signatário que concede a Licença Originária (BRASIL, 1990a). Os contratos sociais reconhecidos pelo organismo nacional competente do país signatário, em cujo território a empresa está constituída e tem domicílio real, serão aceitos pelos organismos nacionais competentes dos outros países como prova do cumprimento desta condição.

No Brasil é determinado pelo inciso I do art. 4º da Resolução ANTT nº 5.840/2019 que a empresa que pretende se habilitar ao transporte rodoviário internacional de cargas deve ser constituída nos termos da legislação brasileira (ANTT, 2019c). Porém, a exigência de que o controle do capital social da empresa seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado não se aplica mais à legislação brasileira, já que o art. 171 da Constituição Federal que dispunha sobre a obrigatoriedade foi revogado pela Emenda Constitucional nº 6/1995 (BRASIL, 1995b).

No Suriname não há uma legislação específica que regulamenta o transporte internacional terrestre inexistindo, portanto, normativa que mencione a necessidade de licenças originárias e complementares para realizar o transporte internacional de cargas ou passageiros no país. Tampouco há legislação específica que verse sobre a habilitação de empresas ao transporte rodoviário internacional. Todavia, há uma regra geral que determina que, para atuar no país, toda empresa deve estar registrada na Câmara de Comércio e Indústria (KKF, do holandês – Kamer van Koophandel en Fabrieken) (BRASIL, 2016). Além disso, há um guia elaborado pela KKF que dispõe sobre a atuação de empresas estrangeiras no país, prevendo que para realizar o registro de empresas de transporte é necessário que sejam apresentados: (i) um certificado numérico, (ii) a carteira de motorista, (iii) certificado de inspeção do veículo e (iv) prova de seguro contratado (SURINAME, [201-]a, tradução nossa).

As normativas analisadas a seguir, que versam sobre as licenças pertinentes ao transporte rodoviário internacional de cargas ou de passageiros, foram separadas conforme a finalidade do transporte.

Transporte de cargas

No contexto dos blocos econômicos, o Mercosul não regulamenta as licenças originárias e complementares para transporte de cargas.

Tratando de normativas nacionais específicas, no âmbito brasileiro há a Resolução ANTT nº 5.840/2019, que resolve:

Art. 1º Estabelecer normas para o transporte rodoviário internacional de cargas.

§ 1º A prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas por transportador brasileiro, em caráter regular, depende de outorga de Licença Originária, obtida junto à ANTT, e de Licença Complementar obtida junto ao Organismo Nacional Competente do país de destino e de trânsito, conforme o caso.

§ 2º A prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, em caráter não regular, depende de Autorização de Viagem de Caráter Ocasional; (ANTT, 2019c, p. 47).

A Resolução define os pré-requisitos necessários às empresas que desejam a habilitação para o transporte internacional, a saber:

I - ser Empresa ou Cooperativa constituída nos termos da legislação brasileira, tendo o transporte rodoviário de cargas dentre as atividades econômicas;

II - estar regular no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC;

III - não possuir multas impeditivas, junto à ANTT;

IV - não estar inscrito na Dívida Ativa da ANTT;

V - ser proprietário de veículos que tenham capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, devidamente cadastrados no RNTRC, compostos por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples;

VI - possuir infraestrutura administrativa com telefone para contato e endereço para correspondências, e

VII - possuir dois endereços eletrônicos para envio, pela ANTT, de notificações e comunicados referentes ao previsto nesta Resolução. (ANTT, 2019c, p. 47).

Para a expedição da **Licença Originária** pela diretoria da ANTT, o requerente deverá apresentar requerimento, na forma estabelecida pela Agência, acompanhado dos seguintes documentos, conforme o Art. 6º da Resolução:

I - Empresa:

a) comprovante de pagamento de emolumento;

b) cópia, registrada na Junta Comercial, de contrato ou estatuto social, com as eventuais alterações e, quando aplicável, da ata da eleição da administração em exercício;

c) procuração, caso o responsável não figure como administrador da empresa; e

d) relação de veículos, devidamente cadastrados na frota da ETC junto ao RNTRC, acompanhada dos respectivos Certificados de Inspeção Técnica Veicular Periódica - CITV.

II - Cooperativa:

a) comprovante de pagamento de emolumento;

b) cópia, registrada na Junta Comercial de estatuto social;

c) cópia da ata de eleição da administração e listagem nominativa dos associados, contendo nome e CPF, firmada pelo representante legal da Cooperativa;

d) procuração, caso o responsável não figure como representante legal da Cooperativa; e

e) relação de veículos, devidamente cadastrados na frota da ETC junto o RNTRC, acompanhada dos respectivos Certificados de Inspeção Técnica Veicular Periódica - CITV. (ANTT, 2019, p. 48).

A Licença Originária terá validade de dez anos a partir da sua data de expedição, podendo ser renovada, a pedido do transportador, com antecedência de no mínimo 60 dias do seu vencimento. A Licença Originária não poderá ser transferida ou cedida, e será outorgada pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC). É importante observar que apenas a Licença Originária não autoriza o transportador a realizar o transporte internacional, devendo ser obtida, para este fim, a Licença Complementar.

Quanto à expedição da **Licença Complementar**, fica dependente da solicitação de empresas estrangeiras detentoras de Licença Originária em um período máximo de até 120 dias após a expedição desta, devendo ser comprovada na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em um prazo de até 300 dias após sua expedição. A Resolução ANTT nº 5.840/2019 dispõe que:

Art. 21 A Licença Complementar será expedida, obedecidos os princípios da reciprocidade consagrados nos acordos bilaterais e multilaterais, a transportador estrangeiro detentor de Licença Originária, outorgada pelo Organismo Nacional Competente do país de origem.

Parágrafo único. A Licença Complementar terá prazo de validade igual a o previsto na Licença Originária correspondente ou nos acordos bilaterais ou multilaterais vigentes.

Art. 22 O pedido de Licença Complementar será encaminhado, mediante requerimento de representante legal do transportador estrangeiro no Brasil, na forma estabelecida pela ANTT [...].

§ 1º Deverão ser anexados ao requerimento os seguintes documentos:

I - Licença Originária e seus anexos, concedida há, no máximo, cento e vinte dias pelo Organismo Nacional Competente e devidamente apostilado no país de origem.

II - procuração outorgada por instrumento público, a um único representante legal perante a ANTT, residente e domiciliado em território brasileiro e com poderes para representar o transportador estrangeiro e responder em seu nome em todos os atos administrativos e judiciais, facultado o substabelecimento com reserva de poderes;

III - cópia do contrato social ou estatuto social, registrado na Junta Comercial, com as eventuais alterações e, quando aplicável, da ata da eleição da administração em exercício, caso a procuração seja outorgada à pessoa jurídica brasileira; e

IV - comprovante de pagamento de emolumento correspondente.

§ 2º Na procuração de que trata o inciso II do § 1º deste artigo deverão constar a identificação completa do representante legal, incluindo CNPJ ou CPF, e o endereço físico.

§ 3º Os documentos em língua estrangeira deverão ser acompanhados da correspondente tradução para o português, por tradutor público juramentado, após obtenção do visto consular perante a representação diplomática do Brasil no país de origem, salvo existência de acordo internacional que disponha de forma diversa.

§ 4º Eventual substituição do representante legal ou alteração dos respectivos dados cadastrais deverão ser comunicadas, imediatamente, à ANTT, sob pena de suspensão da Licença Complementar, até efetiva regularização da pendência. (ANTT, 2019c, p. 48).

Na mesma resolução é regulamentada a **Autorização de Caráter Ocasional**, licença concedida para realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular. Assim, a resolução estabelece que:

Art. 16 O requerente que solicitar Autorização de Viagem de Caráter Ocasional deverá apresentar requerimento, na forma estabelecida pela ANTT, firmado por seu representante legal, ou procurador, contendo as seguintes informações:

I - nome ou razão social do responsável pela viagem ocasional e CNPJ;

II - origem e destino da viagem;

III - motivo da viagem;

IV - quantidade aproximada de viagens;

III - pontos de fronteira a serem utilizados durante o percurso;

IV - descrição da carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso; e

V - relação dos veículos a serem autorizados, previamente cadastrados no RNTRC do requerente, quando for o caso de Empresa ou Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas, conforme prevê a Resolução ANTT nº 4.799, de 2015, ou outra que vier a substituí-la.

§ 1º Na relação de veículos de que trata o inciso V deste artigo, não serão considerados veículos habilitados que constam da frota de transportador autorizado a realizar prestação de serviço, em caráter regular, de transporte rodoviário internacional de cargas.

Art. 17 É vedada a subcontratação para realização de viagem de caráter ocasional.

Art. 18 A Autorização de Viagem de Caráter Ocasional será concedida com vigência não superior a 6 (seis) meses. (ANTT, 2019c, p. 48)

Quanto ao **transporte de carga própria**, a resolução também dispõe sobre as condições para sua realização. Entende-se por transporte de carga própria:

[...] transporte realizado por pessoa física ou jurídica cuja atividade comercial principal não seja o transporte de cargas remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade ou posse, e que se aplique exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos (ANTT, 2019, p. 47).

Assim, a resolução estabelece que:

Art. 19 A pessoa física ou jurídica deverá solicitar Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria, desde que a finalidade não seja a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas.

§ 1º O requerimento deverá ser encaminhado, na forma estabelecida pela ANTT, contendo as seguintes informações:

I - nome ou razão social e CNPJ, em caso de pessoa jurídica responsável pelo transporte de carga própria, ou nome e CPF, em caso de o responsável ser pessoa física;

- II - informações do importador e exportador;
- III - origem e destino da operação;
- IV - quantidade aproximada de viagens;
- V - ponto(s) de fronteira a ser(em) utilizado(s) durante o percurso;
- VI - descrição da carga a ser transportada, tanto na ida quanto no regresso; e
- VII - relação dos veículos, de categoria particular, próprios ou que estejam na posse do requerente.

[...]

Parágrafo único. Até que seja acordado modelo específico, a ANTT emitirá a autorização de que trata o caput conforme modelo de documento Autorização de Viagem Caráter Ocasional Viagem devidamente identificado como "Autorização de Viagem de Caráter Ocasional para Transporte de Carga Própria" com vigência não superior a (6) seis meses. (ANTT, 2019c, p. 48)

Por fim, essa resolução dispõe sobre a conformidade dos veículos com a Resolução Mercosul/GMC nº 26 (MERCOSUL, 2011), que estabelece o sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas e sobre a obrigatoriedade do Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme condições estabelecidas na Resolução Mercosul/GMC nº 75 (MERCOSUL, 1997b).

Conforme mencionado anteriormente, no Suriname não há legislação que verse sobre a concessão de licenças originárias e complementares para o transporte internacional terrestre, incluindo o transporte internacional de cargas. Entretanto, no âmbito doméstico, a Resolução nº 9.811/1962 estabelece que é necessária uma permissão do Ministério de Obras Públicas e Tráfego (do holandês – Ministerie van Openbare Werken en Verkeer, tradução nossa) – atual Ministério de Transporte, Comunicação e Turismo – para transportar cargas ou passageiros em vias terrestres (SURINAME, 1962).

Transporte de passageiros

Relativamente ao transporte de passageiros, cita-se, primeiramente, no âmbito das normas nacionais brasileiras, o Decreto nº 2.521/1998 (BRASIL, 1998a), modificado pelo Decreto nº 8.083/2013 (BRASIL, 2013a), que dispunha sobre a exploração, mediante permissão, nos casos de transporte rodoviário internacional regular de passageiros, e autorização, nos casos de prestação de serviços em caráter emergencial e transporte rodoviário internacional de passageiros sob regime de fretamento (contínuo, eventual ou turístico). Porém, em relação aos regimes de delegação dos serviços pela ANTT, há também a Lei nº 10.233/2001 (BRASIL, 2001d), alterada pela Lei nº 12.996/2014 (BRASIL, 2014); através desta, se passou a prever o instrumento da autorização para a prestação dos serviços regulares de transporte, dispensando assim o procedimento licitatório prévio. Tal lei, entretanto, não prevê instrumento de autorização para o transporte semiurbano interestadual de passageiros, o qual continua sendo delegado por meio de permissão.

A Resolução ANTT nº 4.770/2015 (ANTT, 2015a), que trata da regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de

passageiros, sob o regime de autorização, regulamenta o Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR).

O TAR é concedido pela diretoria da ANTT, com prazo de vigência indeterminado, mas com renovação da documentação a cada três anos, tornando a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros. Após a solicitação do TAR, a empresa que desejar realizar o serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional deverá solicitar a Licença Operacional (LOP), que autorizará a transportadora a executar a prestação do serviço de acordo com a relação dos mercados autorizados e suas respectivas linhas.

Seção I

Do Requerimento do Termo de Autorização

Art. 5º - Poderão requerer o Termo de Autorização, a qualquer tempo, a partir da vigência desta resolução, pessoas jurídicas nacionais que satisfaçam todas as disposições desta Resolução e da legislação em vigor.

Art. 6º - O Termo de Autorização deverá ser requerido pelo representante legal da transportadora ou por seu procurador, mediante documento comprobatório de representação.

§ 1º - No caso de consórcio, o representante legal deverá ser indicado pela empresa líder.

§ 2º - Por documentos comprobatórios de representação consideram-se:

I - no caso de dirigente da transportadora, o ato constitutivo que comprove poderes para praticar atos em nome da transportadora; ou

II - no caso de procurador, instrumento de procuração pública acompanhado do documento que comprove os poderes do outorgante, conforme última alteração do ato constitutivo arquivado no registro empresarial ou cartório competente.

Art. 7º - Para obtenção do Termo de Autorização, a transportadora deverá encaminhar, na forma e prazo estabelecidos, os documentos comprobatórios relativos às regularidades jurídica, financeira, fiscal e trabalhista, bem como à sua qualificação técnico-profissional e técnico-operacional.

§ 1º - A análise da documentação encaminhada nos termos do *caput* será conduzida em até 45 (quarenta e cinco) dias úteis, contados a partir da data do protocolo de recebimento da documentação na ANTT.

[...]

Art. 25 - As transportadoras habilitadas nos termos do Capítulo I desta Resolução poderão requerer para cada serviço, Licença Operacional, desde que apresentem, na forma estabelecida pela ANTT:

I - os mercados que pretende atender;

II - relação das linhas pretendidas, contendo as seções e o itinerário;

III - frequência da linha, respeitada a frequência mínima estabelecida no art. 33 desta Resolução;

IV - esquema operacional e quadro de horários da linha, observada a frequência proposta;

V - serviços e horários de viagem que atenderão a frequência mínima da linha, estabelecida no Art. 33 desta Resolução;

- VI - frota necessária para prestação do serviço, observado o disposto no art. 4º da Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009;
- VII - relação das garagens, pontos de apoio e pontos de parada;
- VIII - relação dos terminais rodoviários;
- IX - cadastro dos motoristas; e
- X - relação das instalações para venda de bilhetes de passagem nos pontos de origem, destino e seções das ligações a serem atendidas. (ANTT, 2015a, p. 72-73).

Ao passo que a Resolução ANTT nº 4.777/2015 (ANTT, 2015b) dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, o procedimento para solicitação de autorização para o serviço é em forma de requerimento, acompanhado da seguinte documentação:

Seção I

Da Documentação para Obtenção do Termo de Autorização

Art. 10 - Para obtenção do Termo de Autorização o transportador deverá efetuar cadastro, por meio da apresentação de requerimento à ANTT, acompanhado dos seguintes documentos, em original ou cópia autenticada em cartório ou cópia simples, quando for possível a verificação da autenticidade por outro meio:

I - contrato social consolidado ou estatuto social atualizados, com objeto social compatível com a atividade de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento e capital social integralizado superior a cento e vinte mil reais, devidamente registrado na forma da lei, bem como documentos de eleição e posse de seus administradores, conforme o caso;

II - prova de regularidade fiscal e trabalhista, perante ANTT; e

III - Certificado de Cadastro no Ministério do Turismo.

Parágrafo único - Suprimido.

Parágrafo único - Está dispensado de apresentar o disposto no inciso III, o transportador que não prestará o serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico.

Art. 11 - O transportador interessado na prestação do serviço objeto desta Resolução deverá cadastrar veículo em sua frota, mediante a apresentação dos seguintes documentos, em cópia autenticada em cartório ou cópia simples, quando for possível a verificação da autenticidade por outro meio:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

II - Certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran; e

III - a pólise de seguro de responsabilidade civil.

§ 1º - Quando se tratar de veículo arrendado, a notação referente ao arrendamento deverá estar registrada junto ao Denatran.

§ 2º - Quando constar a notação de restrição administrativa ou judicial no CRLV, o transportador deverá apresentar expressa anuência da entidade responsável pela restrição, declarando que não se opõe ao registro do veículo pelo transportador na ANTT.

§ 3º - A ANTT poderá solicitar comprovação de atendimento aos requisitos de segurança para veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros, estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - Contran.

Art. 12 - O cadastramento e o recadastramento somente serão realizados se não constar multa impeditiva do transportador ou da autorizatária junto à ANTT. (ANTT, 2015b, p. 69).

Sobre a licença para o fretamento turístico ou eventual:

Art. 31 - A licença de viagem para a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico ou de fretamento eventual, em circuito fechado, deverá ser emitida pela própria autorizatária, em sistema disponibilizado para esse fim pela ANTT, antes do início de cada viagem.

§ 1º - As licenças de viagem realizadas sob a forma de fretamento turístico deverão seguir as características das modalidades definidas na legislação.

§ 2º - Em caso de indisponibilidade do sistema, a autorizatária deverá registrar na Ouvidoria da ANTT a ocorrência do impedimento e solicitar comprovante de sua manifestação, com respectivo protocolo, para viabilizar a realização da viagem de forma autorizada.

§ 3º - Adicionalmente ao disposto no § 2º, a autorizatária deverá portar os seguintes documentos durante a viagem:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

II - Certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Denatran;

III - a póliza de seguro de responsabilidade civil; e

IV - documento que comprove a regularidade do cadastro do motorista na ANTT, conforme estabelecido em resolução específica.

Art. 32 - A licença de viagem deverá conter, no mínimo, os dados da autorizatária contratada, do contratante, da nota fiscal, do veículo, do(s) motorista(s), os endereços dos embarques e roteiro da viagem, as datas e os horários previstos de saída e chegada, a relação de passageiros e os pontos de fronteira a serem utilizados, no caso de viagem internacional (ANTT, 2015b, p. 70).

Sanadas as pendências, quando existentes, e cumpridas todas as exigências, o requerimento será deferido pela área técnica e submetido à diretoria da ANTT para aprovação e publicação do Termo de Autorização de Fretamento (TAF), o qual habilita o transportador a prestar serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento; autoriza a emissão de licença de viagem de fretamento turístico ou de fretamento eventual; e possibilita o envio de requerimento de licença de viagem de fretamento contínuo.

Quando em posse da autorização, o transportador deverá solicitar a expedição da Licença Originária do sistema SEI da ANTT, informando todos os dados constantes no modelo disponível no *site* da Agência. Além disso, devem estar anexados os seguintes documentos (ANTT, [2019]):

1. Comprovante de Pagamento de Emolumentos.

2. Empresas: cópia do contrato ou estatuto social e documento de eleição de seus administradores para o caso de sociedade por ações, devidamente registrados na Junta Comercial; a empresa deve ter sede no Brasil e os representantes apontados no requerimento devem figurar como administradores da empresa.
3. Quadro de Frota com a relação de todos os veículos que se deseje habilitar, totalizando no mínimo 80 toneladas de capacidade de transporte dinâmica; os veículos devem estar em conformidade com as Resoluções MERCOSIL/GM/RES. Nº 25/11 e nº 26/11.
4. Veículos:
 - Permissão expressa do Juízo para veículos que possuam pendência judicial ou judicial/administrativa;
 - Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV).

As empresas estrangeiras que desejarem realizar a prestação de serviço de transporte internacional de passageiros no Brasil deverão solicitar a expedição da Licença Complementar à Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros da ANTT. Os documentos exigidos estão dispostos no modelo de solicitação disponível no *site* da Agência (ANTT, [2019]):

1. Comprovante de Pagamento de Emolumento.
2. Licença Originária, válida somente se concedida há, no máximo, 120 dias pelo Organismo Nacional Competente do país de origem da empresa se legalizada na representação diplomática do Brasil no país de origem da empresa.
3. Quadro de Frota anexado à Licença Originária, emitido pelo Organismo Nacional Competente.
4. Procuração de Representante Legal.

Como mencionado anteriormente, no Suriname não há legislação que verse sobre a concessão de licenças originárias e complementares para o transporte internacional terrestre, incluindo, assim, o transporte internacional de passageiros.

Todavia, há algumas indicações para a atuação de empresas de turismo. Entre essas, destaca-se um manual publicado pelo Departamento de Normas do Suriname (do holandês – Surinaams Standaard Bureau, tradução nossa), intitulado *Boekingsagenten, Touroperators en Reisbureaus in Suriname* (em português – *Agentes de Reserva, Operadores Turísticos e Agências de Viagem no Suriname*, tradução nossa). O manual dá algumas disposições sobre a atuação nesses três campos, recomendando, por exemplo, a contratação de seguros contra acidentes tanto para residentes, quanto para estrangeiros (SURINAME, 2019).

Além disso, há leis domésticas que versam sobre o transporte de passageiros. Como mencionado anteriormente, a Resolução nº 9.811 de 1962 (SURINAME, 1962) determina que é necessária uma permissão do Ministério de Obras Públicas e Tráfego (do holandês – Minister van Openbare Werken en Verkeer, tradução nossa) – atual Ministério de Transporte, Comunicação e Turismo – para transportar cargas ou passageiros em vias terrestres. Conforme consta no art. 2º da Resolução, para obter a licença, a parte interessada deve submeter uma petição ao Ministério, a qual deve conter detalhes da natureza do serviço de transporte, juntamente com o recibo de pagamento da taxa da licença. Caso o pedido seja rejeitado, o reembolso da quantia paga deve ser solicitado. Ademais, o art. 3º define que a concessão da licença está sujeita ao estabelecimento de condições que garantam a segurança do transporte e do tráfego – as quais devem ser determinadas pelo Ministério responsável.

Outrossim, a Lei nº 33 de 1979 regulamenta a obrigatoriedade da contratação de um seguro de responsabilidade civil para veículos automotores (SURINAME, 1979). O segundo parágrafo do 4º artigo da referida lei estabelece que o seguro deve cobrir um eventual dano a pessoas transportadas pelo veículo, bem como aos seus bens – aplicando-se, assim, ao transporte de passageiros.

O Decreto nº 1.152 de 2002 reafirma o que foi disposto na Lei nº 33 de 1979, ao determinar que o detentor da licença que permite o transporte de passageiros tenha um seguro de responsabilidade civil que se estenda aos passageiros (SURINAME, 2002). O decreto também estabelece que o veículo deve ser inspecionado ao menos duas vezes por ano. No item 19 do apêndice do decreto consta que se o titular da licença usar um motorista para a manutenção do serviço de ônibus é necessária uma permissão por escrito do Diretor de Transporte, Comunicação e Turismo (do holandês – *Directeur van Transport, Communicatie en Toerisme*, tradução nossa). O item 21 determina que o detentor da licença é obrigado a manter um registro dos resultados da operação do serviço de transporte de passageiros, o qual deve ser submetido ao Diretor quando requisitado. O pedido de renovação da licença deve ser feito pelo titular, por meio de um requerimento escrito, até seis meses antes do seu vencimento, conforme disposto no item 22 do apêndice. Por fim, o item 23 determina que a licença não poderá ser transferida para terceiros sem a permissão do Ministério do Transporte, Comunicação e Turismo (SURINAME, 2002).

6.1.1.2. Autorizações especiais

No que tange às autorizações especiais, o ATIT refere-se ao transporte próprio e ao autotransporte. O Segundo Protocolo Adicional ao ATIT faz referência à autorização especial no art. 3º, que versa sobre infrações graves, como transportar sem autorização especial cargas que, por suas dimensões, peso ou periculosidade, assim o requeiram. No Brasil, de acordo com o *site* do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as resoluções citadas na sequência indicam a necessidade de autorização especial para o transporte:

1) RESOLUÇÃO N° 210/06 – CONTRAN - Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres. Alterada pelas Resoluções 284/08-CONTRAN, 373/2011-CONTRAN, 419/2012-CONTRAN, 520/2015-CONTRAN, 577/16-CONTRAN, 608/16-CONTRAN, 625/16-CONTRAN e 628/16-CONTRAN e pela Deliberação 105/10. Ex: AE para, caminhão baú fechado, carreta boiadeiro, desde que fabricados até 1996.

2) RESOLUÇÃO N° 211/06 – CONTRAN – Dispõe sobre requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga – CVC. Alterada pelas Resoluções nº 256/2007-CONTRAN, 381/2011-CONTRAN, 438/2013-CONTRAN, 526/2015-CONTRAN, 615/16-CONTRAN, 635/16-CONTRAN, 640/16-CONTRAN, 662/17-CONTRAN, 663/17-CONTRAN, 700/17-CONTRAN, pela Deliberação 108/2011 e pela Lei 13.103/15 (Lei do Caminhoneiro). Ex.: bitrem, rodotrem, romeu e julieta, treminhão e tritrem.

3) RESOLUÇÃO N° 349/10 – CONTRAN – Dispõe sobre o transporte de cargas em veículos tipo automóveis. Alterada pelo Ofício nº 27/2010/CGIT/DENATRAN, de 05/01/2011 do DENATRAN e pela Resolução 589/16-CONTRAN. Ex: transporte de Asa Delta, Escadas.

- 4) RESOLUÇÃO N° 508/14 – CONTRAN – Dispõe sobre a autorização, a título precário, para o transporte de passageiros em veículos de carga. Revoga a Resolução nº 82/98-CONTRAN. Ex: transporte de bóias-frias ou romeiros.
- 5) RESOLUÇÃO N° 564/15 – CONTRAN – Dispõe sobre o transporte de contêineres.
- 6) RESOLUÇÃO N° 01/2016 – DNIT - Dispõe sobre o transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para trânsito de veículos especiais. Revoga a Resolução nº 11/04-DNIT. Alterada pela Resolução nº 02/2016-DNIT. Estão em vigor também as Resoluções nº 02/2014-DNIT (máquinas agrícolas) e as Portarias DNIT nº 1.011/11 e 1.496/15 (ambas quanto ao transporte de pás eólicas)
- 7) RESOLUÇÃO N° 734/18 – CONTRAN – Cria Autorização Específica (AE) para os veículos e/ou combinações de veículos equipados com tanques que apresentem excesso de até 5% (cinco por cento) nos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, devido à incorporação da tolerância, com base em Resolução do CONTRAN. Revoga as Resoluções 341/10-CONTRAN, 374/11-CONTRAN, 388/11-CONTRAN, 399/12-CONTRAN, 627/16-CONTRAN, 648/17-CONTRAN e a Deliberação 98/10.
- 8) RESOLUÇÃO N° 735/18 – CONTRAN – Estabelece requisitos de segurança necessários à Circulação de Combinações para Transporte de Veículos – CTV. Revoga as Resoluções 305/09-CONTRAN, 368/10-CONTRAN e 603/16-CONTRAN. Ex: cegonheiros
- 9) RESOLUÇÃO N° 746/18 – CONTRAN – Estabelece os requisitos de segurança necessários à circulação de ônibus articulados e biarticulados.
- 10) RESOLUÇÃO N° 2/2019 - DNIT - Estabelece a alteração os valores de cobrança da Tarifa de Expedição das Autorizações Especiais de Trânsito - TEAET. (DNIT, 2019a, não paginado).

Portanto, os veículos que circularem em território nacional deverão obedecer à obrigatoriedade do uso de autorização especial para trânsito de veículos ou cargas com características fora dos padrões como indicado nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

No Suriname, não há legislação específica regulando as autorizações especiais para o transporte internacional terrestre. Todavia, a Lei nº 40, de 7 de abril de 2017 (SURINAME, 2017) estabelece regras para a atuação de empresas e profissões específicas, como a necessidade de permissão do governo para realizar suas atividades. Entre essas empresas e profissões estão aquelas que trabalham com produtos perigosos, incluindo, assim, aquelas que transportam esse tipo de mercadoria. Nesse caso, a licença é concedida, conforme o art. 4º da lei, a uma pessoa natural ou residente na República do Suriname, ou um cidadão de outro Estado-Membro da Comunidade do Caribe (CARICOM).

Os itens a seguir tratam das modalidades de autotransporte de veículos e transporte próprio de cargas e passageiros.

Autotransporte

Segundo o ATIT, autotransporte “[...] é a importação ou exportação de veículos que se transportam por seus próprios meios” (BRASIL, 1990a).

Em relação a esta autorização especial, não se constatou normativa regendo o autotransporte no Brasil, ainda que o País seja signatário do ATIT e, portanto, reconheça este tipo de transporte.

No caso do Suriname, o país reconhece essa modalidade de transporte, classificando-o como “transporte por forças próprias” (do holandês – *eigen kracht*, tradução nossa) (SURINAME, c2020a). Entretanto, também não foram encontradas normativas que regulem esse tipo de transporte.

Transporte próprio

De acordo com o art. 19 do ATIT, o transporte próprio é “aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado efetuado com veículos de sua propriedade, e que se aplique exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos” (BRASIL, 1990a, p. 16). Por sua vez, no art. 35 é disposto que o transporte próprio será controlado por um regime especial, no qual os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente, regulando-se a frequência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade (BRASIL, 1990a).

No caso do Suriname, além de o país não ser signatário do ATIT, não foram encontradas legislações internas que regulem o transporte próprio internacional.

Transporte de cargas

Pelo art. 3º, inciso VIII da Resolução ANTT nº 5.840/2019 (ANTT, 2019c), no Brasil, é considerado transporte de carga própria:

[...] realizado por pessoa física ou jurídica cuja atividade comercial principal não seja o transporte de cargas remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade ou posse, e que se aplique exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos (ANTT, 2019c, p. 47).

A comprovação de atendimento a essa condição é dada mediante a verificação do transportador e do importador ou exportador da mercadoria. Essa instrução é reforçada pela Resolução ANTT nº 4.799/2015 que, em seu art. 5º, prescreve que “o transportador que detenha propriedade ou posse de veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito na categoria “particular” será considerado como Transportador de Carga Própria (TCP)” (ANTT, 2015c), sendo-lhe vedada a cobrança de frete ou de qualquer valor discriminado que caracterize a remuneração pelo transporte.

Além disso, veículos autorizados a realizar viagem de caráter ocasional deverão portar Apólice de Seguros de Responsabilidade Civil por lesões ou danos a terceiros. Deve-se entender viagem de caráter ocasional como:

[...] operação especial de transporte que, pela sua própria natureza, requer a utilização de veículos específicos, não disponíveis na frota dos transportadores que prestam serviço de transporte internacional de carga, em caráter regular; ou para operações de transporte eventuais (ANTT, 2019c, p. 47).

Destaca-se que a Autorização de Caráter Ocasional não poderá ser superior a seis meses (ANTT, 2019c).

Como disposto anteriormente, o Suriname não possui legislação interna quanto ao transporte próprio internacional, logo, não há regulamentação para o transporte próprio de cargas.

Transporte de passageiros

O Brasil ainda regulamenta o transporte próprio de passageiros segundo o art. 3º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.777/2015 (ANTT, 2015b), que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento. Essa resolução define o transporte próprio de passageiros como a “viagem realizada sem fins comerciais e sem ônus para os passageiros, desde que, comprovadamente, estes mantenham vínculo empregatício ou familiar com a autorizatária ou com o transportador” (ANTT, 2015b, p. 69).

De acordo com o art. 30, “o transporte próprio realizado em veículo do tipo micro-ônibus ou ônibus classificado no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) como categoria aluguel, depende de declaração da autorizatária para a ANTT atestando a ausência de fins comerciais” (ANTT, 2015b, p. 70). Essa exigência também se aplica ao transportador não cadastrado na ANTT, desde que pretenda realizar o transporte próprio em viagem interestadual ou internacional (ANTT, 2015b).

Como disposto anteriormente, o Suriname não possui legislação interna quanto ao transporte próprio internacional, logo, não há regulamentação para o transporte próprio de passageiros.

Contêineres

O Brasil trata do tema na Resolução Contran nº 564/2015 (CONTRAN, 2015), que fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres e exige a certificação dos dispositivos especiais de fixação de acordo com os parâmetros do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). A resolução também exige uma Autorização Especial de Trânsito (AET), com prazo de validade de um ano, para o trânsito de veículos transportadores de contêineres com altura superior a 4,40 m e inferior ou igual a 4,60 m.

O Suriname não possui legislação específica para o transporte internacional terrestre de contêineres.

Carga fora das dimensões padrão

Relativo à regulação brasileira, a Resolução DNIT nº 1/2016 (DNIT, 2016), que aprova as normas de utilização de rodovias federais para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais, exige que o transporte de carga fora das dimensões somente possa ser efetuado mediante obtenção prévia da AET. A autorização será fornecida com prazo de até um ano a partir da data de sua liberação, para o trânsito do amanhecer ao pôr do sol, em todas as rodovias federais. Sua concessão ocorrerá se forem respeitados os seguintes limites máximos: I) comprimento total de até 30 m; II) largura total de até 3,20 m; III) altura total de até 4,40 m; IV) peso bruto total combinado (PBTC) de 57 t; V) distribuição de peso bruto por eixo ou por conjunto de eixos, de acordo com o art. 8º da referida resolução (DNIT, 2016).

A solicitação da AET deverá ser feita pelo *site* do DNIT, somente por transportador (pessoa jurídica ou pessoa física responsável pelo transporte da carga, cadastrado como tal no banco de dados da Receita Federal) ou embarcador (proprietário da carga conforme nota fiscal).

Não foram encontradas normativas do Suriname sobre o tema.

6.1.2. Documentos de transporte

6.1.2.1. Documentos obrigatórios

Manifesto Internacional de Cargas (MIC) e Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA)

O ATIT é breve sobre o Manifesto Internacional de Cargas (MIC), determinando que: “Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga” (BRASIL, 1990a, não paginado).

Prevê ainda a Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA), a qual, segundo o ATIT, é a manifestação de mercadoria perante a aduana pelo declarante. Como o controle aduaneiro é o conjunto de medidas tomadas com vistas a assegurar o cumprimento das leis e regulamentos que a aduana esteja encarregada de aplicar, não compete à ANTT verificar sua conformidade; o documento consta aqui apenas a título de registro.

No Brasil, é a Instrução Normativa DPRF nº 56/1991, que institui o documento, na forma do MIC/DTA, e estabelece normas para sua emissão e utilização. O MIC/DTA:

[...] constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado a partir de 1º de novembro de 1991, entre Brasil e países do Mercosul (BRASIL, 1991a, não paginado).

Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre o Brasil e os países do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio.

Entretanto, ressalta-se que a Instrução Normativa DPRF nº 56/1991 cita apenas as relações do Brasil com o Mercosul, porém esse documento também é utilizado nos despachos

aduaneiros para os demais países do Cone Sul, pelo marco da Instrução Normativa SRF nº 60/1996 (BRASIL, 1996a).

Ainda há a Norma de Execução CIEF/CSA nº 01/1991 (BRASIL, 1991b), que estabelece os procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do MIC/DTA. Seu preenchimento pode ser realizado em português ou espanhol.

Destaca-se que a Instrução Normativa SRF nº 60/1996, a qual estende aos países não integrantes do Mercosul as disposições da Instrução Normativa DPRF nº 56/1991, tem como base as deliberações da XVIII Reunião dos Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada em Lima, no Peru, de 18 a 22 de novembro de 1991, na qual participaram Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru (BRASIL, 1996a).

No Suriname, há uma divisão do Ministério do Comércio e Indústria (do holandês – Ministerie van Handel en Industrie, tradução nossa) responsável pela administração da política do país quanto ao comércio internacional, assim como pela concessão de licenças de exportação e importação – a Divisão de Controle do Comércio Exterior, Importação e Exportação (IUD, do holandês – Invoer, Uitvoer en Deviezen Controle, tradução nossa). Em seu *site* estão especificados os documentos necessários para importação e exportação de bens, bem como para o trânsito de cargas no país (SURINAME, c2019a). Tanto para a exportação quanto para a importação é necessária a emissão de uma nota fiscal pela companhia aérea ou de navegação responsável pelo transporte, todavia, não há menção de emissão de nota fiscal para companhias de transporte terrestre.

Outro documento necessário no âmbito de importação e exportação é o formulário de transação internacional para registro de bens e serviços de transporte, denominado formulário IT (do holandês – *IT formulier*, tradução nossa), o qual também é utilizado no trânsito de mercadorias. Um segundo formulário requisitado tanto para declaração de exportação e importação, quanto para declaração de trânsito e armazenamento de mercadorias é o Documento Único (do holandês – *Enig document*, tradução nossa), o qual é composto de uma declaração e da lista dos bens a serem importados, exportados, armazenados ou que apenas transitarão pelo Suriname (SURINAME, c2020a). Essa lista só é necessária caso o número de mercadorias seja superior a três unidades.

Para a importação, exportação e transporte de mercadorias que constam na Lista Negativa² é necessário apresentar uma licença específica à IUD (SURINAME, 2003a).

Já para o trânsito de mercadorias importadas ou exportadas para o Suriname, além do formulário IT e do documento Único, são necessários dois formulários de liberação aduaneira, denominados 'G', sendo um para entrada e outro para a saída de mercadorias do Suriname. Para o trânsito de mercadorias relevantes, é necessário apresentar a nota fiscal e uma carta de permissão para o trânsito desses bens (SURINAME, c2019a).

² Conforme exposto no decreto nº 73 de 2003 (suriname, 2003a), a chamada 'lista negativa' refere-se a uma lista de mercadorias que necessitam de uma autorização especial para serem importadas ou exportadas do suriname. Em sua maioria, são produtos químicos, armas, plantas, animais e outros bens que podem ameaçar a segurança nacional ou a proteção do meio ambiente do suriname.

Além disso, para as cargas transportadas por caminhão em regime de trânsito aduaneiro, é necessário que o veículo seja lacrado pela alfândega (SURINAME, c2020b, tradução nossa), para que na fronteira o selo seja verificado, a fim de garantir que a carga seguiu inteira, para só então liberá-la.

Conhecimento de Transporte Internacional

No Capítulo II, ao tratar do Transporte Internacional por Rodovia, o art. 28 do ATIT estabelece a obrigatoriedade do documento denominado Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional (CRT):

2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário bilíngue que os Organismos Nacionais Competentes a provarão, que será adotado como documento único para o transporte rodoviário internacional de carga com a designação de Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT). Os dados requeridos no formulário deverão ser fornecidos pelo expedidor ou pelo transportador, conforme o caso, no idioma do país de origem.
3. Os dados consignados no conhecimento-carta de porte deverão estar escritos ou impressos em caracteres legíveis e indelévels e não serão admitidos aqueles que contenham emendas ou rasuras que não tenham sido devidamente ressalvadas mediante uma nova rubrica do expedidor. Quando os erros digam respeito as quantidades, deverão ser ressalvados escrevendo-se com números e letras as quantidades corretas.
4. Caso o espaço reservado no conhecimento-carta de porte para as informações fornecidas pelo expedidor resulte insuficiente, deverão utilizar-se folhas complementares, que se converterão em parte integrante do documento. Essas folhas deverão ter o mesmo formato deste, serão emitidas em igual quantidade e serão firmadas pelo expedidor ou pelo transportador. O conhecimento-carta de porte deverá mencionar a existência das folhas complementares (BRASIL, 1990a, não paginado).

O documento tem como finalidade apresentar os dados essenciais da operação, como as especificidades da mercadoria, o nome do embarcador e do consignatário da carga, os locais de origem e destino, o ponto de fronteira de liberação do veículo e a data de entrega da mercadoria ao transportador. Tal documento é obrigatório para viabilizar a liberação dos veículos de cargas nas aduanas dos países signatários do ATIT e possui três funções delimitadas no texto do próprio Acordo, figurando como: (i) contrato de transporte terrestre; (ii) recibo de entrega da carga; e (iii) título de crédito. O CRT deve ser emitido em três vias originais, sendo uma do transportador, uma do exportador e uma que acompanhe a carga. O documento tem 30 dias de validade, devendo a mercadoria cruzar a fronteira para o país de destino dentro desse período (BRASIL, 1990a, não paginado).

No Brasil, a Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991 (BRASIL, 1991c) institui o CRT com base no que foi acordado na XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada em 10 a 14 de setembro de 1990. O CRT deve ser preenchido em espanhol ou em português, como no ATIT, sendo caracterizado como um documento obrigatório a ser utilizado na prestação de serviços de transporte de carga em viagens internacionais no tráfego entre o Brasil e os países do Cone Sul e necessário nos

despachos aduaneiros de importação, exportação e regimes aduaneiros especiais e atípicos. O modelo do CRT consta no anexo à Instrução.

Conforme abordado anteriormente, o CRT é um documento obrigatório aos países signatários do ATIT, instituído por meio da XVII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul. Dessa forma, o Suriname não se encontra no Cone Sul, tampouco é signatário do ATIT, e não foram encontradas evidências que comprovem sua utilização ou que o considerem um documento de transporte obrigatório para o tráfego de veículos de carga entre os países.

No Suriname, como explicitado na seção anterior, para importação, exportação, trânsito e armazenamento de mercadorias é utilizado o Documento Único, composto de uma declaração e da lista de bens a serem transportados. Nesse sentido, é possível considerá-lo análogo ao CRT, dado que é um documento obrigatório para o transporte de mercadorias no país (SURINAME, c2020a).

Documentos de trânsito

Pelo ATIT, o documento de habilitação para conduzir veículos, expedido por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo Acordo, será reconhecido como válido pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito, como disposto no art. 9º. São permitidos o ingresso e a permanência dos tripulantes no território do país no qual se presta o serviço pelo prazo em que o veículo com o qual se viaja também permaneça no território estrangeiro, de acordo com o art. 12 e as disposições contidas em “Anexos Migratórios” (BRASIL, 1990a).

Prevalece, nesse caso, o princípio da territorialidade da lei. Ademais, destaca-se que a habilitação para dirigir é um documento de trânsito, e não de transporte.

No Brasil, os documentos obrigatórios para condução são estabelecidos pela Resolução Contran nº 205/2006, que dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências:

Art. 1º. Os documentos de porte obrigatório do condutor do veículo são:

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação - CNH, no original;

II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual - CRLV, no original;

§ 1º. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão expedir vias originais do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV, desde que solicitadas pelo proprietário do veículo.

§ 2º. Da via mencionada no parágrafo anterior deverá constar o seu número de ordem, respeitada a cronologia de sua expedição.

Art. 2º. Sempre que for obrigatória a aprovação em curso especializado, o condutor deverá portar sua comprovação a até que essa informação seja registrada no RENACH e incluída, em campo específico da CNH, nos termos do §4º do Art. 33 da Resolução do CONTRAN nº 168/2005.

Art. 3º Cópia autenticada pela repartição de trânsito do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV será admitida até o vencimento do licenciamento do veículo relativo ao exercício de 2006. (Art. Alterado pela Resolução CONTRAN nº 235, de 11 de maio de 2007) (CONTRAN, 2006b, p. 70).

Destaca-se que, para o transporte rodoviário internacional de cargas, é utilizado apenas o MIC/DTA, inclusive nos trechos domésticos.

Para o transporte de passageiros, a ANTT determina, segundo seu *site*, que:

Em geral, na prestação de serviço internacional (viagem internacional) é necessário portar:

- Licença de Viagem (autorização de viagem) e a relação dos passageiros;
- Documentos exigidos na legislação de trânsito;
- Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional; e
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular – CITV.

Nas viagens internacionais deverão constar obrigatoriamente no Roteiro de Viagem os pontos de fronteira a serem utilizados na ida e na volta.

Adicionalmente, na prestação de serviço internacional, a empresa deverá portar a documentação exigida pelos Acordos Internacionais, considerando as exigências e especificidade de cada país do destino (ANTT, [201-]b, não paginado).

Ainda no âmbito brasileiro, a Resolução ANTT nº 4.777/2015 apresenta os documentos necessários para o transporte internacional de passageiros em regime de fretamento:

Artigo 31 - § 3º - [...], a a autorizatária deverá portar os seguintes documentos durante a viagem:

- I - certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;
- II - certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, conforme portaria do Denatran;
- III - a póliza de seguro de responsabilidade civil; e
- IV - documento que comprove a regularidade do cadastro do motorista na ANTT, conforme estabelecido em resolução específica (ANTT, 2015b, p. 70).

Quanto aos documentos obrigatórios para a condução no Suriname, a Decisão de Estado nº 103 de 1957 (SURINAME, 1957) estabelece diferentes tipos de documento de habilitação, os quais são específicos em relação ao tipo de veículo conduzido, sendo:

- » A: veículos de duas ou três rodas pesando até 400 kg
- » BE: veículos de três ou quatro rodas, designados para transportar até oito pessoas além do motorista, ou para transporte de carga, não excedendo 3500 kg
- » CE: veículos não equipados para transportar pessoas, cuja capacidade que excede 3500 kg
- » DE: veículos equipados para transportar mais de oito pessoas além do motorista.

A Decisão também determina a obrigação da inspeção veicular, a qual deve ser realizada anualmente para que o veículo esteja habilitado a circular nas vias do Suriname. Após a inspeção é conferido ao proprietário do veículo um certificado.

Ademais, a Lei nº 92 de 2007 (SURINAME, 2007) faz menção à possibilidade do uso de um documento de habilitação internacional, desde que esteja em conformidade com as disposições da Convenção de Paris de 1926, a qual versa sobre a circulação de veículos.

Conforme mencionado anteriormente, a Resolução nº 9.811 de 1962 (SURINAME, 1962) estabelece que é necessária uma permissão do Ministério de Obras Públicas e Tráfego (do holandês – Minister van Openbare Werken en Verkeer, tradução nossa) – atual Ministério de Transporte, Comunicação e Turismo – para transportar cargas ou passageiros em vias terrestres.

Reafirmando o que foi colocado em seções anteriores, a Lei nº 33 de 1979 regulamenta a obrigatoriedade da contratação de um seguro de responsabilidade civil para veículos automotores. O 16º artigo da lei determina que o motorista do veículo deve ter consigo uma prova do seguro contratado, configurando, assim, um documento de trânsito obrigatório (SURINAME, 1979).

Para o transporte de passageiros, o Decreto nº 1.152 de 2002 (SURINAME, 2002) determina que o detentor da licença que permite o transporte de passageiros tenha um seguro de responsabilidade civil que se estenda aos passageiros. A lei também estabelece que o veículo deve ser inspecionado ao menos duas vezes por ano. Ademais, no item 19 do apêndice da lei, é colocado que se o titular da licença usar um motorista para a manutenção do serviço de ônibus, é necessária uma permissão por escrito da Diretoria de Transporte, Comunicação e Turismo. Por fim, o detentor da licença é obrigado a manter um registro dos resultados da operação do serviço de transporte de passageiros, o qual deve ser submetido à diretoria quando requisitado.

Para o transporte de carga, como mencionado anteriormente, é necessário portar o formulário Documento Único.

6.1.3. Serviços

Quanto ao tema Serviços, o ATIT o regula, traz definições e estabelece seu alcance.

6.1.3.1. Transporte local

Em seu art. 7º, o ATIT prevê o impedimento à realização do transporte local dentro dos países signatários por um ou outro país (BRASIL, 1990a). Nesse sentido, o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre reafirma essa vedação e prevê, em seu art. 2º, as sanções aplicáveis à infringência dessa proibição (BRASIL, 2005). Não foram identificadas normativas brasileiras, além das normas que internalizam o ATIT, que proibam o transporte local por transportadores internacionais.

O Suriname não possui legislação que verse sobre o transporte local feito por transportadores internacionais.

6.1.3.2. Utilização de veículos de terceiros

Transporte de cargas

Em seu art. 31, o ATIT regula o uso de veículos de terceiros para prestação de serviço:

1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afrotados sob a forma de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.
2. Os países signatários, mediante acordos bilaterais, poderão admitir, no transporte internacional de carga por rodovia, a utilização temporária de veículos de terceiros que operem sob a responsabilidade das empresas autorizadas.
3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos.
4. Os países signatários poderão acordar a circulação de veículos de característica diferentes daquelas citadas no parágrafo anterior (BRASIL, 1990a, não paginado).

No Brasil, a Resolução 5.840/2019 (ANTT, 2019c), no seu art. 5º, estabelece que além dos veículos de propriedade do requerente da Licença Originária, poderão ser habilitados aqueles que estejam cadastrados no RNTRC e na posse do requerente, conforme prevê a Resolução ANTT nº 4.799/2015 (ANTT, 2015c).

Na Resolução ANTT nº 4.799/2015, é determinado que em casos nos quais o transportador não seja o proprietário, é necessário comprovar a propriedade do veículo automotor de cargas e de implemento rodoviário com o Certificado de Registro de Veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM). Quando o transportador não é o proprietário do veículo, a regularidade da posse deve ser comprovada mediante contrato de comodato, aluguel, arrendamento ou afins junto ao RENAVAM ou por outro meio eletrônico hábil disponibilizado pelos órgãos executivos de trânsito (ANTT, 2015c).

Ademais, cita-se o Comunicado SUROC/ANTT nº 1/2017 contendo esclarecimentos sobre a utilização de veículos de terceiros no transporte de cargas.

Primeiro:

Será aceito, para fins de cadastro e manutenção do veículo na frota no transporte rodoviário internacional de cargas, alternativamente ao documento que comprova o arrendamento do veículo emitido pelos Detran's, o contrato de arrendamento particular, segundo modelo em anexo, devidamente registrado em cartório de títulos e documentos, conforme previsto no art. 9º, e, por analogia, aos veículos utilizados nas operações previstas no art. 13, da Resolução ANTT nº 1.474, de 2006.

Segundo: No caso de contrato de arrendamento particular registrado em cartório, o veículo arrendado para o transporte internacional deve ser mantido na frota nacional do transportador arrendante devidamente cadastrado no RNTRC, pois o

arrendamento no transporte nacional deve observar o disposto no artigo 14, parágrafo único da Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015.

Terceiro: Somente será considerada para atestar a regularidade do veículo no transporte rodoviário internacional de cargas a frota cadastrada no Sistema de Controle de Frota (SCF), sob a gestão da SUROC (ANTT, 2017c, p. 1-2).

O Suriname não possui legislação específica que regulamente a utilização de veículos de terceiros para o transporte internacional de cargas.

Transporte de passageiros

Apesar de a menção no ATIT ser direcionada ao transporte de cargas, como é visto no § 2º do art. 31, o Brasil, por meio da Resolução ANTT nº 4.998/2016 (ANTT, 2016a), que dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros.

Art. 3º A transportadora cessionária poderá requerer à ANTT autorização para utilização de ônibus de propriedade de terceiros, por prazo determinado, mediante contrato de locação ou comodato, nas seguintes situações:

I – pelo prazo máximo de 90 (noventa) dias, quando no mercado de um determinado serviço ocorrer variação incomum e temporária de demanda, nas datas festivas, cívicas e nos feriados santificados e nos períodos compreendidos entre a segunda semana de junho até a primeira semana de agosto e da última semana de novembro até a primeira semana de fevereiro, devendo a empresa cedente ser prestadora de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual ou internacional coletivo de passageiros, ou prestadora de serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, sob regime de fretamento; e

II – Pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, quando destinado à realização de testes operacionais de ônibus novos, devendo a empresa cedente ser uma montadora nacional.

§1º Nas condições do inciso I deste artigo, os ônibus cedidos deverão ser de propriedade, estar habilitados e ativos na frota da empresa cedente, nos termos das Resoluções da ANTT que tratam do cadastro de frota.

§2º Os ônibus de terceiros deverão atender às exigências e características técnicas adotadas na prestação dos serviços e em que serão utilizados, bem como dos serviços em que estão originalmente cadastrados.

Art. 4º O requerimento de que trata o art. 3º desta Resolução deverá ser instruído com as seguintes informações e documentos:

I - prefixos dos serviços onde serão utilizados os ônibus de terceiros;

II - cópia do contrato de locação ou comodato, com validade igual ou superior ao período de utilização do ônibus, contendo razão social, CNPJ, endereço da empresa cedente e placa(s) do(s) veículo(s) que será(ão) utilizado(s);

III - período da utilização do ônibus na execução do serviço; e

IV - no caso do inciso II, do art. 3º, cópia autenticada do Certificado de Registro de Licenciamento do Veículo - CRLV do ônibus e do contrato com o fabricante (ANTT, 2016a, não paginado).

Posteriormente, a Resolução ANTT nº 5.040/2016 altera as medidas do anexo da Resolução ANTT nº 4.998/2016 que apresenta o modelo de inscrição indicativa de que o veículo está a serviço da empresa cessionária (ANTT, 2016b).

O Suriname não possui legislação específica que regulamente a utilização de veículos de terceiros para o transporte internacional de passageiros. Contudo, o Decreto nº 1.152 de 2002 (SURINAME, 2002) estabelece que se o titular da licença para transportar passageiros usar um motorista para a manutenção do serviço de ônibus é necessária uma permissão por escrito da Diretoria de Transporte, Comunicação e Turismo. Nesse sentido, é necessária uma autorização especial para utilizar veículos de terceiros para o transporte de passageiros, ao menos no âmbito doméstico.

6.1.3.3. Transporte multimodal de cargas

Considera-se o Transporte Multimodal de Cargas aquele que: é regido por um único Contrato de Transporte Multimodal, utilizando no mínimo duas modalidades de transporte, desde um lugar situado em um Estado-Parte (em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia) até outro local designado para sua entrega, situado em outro Estado-Parte. Compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas (ANTT, [201-]d).

No âmbito do Mercosul, há o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Cargas entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994 (ALADI, 1994), que foi ratificado no Brasil pelo Decreto nº 1.564/1995 (BRASIL, 1995a).

O Acordo mencionado aplica-se aos contratos de Transporte Multimodal sempre que (i) o local no qual o Operador de Transporte Multimodal (OTM) toma as cargas sob custódia esteja situado em um Estado-Parte do presente Acordo; ou (ii) o local no qual o OTM faça a entrega das cargas sob sua custódia esteja situado em um Estado-Parte (ALADI, 1994).

O Capítulo III tratado Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas (CTMC) e, no art. 3º, prevê que o OTM, ao tomar as cargas sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou CTMC, que será, a critério do expedidor, negociável ou não (ALADI, 1994).

Sua forma e conteúdo serão os que se empregam no transporte multimodal, vigentes e reconhecidos internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo OTM ou por uma pessoa efetivamente autorizada pelo operador.

Artigo 4º - As disposições contidas no presente Acordo serão aplicáveis sempre que existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal expressa menção ao mesmo, indicando, especificamente, o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional Mercosul”.

No caso em que exista tal menção, as disposições do presente Acordo prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte multimodal que

Ihes sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do Operador de Transporte Multimodal.

Nenhuma disposição deste Acordo restringe o direito do contratante de escolher entre transporte multimodal ou segmentado.

O Operador de Transporte Multimodal não inscrito ou que não cumpra com os requisitos do presente Acordo não poderá invocar o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional – Mercosul nem recorrer a seus benefícios (ALADI, 1994, não paginado).

No Brasil, a Lei nº 9.611/1998 normatiza o Transporte Multimodal de Cargas, definindo o OTM como “pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros” (BRASIL, 1998b, p. 10). A lei prevê a habilitação e o registro no órgão federal designado, e trata, ainda, do CTMC e rege toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não, a critério do expedidor, assim como disposto no Acordo de Alcance Parcial.

O art. 10 da referida lei dispõe sobre a obrigatoriedade de constarem no CMTC as características e os dados próprios desse documento, devendo explicitar o valor dos serviços prestados no Brasil e no exterior, e conter:

I - a indicação "negociável" ou "não-negociável" na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II - o nome, a razão ou denominação social e o endereço do emitente, do expedidor, bem como do destinatário da carga ou daquele que deva ser notificado, quando não nominal;

III - a data e o local da emissão;

IV - os locais de origem e destino;

V - a descrição da natureza da carga, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada;

VI - a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII - o valor do frete, com a indicação "pago na origem" ou "a pagar no destino";

VIII - outras cláusulas que as partes acordarem (BRASIL, 1998b, p. 10).

A lei ainda trata das responsabilidades do OTM perante o contratante, desde o instante de recebimento da carga até a ocasião de sua entrega ao destinatário, cessando com o recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalva. Compete ao OTM a execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, e pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado (BRASIL, 1998b).

O Brasil trata da habilitação do OTM por meio da Resolução ANTT nº 794/2004 (ANTT, 2004), que cria o sistema único de registro para o OTM e estipula a exigência de preenchimento dos termos do formulário publicado no Anexo I, além da apresentação do Ato Constitutivo, do estatuto ou contrato social, do registro comercial e da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ). A Resolução reconhece a validade das habilitações outorgadas na Argentina, no

Paraguai e no Uruguai por força do Acordo de Alcance Parcial, exigindo apenas o comprovante de habilitação nos países de origem e a prova de designação de representante legal com plenos poderes para representar a empresa no território nacional. Para a Habilitação do OTM serão necessários:

1. Requerimento para Habilitação do OTM.
2. Para sociedade comercial: Ato Constitutivo ou Contrato Social; para sociedade por ações: Estatuto Social, Documento de Eleição e Termo de Posse dos Administradores; ou para firma individual: Registro Comercial.
3. Inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ.
4. Se houver solicitação para transporte entre países do Mercosul, incluir a apresentação de comprovação de patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES, ou aval bancário ou seguro de caução equivalente (ANTT, 2004).

O Suriname não regulamenta o transporte internacional multimodal de cargas e não foram encontradas normativas referentes à habilitação de operadores de transporte multimodal. Conforme explicado na seção 2.4, que contextualiza o transporte terrestre internacional no Suriname, este ocorre por meio de balsas (*ferry*) nos postos fronteiriços com a Guina e Guiana Francesa, devido às características naturais de suas fronteiras, que são predominantemente molhadas. Além disso, o Suriname não possui conexão rodoviária ou ferroviária com o Brasil, de modo que uma parcela do transporte de cargas e passageiros entre os dois países ocorre através das Guianas, estando inserido, assim, o transporte multimodal no contexto do Suriname.

Nesse sentido, a Resolução nº 4.932 de 1997 (SURINAME, 1997) regulamenta o transporte regular de balsa, sendo assim, aplicável ao transporte multimodal de cargas e passageiros. A Resolução estabelece a necessidade de uma licença para manter o serviço de *ferry boat*, o qual deve servir unicamente ao transporte de cargas e passageiros. O titular da licença é obrigado a tê-la consigo durante a prática da condução, bem como o certificado de integridade da embarcação – os quais devem ser apresentados à autoridade competente quando requisitado. Além disso, a licença não pode ser transferida para terceiros sem a permissão prévia do Presidente da República do Suriname. Ademais, a condução da balsa deve ser autorizada pelo Serviço de Navegação do Suriname (do holandês – *Dienst voor de Scheepvaart*, tradução nossa). Por fim, destaca-se que o titular da licença deve garantir a segurança do transporte, considerando também que os equipamentos da balsa devem estar em boas condições, conforme explicitado nos termos daquela Resolução.

6.1.3.4. Bagagem e encomendas

O ATIT não detalha o serviço de transporte de bagagens e encomendas. Algumas diretrizes são traçadas no Segundo Protocolo Adicional, que dispõe sobre as indenizações por extravio de bagagens e sobre a obrigatoriedade de entregar o comprovante de recebimento de bagagem ao passageiro no momento em que é colocada no porão do ônibus.

O regime aduaneiro de bagagens está disposto na Decisão Mercosul/CMC nº 53/2008, internalizada no Brasil pelo Decreto nº 6.870/2009, a qual trata de questões aduaneiras e tarifárias não pertinentes a este relatório (BRASIL, 2009a).

A Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005 estabelece a norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais. Não

foi identificada ratificação brasileira, entretanto, consta na ata da V Reunião Bilateral Venezuela – Brasil que a proposta do projeto que foi aprovado pela Resolução Mercosul/GMC nº 28/2005 foi apresentada pela delegação brasileira (REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL 2005).

O art. 6º dessa resolução tipifica que o regime de trânsito aduaneiro internacional aplicado às encomendas será concedido com base no Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIE/DTA) (MERCOSUL, 2005). As informações previstas nesse documento deverão ser proporcionadas pelo transportador no idioma do país de origem e estarem escritas ou impressas em caracteres legíveis e indeléveis. As empresas habilitadas e credenciadas quando não transportam encomendas devem apresentar o MIE/DTA com declaração negativa de encomendas.

Já a Resolução Mercosul/GMC nº 54/2018 instituiu o *Regime de identificação da bagagem aplicação aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros*, que consiste em um sistema de controle de bagagens com rótulos para volumes despachados em compartimento e para bagagens de mão:

Art. 2º - Sistema de Controle de Bagagens

As empresas de transporte internacional abrangidas pela presente Resolução deverão identificar toda bagagem despachada em compartimento ou transportada com os passageiros mediante rótulo correspondente, de acordo com o tipo de despacho do qual se trate. Caso contrário, o volume não poderá dar entrada na unidade de transporte, sem direito a compensação alguma.

Art. 3º - Identificação da Bagagem despachada em compartimento. Rótulo

Para a identificação da bagagem, utilizar-se-ão rótulos ou etiquetas autoadesivas. Os referidos rótulos deverão possuir um sistema de segurança que advirta sobre qualquer tentativa de remoção. Por sua vez, dever-se-á adotar um código que permita sua leitura ágil e que conte com dois canchotos adesivos; um destinado a ser colocado no verso da passagem ou no voucher entregue ao usuário, e outro que deverá ser fixado na lista de passageiros ou no canchoto da passagem que fica em poder do motorista. Os referidos códigos deverão conter numeração correlativa e letras identificativas de cada Estado Parte (AR-BR-UY-PY), a indicação de que se trata de bagagem despachada em compartimento e a identificação da empresa de transporte que recebeu a bagagem a ser despachada. As autoridades de fiscalização de cada Estado Parte poderão ampliar a quantidade de dados a serem induzidos nesses códigos, a fim de garantir o rastreamento das bagagens despachadas.

Art. 4º - Identificação da bagagem de mão. Rótulo

Sistema similar ao indicado no artigo 3º do presente Anexo, utilizar-se-á para identificar a bagagem de mão, devendo o rótulo ser dotado de cor e numeração diferente e devendo o código nele inserido conter a especificação de que se trata de bagagem de mão e a identificação da empresa de transporte internacional. (MERCOSUL, 2018, p. 2)

Sobre a regulamentação relativa ao tema no âmbito brasileiro, aplica-se a Resolução ANTT nº 1.432/2006 que “estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis [...]” (ANTT, 2006b, p. 158).

Define-se que as permissionárias e autorizatárias são obrigadas a realizar o transporte gratuito de bagagens no bagageiro e de volumes no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, de acordo com os limites e dimensões:

I - no bagageiro, 30 (trinta) quilos de peso total e volume máximo de 300 (trezentos) decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro; e

II - no porta-embrulhos, 5 (cinco) quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

§ 1º Excedida a franquia fixada nos incisos I e II deste artigo, o passageiro pagará até 0,5% (meio por cento) do preço da passagem correspondente ao serviço convencional com sanitário, em piso pavimentado, pelo transporte de cada quilograma de excesso.

§ 2º As autorizatárias poderão negociar diretamente com os passageiros a franquia de peso total e volume máximo de bagagem a ser transportado por passageiro no bagageiro desde que:

I - seja respeitada a legislação em vigor referente ao peso bruto total máximo do ônibus, aos pesos brutos por eixo ou conjunto de eixos e à relação peso potência líquida/peso bruto total máximo [...] (ANTT, 2006, p. 158).

O transporte de encomendas é condicionado ao resguardo da segurança de passageiros e terceiros; ao respeito da legislação sobre peso bruto total máximo dos ônibus; ao não atraso na execução de viagens ou esquema operacional das linhas para as operações de carregamento e descarregamento; e à emissão de documento fiscal apropriado. Além disso, veda-se o transporte de produtos perigosos e daqueles que, por sua forma ou natureza, comprometam a segurança do ônibus, de seus ocupantes ou de terceiros.

Em caso de danos à bagagem, poderá ser cobrado da transportadora até 3.000 vezes o coeficiente tarifário e, em caso de extravio, poderá ser cobrado até 10.000 vezes o coeficiente tarifário, conforme a Resolução nº 1.432/2006 (ANTT, 2006b) e o Aviso nº 1 – SUPAS/ANTT, de 4 de julho de 2018 (ANTT, 2018c). Este é estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.826/2018 e varia de acordo com o serviço de transporte contratado (ANTT, 2018a). A título de comparação, para serviços de transporte convencional com sanitário em trecho pavimentado, o valor é de aproximadamente R\$ 0,1857. Entretanto, é válido ressaltar que o coeficiente tarifário estava previsto para acabar em junho de 2019, de modo que o parâmetro para indenização por danos e extravio de bagagens deverá ser revisto.

O Suriname não possui uma legislação específica para o transporte internacional de bagagens e encomendas. Em âmbito interno, a Lei nº 33 de 1979 (SURINAME, 1979) estabeleceu a obrigatoriedade da contratação de um seguro que cubra danos às pessoas e aos seus pertences transportados pelo veículo. Nesse sentido, é possível avaliar que o seguro deve cobrir eventuais danos às bagagens de passageiros, entretanto, não são estabelecidos valores de cobrança da transportadora.

A Tabela 12 exhibe a lista de normas identificadas por país ou bloco econômico, com base nos itens analisados no tema de Autorizações, documentos de transporte e serviços.

ITEM	BRASIL	SURINAME
LICENÇAS ORIGINÁRIAS E COMPLEMENTARES PARA TRANSPORTE DE CARGAS	Resolução ANTT nº 5.840/2019 Deliberação ANTT nº 38/2013	Resolução nº 9.811/1962 Lei nº 40/2017
LICENÇAS ORIGINÁRIAS E COMPLEMENTARES PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	Decreto nº 2.521/1998 Decreto nº 8.083/2013 Lei nº 12.996/2014 Resolução ANTT nº 10.233/2001 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Resolução 9.811/1962 Decreto nº 1.152/2002 Lei nº 33/1979
CAPITAL SOCIAL DAS EMPRESAS	Resolução nº 5.840/2019 Art. 171 da Constituição Federal Emenda Constitucional nº 6/1995	Lei nº 40/2017
AUTOTRANSPORTE	-	-
TRANSPORTE PRÓPRIO DE CARGAS	Resolução ANTT nº 5.840/2019 Resolução ANTT nº 4.799/2015	-
TRANSPORTE PRÓPRIO DE PASSAGEIROS	Resolução ANTT nº 4.777/2015	-
CONTÊINERES	Resolução Contran nº 564/2015	-
CARGAS FORA DAS DIMENSÕES PADRÃO	Resolução DNIT nº 01/2016	-
MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGAS	Instrução Normativa DPRF nº 56/1991 Norma de Execução CIEF/CSA nº 01/1991 Instrução Normativa SRF nº 60/1996	-
CONHECIMENTO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL	Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58/1991	-
DOCUMENTOS DE TRÂNSITO	Resolução Contran nº 205/2006 Resolução ANTT nº 4.777/2015	Decisão de Estado nº 103/1957 Lei nº 92/2007 Resolução nº 9.811/1962 Decreto nº 1.152/2002 Decreto nº 73/2003
TRANSPORTE LOCAL	-	-
UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS DE TERCEIROS PARA TRANSPORTE DE CARGAS	Resolução ANTT nº 5.840/2019 Resolução ANTT nº 4.799/2015 Comunicado SUROC/ANTT nº 1/2017	-
UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS DE TERCEIROS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	Resolução ANTT nº 4.998/2016 Resolução ANTT nº 5.040/2016	Decreto nº 1.152/2002
TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS	Decreto nº 1.563/1995 Lei nº 9.611/1998 Resolução ANTT nº 794/2004	Resolução nº 4.932/1997
BAGAGENS E ENCOMENDAS	Resolução ANTT nº 1.432/2006 Resolução ANTT nº 5.396/2017 Decreto nº 6.870/2009	Lei nº 33 de 1979

Tabela 12 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: La bTrans/UFSC (2020)

6.2. TARIFAS E PEDÁGIOS

Para a elaboração desta seção foram levantadas e analisadas as normativas brasileiras que tratam sobre tarifas para o transporte internacional, de pedágio, de taxas e emolumentos. Além das legislações do Suriname, foram usadas atas de reuniões do “Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transportes do Mercosul” e das Reuniões de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul, adotadas como referência dos ajustes feitos com as Guianas em reuniões bilaterais com o Brasil.

O ATIT trata brevemente sobre o tema, impondo que:

Artigo 4º. -

1. Aplicar-se-ão às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes, a exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.

2. As empresas deverão cumprir as disposições sobre as taxas e impostos estabelecidos por cada país signatários.

Artigo 5º. - Cada país signatário assegurará às empresas autorizadas dos demais países signatários, em base de reciprocidade, um tratamento equivalente ao que dá às suas próprias empresas.

Não obstante, mediante acordos recíprocos, os países signatários poderão isentar empresas de outros países signatários do pagamento de impostos e taxas que aplicam às suas próprias empresas (BRASIL, 1990a, não paginado).

Alguns documentos identificados denotam que vigora, no âmbito do ATIT, o regime da livre oferta, em condições de livre e equitativa concorrência.

Para melhor análise, a seguir são abordados tarifas e pedágios separadamente, fazendo distinção entre o transporte de cargas e de passageiros.

6.2.1. Tarifas

Os transportadores estão submetidos à regulação tarifária válida no seu respectivo país de origem. Apesar disso, os diferentes países deverão comunicar cada variação tarifária aos outros países para conhecimento e aplicação. No que toca aos regimes de impostos e taxas estabelecidos, aplicam-se as regras do país de trânsito.

Quanto à assimetria na fixação das tarifas, no Brasil, até 2006, o modelo adotado para o estabelecimento de tarifas era o *cost plus*, de forma a cobrir os custos de operação acrescidos de remuneração do capital investido. Na determinação dos coeficientes tarifários, utilizava-se Planilha Tarifária para os procedimentos de reajuste e revisões, contemplando: (i) itens de custos; (ii) parâmetros operacionais; e (iii) adicionais incidentes, como tributos – Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) –, Seguros de Responsabilidade Civil (SRC) e receitas alternativas. Os valores para esse cálculo eram obtidos por meio de informações prestadas pelas transportadoras, calculando-se os valores médios por regressão linear ou média aritmética.

No Brasil, de acordo com a Lei nº 8.987/1995, que “dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências” (BRASIL, 1995c), há o Capítulo IV – Da Política Tarifária, que versa sobre o seguinte:

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§ 5º A concessionária deverá divulgar em seu sítio eletrônico, de forma clara e de fácil compreensão pelos usuários, tabela com o valor das tarifas praticadas e a evolução das revisões ou reajustes realizados nos últimos cinco anos. (Incluído pela Lei nº 13.673, de 2018)

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (VETADO)

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários. (BRASIL, 1995c, não paginado).

O art. 8º e o art. 12 encontram-se ambos vetados pela Mensagem nº 181/1995, conforme justificativa explanada em seu conteúdo (BRASIL, 1995d).

Não foram encontradas normativas do Suriname que detalham tarifas específicas para o transporte terrestre internacional. Conforme apontado na 6.1 Autorizações, documentos de

transporte e serviços, de maneira geral, para abrir uma empresa no Suriname é preciso estar registrado na Câmara de Comércio e Indústria do país (do holandês, Kamer van Koophandel en Fabrieken – KKF, tradução nossa) e as empresas de transporte viário necessitam de um licenciamento especial. Para realizar o registro na KKF deve ser realizado um pagamento de taxa administrativa de 50 Dólares do Suriname (SRD) para cada registro, e de 30 SRD no caso de alguma mudança no registro (BRASIL, 2016).

Além disso, a Lei de impostos sobre veículos de 2017 determina as taxas para emissão das carteiras de condução, por tipo de veículo automotor. Segundo a memória explanatória da Lei, o imposto, que tem um valor elevado, se justifica por ser o único imposto cobrado para a circulação de veículos em vias públicas no Suriname. O valor do imposto é utilizado na manutenção das estradas do Suriname, sendo assim, a tributação é maior quanto mais pesado for o veículo. Os valores específicos para veículos que transportam cargas e passageiros são apresentados nas seções a seguir.

A respeito do transporte por balsa, a Resolução nº 4.932 de 1997, abordada na seção 6.1 Autorizações, documentos de transporte e serviços, determina que é cobrada uma taxa anual ao titular da licença para transporte de cargas e passageiros por *ferry boat*. A resolução também dispõe que a taxa para transporte de pessoas e mercadorias por balsa deve ser estabelecida pelo Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo.

6.2.1.1. Transporte de cargas

Primeiramente, para o Brasil há a Resolução ANTT nº 5.840/2019, que estabelece a cobrança de emolumentos referentes aos custos para expedição de Licença Originária, de Licença Complementar, de Autorização de Viagem Ocasional, de Autorização de Trânsito, de Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria, para Modificação de Frota, para Relação de Frota, para renovação de licenças e para Segunda Via de Licenças (ANTT, 2019c). São fixados os valores indicados na Tabela 13.

DOCUMENTO	MONTANTE
Licença Originária	R\$ 370,00
Autorização de Viagem Ocasional (Empresa Brasileira)	R\$ 210,00
Autorização de Trânsito	R\$ 50,00
Autorização de Transporte Rodoviário Internacional de Carga Própria	R\$ 210,00
Modificação de Frota	R\$ 150,00
Licença Complementar (Empresa Estrangeira)	R\$ 370,00
Relação de Frota (Modelo "A")	R\$ 50,00
Renovação de Licenças	R\$ 290,00
2ª Via de Licenças	R\$ 190,00

Tabela 13 – Emolumentos cobrados no âmbito brasileiro

Fonte: Brasil (2019c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo o Capítulo IX – Dos Emolumentos, da Resolução ANTT nº 5.840/2019:

Art. 33. Os emolumentos serão devidos em razão de ato requerido à ANTT, conforme Anexo desta Resolução, e o respectivo comprovante de pagamento deverá ser anexado ao requerimento, quando for o caso.

Parágrafo único. Os emolumentos de que trata o caput serão atualizados anualmente, por ato da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA.

Art. 34. O recolhimento dos emolumentos deverá ser feito mediante pagamento, no Banco do Brasil, de Guia de Recolhimento da União - GRU Simples, a ser emitida no endereço eletrônico da ANTT na internet (www.antt.gov.br). (BRASIL, 2019c, não paginado).

Ademais, no *site* da ANTT há uma compilação de informações e formulários para a obtenção das autorizações para o transporte internacional de cargas, regulamentado pela Resolução ANTT nº 1.474/2006 (ANTT, c2013).

Em relação ao Suriname, não foram identificadas normativas referentes às tarifas e emolumentos sobre o transporte internacional de cargas por vias terrestres. No entanto, como informado anteriormente, no âmbito doméstico, a Lei de Impostos sobre Veículos de 2017 determina as taxas anuais para emissão da carteira de habilitação, por tipo de veículo. A Tabela 14 expõe as taxas anuais para um veículo de mais de duas rodas, destinado ao transporte de cargas, em dólares do Suriname (SRD).

TIPO DE VEÍCULO	MONTANTE
Veículos cuja capacidade de carregamento não excede 1.000 kg	SRD 465,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 1.000 kg e menor que 2.000kg	SRD 560,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 2.000 kg e menor que 3000 kg	SRD 705,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 3.000 kg e menor que 4.000 kg	SRD 1.310,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 4.000 kg e menor que 5.000 kg	SRD 1.655,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 5.000 kg e menor que 6.000 kg	SRD 1.910,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 6.000 kg e menor que 7.000 kg	SRD 2.160,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 7.000 kg e menor que 8.000 kg	SRD 2.390,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 8.000 kg e menor que 9.000 kg	SRD 2.410,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 9.000 kg e menor que 10.000 kg	SRD 2.640,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 10.000 kg e menor que 11.000 kg	SRD 2.890,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 11.000 kg e menor que 12.000 kg	SRD 3.140,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 12.000 kg e menor que 13.000 kg	SRD 3.390,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 13.000 kg e menor que 14.000 kg	SRD 3.640,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 14.000 kg e menor que 15.000 kg	SRD 3.890,00
Veículos cuja capacidade de carregamento é maior que 15.000 kg e menor que 16.000 kg	SRD 4.410,00
Veículos cuja capacidade de carregamento excede 16.000 kg	SRD 4.390,00

Tabela 14 – Taxas para a emissão de carteira de condução de um veículo destinado ao transporte de carga.

Fonte: Suriname (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

6.2.1.2. Transporte de passageiros

Para a cobrança de tarifas relacionadas ao transporte de passageiros, cita-se a recomendação resultante da IX Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul:

Acordo 1.28 (IX).

1) Recomendar a os organismos de aplicação do Convênio que, nos acordos bilaterais respectivos, as tarifas aplicáveis ao transporte internacional de passageiros sejam fixadas de acordo com as pautas que se detalham.

2) Recomendar aos organismos nacionais de aplicação do Convênio e às empresas dos países que deixam livre a fixação de tarifas, que estudem e apliquem critérios corretivos sobre as distorções provenientes das diferenças de custos de exploração, que podem traduzir-se em vantagens competitivas para alguns (REUNIÃO DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES DOS PAÍSES DO CONE SUL, 1979, não paginado, tradução nossa).

No âmbito do Mercosul, a ata da XLI Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte e Infraestrutura traz a seguinte consideração:

As várias delegações reafirmaram suas respectivas posturas expressas em ocasiões anteriores, concordando que cada uma seguirá aplicando o mecanismo utilizado em seu país para a determinação das tarifas de passagens, sempre aderindo ao método de fixação de tarifas internacionais consagrado no Acordo de Cochabamba na Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte do Cone Sul, que estabelece a figura de somatória de seções. As Delegações se comprometeram a comunicar cada variação tarifária aos demais países para seu conhecimento e aplicação (REUNIÃO ORDINÁRIA DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5, 2011, não paginado, tradução nossa).

Quanto ao transporte de passageiros no âmbito brasileiro, menciona-se primeiramente o Decreto nº 2.521/1998, que: “Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências” (BRASIL, 1998a). O Decreto, entre outras disposições, em seu Capítulo V – Da Tarifa, indica que:

Art. 27. A tarifa a ser cobrada pela prestação dos serviços destina-se a remunerar, de maneira adequada, o custo do transporte oferecido em regime de eficiência e os investimentos necessários à sua execução, e bem assim a possibilitar a manutenção do padrão de qualidade exigido da transportadora.

§ 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT elaborará estudos técnicos, necessários à aferição dos custos da prestação e da manutenção da qualidade dos serviços, relativos a cada ligação, observadas as respectivas características e peculiaridades específicas. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 2º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT estabelecerá os critérios, a metodologia e a planilha para o levantamento do custo da prestação dos serviços. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 3º As transportadoras poderão praticar tarifas promocionais nos seus serviços, que poderão ocorrer em todos os horários ou em alguns deles, atendidos os critérios estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, desde que: (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

a) comunicadas à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

b) não impliquem em quaisquer formas de abuso do poder econômico ou tipifiquem infrações às normas para a defesa da concorrência.

c) faça constar em destaque, no bilhete de passagem, tratar-se de tarifa promocional;

Art. 28. A tarifa contratual será preservada pelas regras de revisão e reajuste previstas nas leis aplicáveis, neste Decreto e nas demais normas complementares, no editar e no respectivo contrato.

§ 1º É vedado estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto no cumprimento de lei.

§ 2º (Revogado pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 3º A tarifa contratual será revista, para mais ou para menos, conforme o caso, sempre que:

a) ressalvados os Impostos sobre a Renda, forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais, ou sobrevierem disposições legais, após a data de apresentação da proposta, de comprovada repercussão na tarifa constante do contrato;

b) houver modificação do contrato, que altere os encargos da transportadora (BRASIL, 1998a, não paginado).

Portanto, percebe-se que a regulamentação tarifária do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é competência da ANTT, em conjunto com a fiscalização por meio de auditorias da Secretaria de Fiscalização de Desestatização e Regulação (SEFID) do Tribunal de Contas da União (TCU) e acompanhamento da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda – atual Ministério da Economia (ANTT, 2009a).

A partir de 2007, com a edição da Resolução ANTT nº 1.627/2006, foi implementada a metodologia de reajuste por fórmula paramétrica, consistente na adoção de índices setoriais, como referenciais de variação de preço dos insumos considerados. A variação desses índices é ponderada conforme o peso do insumo na estrutura de custos, resultando no percentual de reajuste a ser aplicado sobre o coeficiente tarifário vigente para o período anterior. Além disso, a Resolução ANTT nº 1.627/2006 prevê revisões quadrienais da estrutura de custos que pondera a fórmula paramétrica, a contar de 1º de julho de 2006 (ANTT, 2006c).

Embora não revogada explicitamente, essa resolução não é mais aplicada, haja vista que a Resolução ANTT nº 4.770/2015, em seus arts. 76 e 77, define que a ANTT fixará o Coeficiente Tarifário Máximo até a data de 18 de junho de 2019, segundo a seguinte condição:

Art. 77. O Coeficiente Tarifário Máximo será reajustado a anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, com o preço relativo a o óleo diesel para distribuidora, conforme equação abaixo:

$$CC = CC_{(t-1)} \times \left(1 + \left(0,3254 \times \frac{(OD_i - OD_0)}{OD_0} + 0,6746 \times \frac{(OC_i - OC_0)}{OC_0} \right) \right)$$

Em que

CC = Coeficiente Calculado;

CC (t – 1) = Coeficiente Tarifário do Ano Anterior;

ODi = Preço de Combustível Distribuidora, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

OD0 = Preço de Combustível Distribuidora, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência;

OCi = Número Índice do IPCA, para Outros Custos, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste;

OC0 = Número Índice do IPCA, para Outros Custos, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência (ANTT, 2015a, não paginado).

Anteriormente, a Resolução ANTT nº 1.928/2007 (ANTT, 2007) previa as tarifas promocionais oferecidas no transporte regular interestadual e internacional de passageiros, porém esta não se encontra mais em vigor com a emissão da Resolução ANTT nº 5.396/2017. Dessa forma, define-se que:

CAPÍTULO I

PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS

Art. 1º As empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros poderão estabelecer tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários.

§1º Observado o disposto no caput deste artigo, as empresas poderão ofertar tarifas promocionais em seções e horários específicos, não sendo obrigatório o oferecimento de igual promoção nas demais seções e horários da linha, ou em todas as poltronas disponibilizadas na mesma viagem.

§2º As empresas deverão divulgar, no mínimo, por meio escrito, aos usuários, para cada tarifa promocional, a linha ou seção, os horários, o número de lugares ofertados, a vigência e as condições de uso do bilhete adquirido a preço promocional, que conterà em destaque a informação de tratar-se de tarifa promocional.

§3º As condições de uso do bilhete adquirido a preço promocional devem ser apresentadas ou, caso haja solicitação, entregues aos passageiros no momento da compra do bilhete de passagem.

§4º O usuário que desejar remarcar o bilhete adquirido com tarifa promocional sujeitar-se-á às condições de comercialização estabelecidas pelas empresas para a nova data de utilização, observadas as regras previstas na Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014.

§5º Salvo no caso do disposto no parágrafo 6º deste artigo, a concessão de tarifa promocional nos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros nos termos do presente artigo estará condicionada à implementação e ao pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), de que trata a Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, nos veículos em operação.

§6º Enquanto não houver o pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), ou seja, com envio de 100% (cem por cento) dos dados exigidos pela ANTT, poderá ser ofertada tarifa promocional nos termos do presente artigo desde que comunicado e enviado à ANTT, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas contados do início da vigência da promoção, os seguintes dados:

I - Alinha e/ou a seção, os horários, os dias, o número de lugares ofertados, o período de vigência da promoção e os respectivos percentuais de desconto. (ANTT, 2017b, não paginado).

Além da questão das tarifas, as resoluções emanadas da ANTT regulam aspectos correlatos, como as regras para emissão e reembolso de passagens. São abordadas, ainda, provisões quanto ao cancelamento e à interrupção das viagens e suas consequências. A ANTT regulamenta, ainda, alguns pontos referentes à cobrança de pedágio e de taxas (emolumentos). Entretanto, considerando o princípio da territorialidade da lei, esses aspectos não estão sujeitos à harmonização.

Não foram identificadas na legislação do Suriname normativas referentes às tarifas sobre o transporte internacional de passageiros por vias terrestres. Entretanto, internamente, a Lei de Impostos sobre Veículos de 2017 determina as taxas anuais (em SRD) para emissão da carteira de habilitação, por tipo de veículo. A Tabela 15 explicita as taxas anuais para um veículo de mais de duas rodas, destinado ao transporte de passageiros, com capacidade de até 10 pessoas, incluindo o motorista.

TIPO DE VEÍCULO	MONTANTE
Veículos cujo peso não excede 800 kg	SRD 75,00
Veículos cujo peso está acima de 800 kg e abaixo de 1.200 kg	SRD 120,00
Veículos cujo peso está acima de 1.200 kg e abaixo de 1.600 kg	SRD 520,00
Veículos cujo peso está acima de 1.600 kg e abaixo de 2.000 kg	SRD 885,00
Veículos cujo peso excede 2000 kg	SRD 1.500,00

Tabela 15 – Taxas para a emissão de carteira de condução de um veículo destinado ao transporte de passageiros, com capacidade de até dez pessoas.

Fonte: Suriname (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Tabela 16 especifica as taxas anuais (em SRD) para um veículo de mais de duas rodas, destinado ao transporte de passageiros, com capacidade acima 10 pessoas, incluindo o motorista.

TIPO DE VEÍCULO	MONTANTE
Veículos cujo número de assentos é maior que 10 e menor que 20	SRD 730,00
Veículos cujo número de assentos é maior que 20 e menor que 30	SRD 875,00
Veículos cujo número de assentos é maior que 30	SRD 1.020,00

Tabela 16 – Taxas para a emissão de carteira de condução de um veículo destinado ao transporte de passageiros, com capacidade acima de dez pessoas.

Fonte: Suriname (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

6.2.2. Pedágios

Para o Suriname, não foram encontradas normativas que versem sobre a cobrança de pedágios no transporte de cargas ou passageiros. Contudo, no âmbito doméstico, a Lei de impostos sobre veículos de 2017 deixa claro que o imposto determinado por essa lei tem o caráter de imposto-único, sendo assim, a única tributação incidente sobre a circulação de veículos no Suriname. Além disso, sites não oficiais, como páginas na Internet voltadas a turistas e viajantes, informam que não há pedágios nas rodovias do Suriname.

As normativas brasileiras sobre pedágio específicas para o transporte de carga ou para o transporte de passageiros são abordadas nos itens a seguir.

6.2.2.1. Transporte de cargas

No que toca à cobrança de pedágios no transporte de cargas em nível nacional brasileiro, é necessário mencionar o Vale-Pedágio obrigatório. Cita-se a Lei nº 10.209/2001, que: “Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências” (BRASIL, 2001c).

A lei define que o Vale-Pedágio é instituído para “[...] utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras [...]” (BRASIL, 2001c), sendo responsabilidade do embarcador o pagamento do pedágio. O embarcador ainda se equipara ao contratante do serviço de transporte que não seja o proprietário da carga ou a empresa transportadora que subcontrata o serviço de transporte de transportadores autônomos.

Posteriormente, há a Resolução ANTT nº 2.885/2008, que: “Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.” (ANTT, 2008, não paginado). Entretanto, destaca-se que a aplicação do Vale-Pedágio obrigatório é de âmbito nacional, não incidindo sobre o transporte internacional rodoviário de cargas, deixando a questão a ser regida por acordos entre os países signatários do ATIT (ANTT, [201-]e).

Já a Resolução ANTT nº 4.898/2015 dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança do pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios.

Art. 1º A condição de veículo vazio de que trata o art. 17º da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:

I – de avaliação visual;

II – da documentação fiscal associada à viagem;

III – do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), nos termos da Resolução nº 3.658/2011;

IV – do peso bruto total do veículo (ANTT, 2015d, não paginado).

6.2.2.2. Transporte de passageiros

Quanto ao tema de pedágios para o transporte de passageiros, primeiramente, no âmbito brasileiro, é a Resolução ANTT nº 1.430/2006 que: “Disciplina critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio aos passageiros pelas permissionárias, nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.” (ANTT, 2006a, não paginado).

Os valores devem seguir o teto obtido pela seguinte fórmula:

$$VA = \frac{TP}{LOT \times IAP}$$

Na fórmula acima, VA é o valor a ser pago por passageiro; TP é o valor total do pedágio a ser pago pela permissionária na seção percorrida pelo passageiro; LOT é a lotação total do ônibus; e IAP é o índice de aproveitamento previsto na planilha tarifária. Esses valores serão repassados aos passageiros por meio do bilhete de passagem.

No contexto da análise realizada, não foram constatadas, à luz das normas identificadas e comparadas, divergências passíveis de harmonização, visto que fica a critério da normativa nacional de cada país decidir as diretrizes impostas aos temas.

A Tabela 17 apresenta as normativas identificadas e analisadas para o tema tarifas e pedágios.

ITEM	BRASIL	SURINAME
GERAL	Lei nº 8.987/1995 Mensagem nº 181/1995	Lei de impostos sobre veículos de 2017 Resolução nº 4.932 de 1997
TARIFAS RELATIVAS AO TRANSPORTE DE CARGAS	Resolução ANTT nº 5.840/2019	Lei de impostos sobre veículos de 2017 Resolução nº 4.932 de 1997
TARIFAS RELATIVAS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	Decreto nº 2.521/1998 Resolução ANTT nº 1.627/2006 Resolução ANTT nº 4.770/2015 Resolução ANTT nº 5.369/2017 Lei nº 10.209/2001	Lei de impostos sobre veículos de 2017 Resolução nº 4.932 de 1997
PEDÁGIOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE CARGAS	Resolução ANTT nº 2.885/2008 Resolução ANTT nº 4.898/2015	-
PEDÁGIOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	Resolução ANTT nº 1.430/2006	-

Tabela 17 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

6.3. SEGUROS

O tema Seguros é regulamentado pelo art. 13 do ATIT e, também, pelo Anexo III do Acordo (BRASIL, 1990a). Primeiramente, o art. 13 impõe a obrigatoriedade da contratação de seguros pelas responsabilidades emergentes do contrato de transporte de cargas, pessoas ou bagagens, e, também, do seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos causados a terceiros não transportados.

O Anexo III – Seguros regulamenta o art. 13, dispondo sobre as especificidades dos seguros obrigatórios. É atribuída à empresa que realiza viagens internacionais a responsabilidade civil por lesões, mortes e danos a terceiros não transportados, cabendo à autoridade de controle de divisas de cada país signatário autorizar as transferências dos prêmios de seguros e pagamentos referentes às indenizações por acidentes e outras despesas. A responsabilidade civil tem por finalidade indenizar o segurado por danos corporais ou materiais não intencionais causados a terceiros.

Para fins de representação ante às autoridades de controle de fronteira, os seguradores contratados concedem ao contratante um certificado de cobertura, seguindo o modelo proposto no mesmo anexo.

No art. 5º são definidos os valores mínimos das coberturas concedidas, acordados entre os países signatários:

- a) Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 20.000 por pessoa, US\$ 15.000 por danos materiais e US\$ 120.000 para acontecimento (catástrofe).
- b) Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 20.000 por pessoa e US\$ 200.000 por acontecimento (catástrofe). Para a bagagem, US\$ 500 por pessoa e US\$ 10.000 por acontecimento (catástrofe).
- c) Responsabilidade civil por danos à carga transportada: não inferior à responsabilidade civil legal do transportador rodoviário em viagem internacional (BRASIL, 1990a, não paginado).

Segundo o art. 6º, os seguros de responsabilidade civil contratual, referente a passageiros, e extracontratual são válidos e aplicáveis quando as companhias seguradoras, no

país de origem da empresa, tiverem acordos com seguradoras do país ao qual se destina o transporte. Para esse fim, o art. 7º determina a necessidade da promoção de acordos entre as seguradoras e as resseguradoras, com devida intervenção e regulamentação realizadas pelos organismos nacionais competentes.

Ademais, é imposta a obrigatoriedade da troca de informações referentes às normas vigentes e às normas a serem criadas, que dizem respeito ao tema Seguros do Acordo em questão.

O Mercado Comum do Sul (Mercosul), do qual o Brasil é Estado-Parte, também emite diretrizes elementares quanto ao tema. A primeira normativa a ser considerada é o Protocolo de Ouro Preto (MERCOSUL, 1994c), o qual é um Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a infraestrutura institucional do Mercosul. O Protocolo definiu as bases gerais para a normalização da responsabilidade civil nos acidentes de trânsito ocasionados dentro dos Estados-Partes, determinando que a legislação aplicável é a do estado em que o acidente houver ocorrido.

Cita-se também a Decisão Mercosul/CMC nº 1/1996, promulgada pelo Decreto nº 3.856/2001 no Brasil, a qual institui o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados-Partes do Mercosul, determinando que a responsabilidade civil será regida pelo direito interno do Estado-Parte, cujo território ocorreu o acidente (BRASIL, 2001b).

Pela normativa do Mercosul existem maistrês resoluções basilares que regulamentam o assunto – a Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 (MERCOSUL, 1994b); a Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 (MERCOSUL, 1997a) e a Resolução Mercosul/GMC nº 015/2014 (MERCOSUL, 2014), tratando, respectivamente, sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário; as Condições Gerais do Seguro de Responsabilidade Civil do operador de transporte multimodal no âmbito do Mercosul; e os Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional. As normativas mencionadas são abordadas nas próximas seções do tema Seguros.

Em relação ao Suriname, a regulamentação do tema fica a cargo da legislação interna desse país; uma vez que não é signatário do ATIT, nem faz parte de blocos econômicos em comum com o Brasil.

No Brasil, a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) é a autarquia federal ligada ao Ministério da Fazenda e o órgão responsável pelo controle e pela fiscalização dos mercados de seguro, capitalização, resseguros e previdência privada aberta no Brasil.

No que tange à obrigatoriedade de Seguros, o Brasil determina, por meio da Lei nº 6.197/1974, a criação do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), ou por sua carga, às pessoas transportadas ou não, alterada pelas leis nº 11.482/2007 e nº 11.945/2009 (BRASIL, 1974).

A seguradora, de acordo com o DPVAT, é responsável pelo pagamento de indenizações por mortes; invalidez permanente; e despesas de assistência médica e suplementares. O referido seguro não cobre danos materiais (roubo, colisão ou incêndio de veículos); acidentes ocorridos fora do território nacional; multas e fianças ao condutor ou proprietário do veículo, bem como qualquer despesa decorrente de ações ou processos criminais, e danos pessoais por radiações ionizantes ou contaminações por radioatividade de qualquer combustível nuclear ou de qualquer resíduo de combustão de matéria nuclear.

O art. 3º dispõe que:

Art. 3º Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2º desta Lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares, nos valores e conforme as regras que se seguem, por pessoa vitimada: (Redação dada pela Lei nº 11.945, de 2009).

I - R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte; (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007)

II - até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente; e (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007)

III - até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas. (Incluído pela Lei nº 11.482, de 2007) (BRASIL, 2009c, não paginado).

No Suriname, a Lei nº 33, de 1979, determina a obrigatoriedade da contratação de seguros de responsabilidade civil sobre veículos automotores. O seguro é exigido para tráfego de veículos automotores em vias terrestres no Suriname, incluindo, ainda, o transporte de balsas sobre rios, conforme disposto no art. 1º da Lei, sendo indispensável em alguns trechos, inclusive para a travessia entre o Suriname e dois de seus países vizinhos, quais sejam, Guiana e Guiana Francesa. O quinto parágrafo do art. 2º estabelece que o seguro deve ser contratado junto a uma seguradora autorizada (SURINAME, 1979).

Segundo o art. 4º da mesma Lei, o seguro deve cobrir a responsabilidade civil do proprietário, de todos os titulares e condutores do veículo segurado, bem como das pessoas por ele transportadas. Além disso, o seguro também deve cobrir eventuais danos aos bens pertencentes às pessoas transportadas pelo veículo; demais mercadorias podem ser excluídas do seguro. Todavia, não são especificados na Lei os valores mínimos das coberturas do seguro obrigatório (SURINAME, 1979).

O art. 5º dispõe que o seguro não precisa cobrir danos causados ao tomador do seguro, ao proprietário do veículo e/ou ao motorista do veículo que for o causador do acidente, bem como seus respectivos cônjuges e familiares imediatos dependentes destes. Além disso, o seguro não precisa ter cobertura a danos materiais ao motorista e a pessoas transportadas por um veículo de duas rodas. Também podem ficar excluídos do seguro danos resultantes da participação do veículo automotor em competições de velocidade. Ademais, infere-se que o seguro obrigatório não cobre eventuais danos ao automóvel em caso de acidente (SURINAME, 1979).

O art. 7º estabelece que o contrato do seguro deve ter um período de 12 meses, e que a seguradora deve fornecer um comprovante de contratação do seguro, a ser afixado no veículo, para fins de controle pela autoridade competente. Nesse sentido, o art. 41º define uma multa para veículos que circularem sem terem contratado o seguro, de 250 florins – moeda vigente no Suriname quando foi instituída a Lei (SURINAME, 1979).

Nas subseções abaixo serão analisadas as especificidades dos seguros relativos a cargas e mercadorias e dos seguros relativos a passageiros e a terceiros.

6.3.1. Seguros relativos a cargas e mercadorias

O Brasil é signatário do “Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias”, adotado por Chile, Bolívia, Brasil, Paraguai, Peru e Uruguai. Acordo este internalizado pelo Decreto nº 1.866/1996 (BRASIL, 1996d).

O Acordo torna o remetente responsável, frente ao transportador, pelos danos a pessoas, materiais e outras mercadorias, assim como pelos gastos causados por defeitos na embalagem das mercadorias, a menos que tais defeitos já fossem de conhecimento do transportador no momento em que ele se responsabilizou pelas mercadorias.

O transportador passa a ter responsabilidade pelas mercadorias desde o momento em que estas ficam em sua custódia até o momento de entrega ao consignatário, de acordo com as condições estabelecidas. Entende-se por momento de início da custódia quando o transportador recebe do remetente, de terceiro ou de autoridade, a mercadoria. Define-se, também, que o transportador não é responsável por perdas, danos ou atrasos nos seguintes casos:

Art. 17

O transportador não será responsável pelas perdas ou avarias ou demora na entrega das mercadorias quando estas sejam devidas aos riscos especiais inerentes a uma ou mais das seguintes circunstâncias:

- a) ato ou omissão imputáveis ao reclamante;
- b) vício próprio das mercadorias;
- c) ações de guerra, comoção civil ou atos de terrorismo;
- d) greves, greves patronais (*lock-outs*), interrupção ou suspensão parcial ou total do trabalho, fora de controle do transportador;
- e) caso fortuito ou de força maior;
- f) defeito ou insuficiência de embalagem que não seja evidente;
- g) circunstâncias que tornem necessário descarregar, destruir, ou tornar inofensivas, em qualquer momento ou lugar, as mercadorias cuja periculosidade não fora declarada como tal pelo remetente quando o transportador as tomou a seu cargo;
- h) transporte de animais vivos, desde que o transportador prove que cumpriu com todas as instruções específicas dadas pelo remetente;
- i) perdas normais devidas ao manuseio ou características próprias das mercadorias, previamente acordada entre as partes ou estabelecidas pelas normas jurídicas correspondentes; e
- j) insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos rótulos. (ALADI, 1995, não paginado, tradução nossa).

Fica definido pelo art. 18 do Acordo que as indenizações pela perda total ou parcial não devem ser maiores do que US\$ 3,00 dos Estados Unidos da América (EUA) por quilograma de peso bruto transportado, sendo cobrado o valor de dada mercadoria no lugar e no tempo em que o transportador se fez responsável pela carga. Ademais, o art. 18 dispõe sobre a Carta de

Porte (Conhecimento de Transporte), documento obrigatório para a realização do serviço de transporte.

O Mercosul, no quesito de seguros relativos a cargas, apresenta a Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 (MERCOSUL, 1997a), que aprova as condições gerais do “Seguro de Responsabilidade Civil de Operador de Transporte Multimodal (OTM) – Danos à Carga”, internalizada na forma da Circular SUSEP nº 216/2002, porém revogada pela Circular SUSEP nº 421/2011 (SUSEP, 2011a), que definiu as novas “Condições Contratuais padronizadas do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C)”, cobrindo durante o percurso terrestre (rodoviário ou ferroviário) danos por:

2.1. Estão cobertos as perdas e/ou os danos ocasionados aos bens e mercadorias descritos no Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, enquanto estiverem sob a guarda ou responsabilidade do Segurado, e sejam usados diretamente:

2.1.1. Durante o percurso terrestre (rodoviário e/ou ferroviário):

a) por colisão e/ou capotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento e/ou descarrilamento do veículo transportador;

b) por incêndio ou explosão no veículo transportador; [...]

2.1.4. Durante transbordo ou baldeação, por acidentes decorrentes das operações de carga e descarga, quando estas forem efetuadas pelo Segurado e/ou seus subcontratados;

2.1.5. Durante a armazenagem, por incêndio ou explosão durante a permanência dos bens e/ou mercadorias nos depósitos, armazéns ou pátios usados pelo Segurado para uni tização/consolidação, desunitização/desconsolidação, e/ou trânsito da carga objeto do transporte multimodal, nas localidades de início, pemoite, baldeação e destino final, pelo prazo máximo de 15 (quinze) dias corridos, por depósito, armazém ou pátio, contados a partir da respectiva data da entrada. (SUSEP, 2011b, não paginado).

A Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997 estabelece ainda um regime específico para mudanças de móveis e utensílios domésticos; animais vivos; objetos de artes, antiguidades e coleções; e contêineres e veículos trafegando por meios próprios (MERCOSUL, 1997a).

No Brasil, existem dois seguros obrigatórios para cargas: o Seguro de Transporte Nacional e o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C).

O Seguro de Transporte Nacional é obrigatório, segundo a Resolução CNSP nº 17/1988 (posteriormente revogada pela Resolução CNSP nº 133/2005) (SUSEP, 1988); regulamentado pelo Capítulo VI do Decreto nº 61.867/1967, que normaliza os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto nº 73/1966 e dá outras providências. Este é um seguro contratado pelo embarcador, fornecendo cobertura completa sob a carga, perdas e danos rodoviários ou ferroviários resultantes de colisão; tombamento; capotagem; abalroamento; incêndios; explosões; roubos; extravios; desaparecimentos; entre outros. O Decreto nº 61.867/1967 regulamenta diversos tipos de seguros, entretanto, como é datado ao ano de 1967, suas disposições sobre as coberturas dos valores dos seguros encontram-se em cruzeiros novos, moeda fora de circulação desde maio de 1970 (BRASIL, 1967).

O RCTR-C é também um seguro obrigatório, porém contratado pelo transportador. É firmado pela Resolução CNSP nº 219/2010. Dispondo que:

TÍTULO I

CONDIÇÕES GERAIS PARA O SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO – CARGA

CAPÍTULO I

OBJETO DO SEGURO E RISCOS COBERTOS

Art. 1º O presente seguro garante ao Segurado, até o valor da Importância Segurada, o pagamento das reparações pecuniárias, pelas quais, por disposição de Lei, for ele responsável, em virtude de danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias pertencentes a terceiros e que lhe tenham sido entregues para transporte, por rodovia, no território nacional, contra conhecimento de transporte rodoviário de carga, ou a ainda outro documento hábil, desde que aqueles danos materiais ocorram durante o transporte e SEJAM CAUSADOS DIRETAMENTE POR:

I - colisão e/ou capotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento do veículo transportador; II - incêndio ou explosão no veículo transportador. (SUSEP, 2010, não paginado).

O Limite Máximo de Garantia assumido pela seguradora será fixado na Apólice em comum acordo com o segurado, devendo, nas operações que ultrapassem o valor determinado, avisar a seguradora com três dias de antecedência, cabendo à aceitação da seguradora. A extensão da cobertura se dá a partir do momento em que a carga se encontra em posse do transportador até a entrega ao destinatário.

Existem ainda diversos outros seguros facultativos, como o de Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga (RCF-DC).

É possível observar que a normativa brasileira trata dos Seguros relativos a cargas e mercadorias de maneira extensiva. Para o Suriname, conforme explicitado anteriormente, a Lei nº 33/1979, que regula a obrigatoriedade da contratação de um seguro de responsabilidade civil, determina que não é necessário que o seguro cubra eventuais danos à carga transportada. Nesse sentido, a Lei não estabelece a responsabilização dos transportadores sobre os bens transportados, ficando a cargo da transportadora a contratação de um seguro de responsabilidade civil específico para cargas e mercadorias.

6.3.2. Seguros relativos a pessoas e a terceiros

Em relação aos seguros com cobertura aplicável a passageiros e a terceiros envolvidos em acidentes de circulação de veículos de transporte de cargas e passageiros, menciona-se o Seguro Carta Azul, resultante do ATIT. O seguro reembolsa o segurado pelos montantes sob os quais é civilmente responsável, por sentença judicial ou acordo com a seguradora, e incidentes de eventos ocorridos com veículo indicado que causem as seguintes consequências ao segurado, aos terceiros transportados ou não transportados:

- a. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros;
- b. Morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados (exceto a carga);
- c. Custas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima.

Sob a análise dos blocos econômicos, a Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 aprova as condições para o “Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres (automóvel passeio – particular ou de aluguel) não matriculado no país de ingresso em viagem internacional” e para os “Danos causados a pessoas ou objetos não transportados”, e aprova o “Certificado de Apólice Única” referente a esse seguro. O objetivo desse seguro é indenizar a terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes por quais sejam civilmente responsáveis. Cobre apenas veículos de passeio não licenciados no país de ingresso, objetos transportados em dado veículo e reboques acoplados ao veículo segurado, desde que autorizada e regulamentada sua utilização por autoridades competentes. Os montantes máximos segurados são de:

- a. morte, despesas médico-hospitalares e/ou danos pessoais: US\$ 40.000 por pessoa;
- b. danos materiais: US\$ 20.000 por terceiros (MERCOSUL, 1994e, não paginado).

Os honorários e as despesas da defesa do segurado não entram nos itens acima, devendo estes custos se limitar a 50% do valor da indenização paga ao segurado. Em casos de várias reclamações relacionadas ao mesmo evento, o limite da responsabilidade da sociedade seguradora é de US\$ 200.000 no item (a) e de US\$ 40.000 no item (b).

São definidos também riscos cobertos; o âmbito geográfico; riscos não cobertos; pagamento de prêmio; prejuízos não indenizáveis; obrigações do segurado; contribuição proporcional; liquidação de sinistros; perda de direitos; vigência e cancelamento do contrato; sub-rogação de direitos; prescrição; e sobre o tribunal competente.

Esta resolução dá origem à Circular SUSEP nº 10/1995 (SUSEP, 1995), que regulamenta o documento no ordenamento jurídico brasileiro, instituindo o chamado Seguro Carta Verde, ou seja, o “Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou conduta de Veículos Terrestres (automóvel de passeio particular ou de aluguel) não Matriculados no País de Ingresso em Viagem Internacional – Danos Causados a Pessoas ou Objetos não Transportados”, sendo este um documento obrigatório, como instituído pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 238/2007 (CONTRAN, 2007e).

Por necessidade de atualizar os valores dos seguros da Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 (MERCOSUL, 1994e), uma vez que os valores já não estavam nos critérios estabelecidos pelo ATIT, ficando consideravelmente abaixo das quantias fixadas, o Mercosul instituiu a Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014 sobre “Valores Mínimos para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional”, que considera as determinações do ATIT ao estabelecer os seguintes valores mínimos:

Art. 1º - Estabelecer os seguintes valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional:

- Responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados: US\$ 50.000,00 por pessoa, US\$ 30.000,00 por danos materiais e US\$ 200.000,00 por acontecimento (catástrofe).
- Responsabilidade civil por danos a passageiros: US\$ 50.000,00 por pessoa e US\$ 240.000,00 por acontecimento (catástrofe). Para bagagem US\$1.000,00 por pessoa e US\$ 10.000,00 por acontecimento (catástrofe) (MERCOSUL, 2014, não paginado).

Quanto ao Brasil, o País é regulado pelas seguintes normativas: Circular SUSEP nº 8/1989; Circular SUSEP nº 76/1999; Circular SUSEP nº 471/2013; Circular SUSEP nº 488/2014; e ainda a Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 19/2002.

A Circular SUSEP nº 8/1989 aprova as condições gerais para o “Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (RCTR-VI) – danos causados a pessoas ou coisas transportadas ou não, à exceção da carga transportada”, aplicável aos países do ATIT no âmbito internacional e executado pelas seguradoras conveniadas em tais países. Esse seguro indeniza ou reembolsa ao segurado as quantias pelas quais ele é civilmente responsável, relativas a:

- a. morte, danos pessoais e/ou materiais causados a passageiros;
- b. morte, danos pessoais e/ou materiais causados a terceiros não transportados, à exceção da carga (SUSEP, 1989).

O RCTR-VI cobre ainda o pagamento de custas judiciais e honorários advocatícios para a defesa do segurado e da vítima, porém não abrange a própria carga do veículo. Esta Circular foi alterada pela Circular SUSEP nº 471/2013, que redefine as importâncias seguradas, os limites máximos de responsabilidade e apresenta-se como:

5.1 - São as seguintes as importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento, para veículos que trafegarem na Bolívia, no Chile, no Paraguai, ou no Peru:

5.1.1 - Para danos a terceiros não transportados:

a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 20.000,00 por pessoa.

b) Danos materiais: US\$ 15.000,00 por bem.

5.1.1.1 - No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.1.1 fica limitada a US\$ 120.000,00.

5.1.2 - Para danos a passageiros:

a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 20.000,00 por pessoa.

b) Danos materiais: US\$ 500,00 por pessoa.

5.1.2.1 - Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.1.2 fica limitada a:

a) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 200.000,00

b) Danos materiais: US\$ 10.000,00

5.2 - São as seguintes as importâncias seguradas e os máximos de responsabilidade por veículo e por evento, para veículos que trafegarem na Argentina, no Brasil ou no Uruguai, a partir de 1º de julho de 2013:

5.2.1 - Para danos a terceiros não transportados:

c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000,00 por pessoa.

d) Danos materiais: US\$ 30.000,00 por bem.

5.2.1.1 - No caso de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.2.1 fica limitada a US\$ 200.000,00.

5.2.2 - Para danos a passageiros:

c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 50.000,00 por pessoa.

d) Danos materiais: US\$ 1.000,00 por pessoa.

5.2.2.1 - Nas hipóteses de várias reclamações relacionadas com o mesmo evento, a responsabilidade da Sociedade Seguradora pela cobertura prevista no subitem 5.2.2 fica limitada a:

c) Morte e/ou danos pessoais: US\$ 240.000,00

d) Danos materiais: US\$ 10.000,00

5.3 - Não obstante a fixação dos valores previstos nos itens 5.1 e 5.2 desta cláusula, poderão ser acordados, entre Segurado e Sociedade Seguradora, limites de importâncias seguradas mais elevados, mediante cláusula particular a ser induída na presente apólice, os quais passarão a constituir os limites máximos de responsabilidade assumidos pela Sociedade Seguradora por veículo e evento. (SUSEP, 2013, não paginado).

A Circular SUSEP nº 8/1989 também foi alterada pela Circular SUSEP nº 76/1999. A primeira alteração diz respeito à adição do item 11.2, sobre a vigência e o cancelamento do contrato:

11.2 - Fica entendido e concordado que, nos casos em que a vigência do seguro tenha expirado depois do ingresso de veículo coberto pelo presente certificado em país estrangeiro, a Seguradora responderá pelos prejuízos provocados pelo segurado em dito país, observadas as condições contratuais vigentes no momento do ingresso no país estrangeiro, tendo direito de regresso contra o segurado, até o total indenizado pela Seguradora. (SUSEP, 1989, não paginado).

No âmbito do RCTR-VI, também é essencial citar a Circular SUSEP nº 171/2001 (SUSEP, 2001), que operacionaliza o RCTR-VI. Posteriormente, foi alterada pela Circular SUSEP nº 488/2014 (SUSEP, 2014), a qual modifica a redação do art. 2º; revoga o art. 4º e, por fim, define novo anexo, no qual constam os modelos de “Certificado de Apólice Única de Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional”, com os mesmos valores da Circular SUSEP nº 471/2013 (SUSEP, 2013).

Há ainda a Resolução ANTT nº 19/2002. O Título III da Resolução dispõe sobre a contratação de seguro de responsabilidade civil pelas empresas permissionárias e autorizadas de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. Ressalta-se que sua aplicação é de âmbito nacional.

Art. 2º

Para fins deste Título, considera-se Seguro de Responsabilidade Civil o contrato que prevê a cobertura para garantir a liquidação de danos causados aos passageiros, em virtude de acidente quando da realização da viagem em veículos que operam os serviços de transporte mencionados no art. 1º, obrigatoriamente discriminados nas respectivas apólices (Redação do caput dada pela Resolução ANTT nº 4.282 de 17/03/2014). (ANTT, 2002, p. 107).

Ademais, a Resolução determina que o usuário, quando na posse do seu bilhete de passagem, passe ou cortesia, além do Seguro DPVAT, deverá estar garantido por seguro de responsabilidade civil, como definido no art. 4º do Título III. Neste art. é dado que o seguro de responsabilidade civil será de R\$ 1.200.772,67 por veículo e por evento, destinado aos danos causados aos passageiros do veículo sinistrado ou aos seus dependentes. Constam no Título IV da resolução os procedimentos para a comunicação e o registro de acidentes e assaltos envolvendo veículos utilizados nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (ANTT, 2002).

Por fim, o art. 7º do Título III determina que os capitais de garantia especificados na norma, assim como os prêmios de seguros, serão atualizados na mesma data e pelo mesmo percentual de reajuste aplicados aos coeficientes tarifários do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Posteriormente, esta Resolução teve o Título V, que tratava sobre infrações, revogado pela Resolução ANTT nº 579/2004.

Na Tabela 18 e na Tabela 19 especificam-se os valores cobertos pelos seguros nos âmbitos do ATIT, Mercosul e Brasil, em dólares americanos, para fins de comparação.

INSTÂNCIA	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
MERCOSUL	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00
BRASIL (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 15.000,00	US\$ 120.000,00
BRASIL (PARA ARGENTINA E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 30.000,00	US\$ 200.000,00

Tabela 18 – Valores cobertos pelo seguro de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados

Elaboração: La bTrans/UFSC (2020)

INSTÂNCIA	POR MORTE/DANOS PESSOAIS POR INDIVÍDUO	POR DANOS MATERIAIS	POR ACONTECIMENTO
ATIT (PARA BOLÍVIA, CHILE, PARAGUAI E PERU)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
ATIT (PARA ARGENTINA, BRASIL E URUGUAI)	US\$ 50.000,00	US\$ 50.000,00	US\$ 240.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais
MERCOSUL	US\$ 50.000,00	Não consta	US\$ 240.000,00
BRASIL (PARA BOLÍVIA E PARAGUAI)	US\$ 20.000,00	US\$ 500,00	US\$ 200.000,00 para danos pessoais US\$ 10.000,00 para danos materiais

Tabela 19 – Valores cobertos pelo seguro de responsabilidade civil por danos a passageiros

Elaboração: La bTrans/UFSC (2020)

Conforme explicitado anteriormente, no contexto doméstico do Suriname, a Lei nº 33, de 1979, determina a obrigação da contratação de um seguro de responsabilidade civil sobre veículos automotores. O art. 4º dessa Lei define que o seguro deve cobrir a responsabilidade civil do proprietário, de todos os titulares e dos condutores do veículo segurado, bem como das pessoas por ele transportadas. Nesse sentido, o seguro se aplica ao transporte de passageiros, embora não seja especificamente destinado a regular o transporte internacional. Verifica-se, ainda, que a Lei não define valores mínimos de cobertura, mas apenas estabelece que o seguro deve ser contratado com uma seguradora autorizada (SURINAME, 1979).

Em consonância com a Lei nº 33/1979, o Decreto nº 1.152, de 2002, também estabelece que o titular da licença para transporte de passageiros deve contratar um seguro de responsabilidade civil, o qual tem de se estender aos passageiros do veículo (SURINAME, 2002).

Ademais, o art. 21, da Lei nº 33/1979, institui a criação de um fundo destinado a compensar as pessoas que sofrerem danos materiais resultados de um acidente envolvendo um veículo automotor no Suriname. Esse artigo também define que o fundo deve ser administrado por um diretor indicado pelo Ministro das Finanças. Já o art. 22 estabelece que o fundo deve ser supervisionado por um Comitê, o qual deve assessorar o Ministro das Finanças em todas as questões relativas ao fundo. Esse comitê deve ser formado pelo Presidente do Fundo, um representante do Ministério da Justiça, Exército, Polícia e Relações Exteriores, um representante do Ministério das Obras Públicas e Tráfego – atuais Ministério da Justiça e Polícia e Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo – um representante dos usuários de veículos automotores e um representante das seguradoras (SURINAME, 1979).

O art. 27, a seu turno, dispõe sobre quais os casos em que a compensação é aplicável. Segundo o artigo, a pessoa que sofreu os danos pode reivindicar o direito à indenização caso:

- » Não for possível determinar quem é o responsável pelo dano causado.
- » O responsável pelo dano causado não tiver feito a contratação do seguro obrigatório.
- » O dano for resultado da ação de uma pessoa que, devido a roubo ou violência, tem a posse do veículo de forma indevida. Esse caso em específico não tem cobertura obrigatória do seguro.
- » Haja a incapacidade da seguradora.

Nos três últimos casos, o pagamento da indenização só é aplicável se comprovado que a parte lesada convocou os responsáveis pelo dano, e demonstrou ser plausível que a indenização seja esperada.

O art. 28 apresenta as situações nas quais o pagamento da indenização não é aplicável, nos termos daquela lei, dispondo que o fundo não é responsável pelos danos referidos no art. 5º, exposto acima, nem por eventuais danos causados às mercadorias transportadas pelo veículo. Nesse sentido, infere-se que o seguro obrigatório não se aplica ao transporte de carga. Além disso, o parágrafo 7 do mesmo artigo esclarece que, no processo de determinação da indenização a ser paga pelo fundo em caso de morte ou ferimento de uma vítima de acidente envolvendo veículos automotores, a posição social e o patrimônio da vítima serão levados em consideração (SURINAME, 1979).

Da mesma maneira, o manual intitulado Agentes de Reserva, Operadores Turísticos e Agências de Viagem no Suriname (do holandês – *Boekingsagenten, Touroperators en Reisbureaus in Suriname*, tradução nossa), editado pelo Departamento de Normas do Suriname (do holandês – *Surinaams Standaarden Bureau*, tradução nossa) dá algumas indicações para a atuação de empresas de turismo. De uma maneira geral, aos turistas estrangeiros, recomenda-se a contratação de um seguro de viagens internacional que tenha cobertura contra acidentes. Aos residentes, aconselha-se uma apólice de seguro local para viagens, que também tenha cobertura contra acidentes.

A Tabela 20 apresenta as normativas analisadas sobre o tema seguros.

ITEM	MERCOSUL	SURINAME	BRASIL
SEGUROS RELATIVOS A CARGAS E MERCADORIAS	Resolução Mercosul/GMC nº 062/1997	-	Decreto nº 61.867/1967
			Decreto nº 1.866/1996
SEGUROS RELATIVOS A PESSOAS E A TERCEIROS	Resolução Mercosul/GMC nº 120/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 15/2014	Lei nº 33, de 1979 Decreto nº 1.152, de 2002	Circular SUSEP nº 421/2011
			Resolução CNSP nº 17/1988
			Resolução CNSP nº 219/2010
			Resolução Contran nº 238/2007
			Circular SUSEP nº 8/1989
			Circular SUSEP nº 10/1995
			Circular SUSEP nº 76/1999
			Circular SUSEP nº 171/2001
Circular SUSEP nº 471/2013			
Circular SUSEP nº 488/2014			
Resolução ANTT nº 19/2002			

Tabela 20 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

6.4. PRODUTOS PERIGOSOS

Uma vez que a atividade de transporte de produtos perigosos pode resultar em acidentes envolvendo riscos para a saúde de pessoas, para segurança pública e para o meio ambiente, é necessário que esta disponha de uma regulamentação capaz de amenizar os riscos envolvidos na atividade.

No entanto, o ATIT é sucinto e não especifica quais as regras a serem obedecidas pelos países signatários no que diz respeito ao transporte de produtos perigosos. Em seu art. 8º, estipula que:

Artigo 8º. - Os países signatários adotarão medidas especiais para o transporte, ferroviário ou rodoviário, de cargas ou produtos que, por suas características, sejam ou possam tornar-se perigosos ou representem riscos para a saúde das pessoas, a segurança pública ou o meio ambiente” (BRASIL, 1990a, não paginado).

No contexto internacional, a regulamentação para o transporte de produtos perigosos tem como principal referência o *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*, conhecido como Livro Laranja, publicado pela Organização das Nações Unidas (ONU, c2019) com atualizações periódicas bienais desde 1976.

O Livro Laranja compila o trabalho da Comissão de Especialistas de Transporte de Produtos Perigosos do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC) por meio de recomendações relativas ao transporte de bens perigosos em todos os modais de transporte, objetivando a segurança do comércio mundial. O documento divide os produtos perigosos em classes: explosivos; gases; líquidos inflamáveis; sólidos inflamáveis; substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos; substâncias tóxicas e substâncias infectantes; material radioativo; substâncias corrosivas; e substâncias ou artigos perigosos diversos com suas respectivas subclasses. A publicação também dispõe sobre número de identificação, rótulos e etiquetas.

Destaca-se, ainda em contexto internacional, a Convenção da Basileia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, de 1989, que promove a gestão responsável desses resíduos. A Convenção garante a qualquer país signatário o direito de controlar, em seu território, o fluxo de resíduos categorizados como perigosos, de acordo com suas normativas nacionais. No Brasil, a Convenção foi ratificada pelo Decreto nº 875/1993, ao passo que, no Suriname, ela foi ratificada em 2011, por meio da Lei nº 29/2011, que, além da adesão do país à Convenção, dispõe no art. 2º que o ministro das questões ambientais é o responsável por sua implementação (SURINAME, 2011).

Com relação ao Mercosul, o tema é abordado de maneira ampla e serve de guia para seus Países-Membros. As principais normas que regem o tema no Mercosul são: a Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994 e a Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000; ambas se baseiam no Livro Laranja da ONU.

A Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994 (MERCOSUL, 1994a), atualizada pela Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007 (MERCOSUL, 2007), aprova o Acordo sobre Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul. Neste, são dispostas regras gerais relativas ao tema, exigindo que os produtos perigosos sejam colocados em embalagens ou equipamentos que atendam aos requisitos estabelecidos nas recomendações da ONU para o transporte de produtos perigosos. Esses produtos devem estar marcados e identificados em conformidade com as práticas nacionais que estabeleçam tais requisitos.

Além disso, é imposto o uso de veículos cujas características técnicas e o estado de conservação garantam segurança compatível com o risco correspondente aos produtos transportados, assim como a sinalização necessária, que deverá conter os rótulos de risco e os painéis de segurança identificadores dos produtos e dos riscos associados a cada tipo de carga. Todo o pessoal envolvido com transporte e manuseio de produtos perigosos deverá receber treinamento específico para as funções que lhes competem e dispor de equipamento de proteção adequado. O Acordo expõe, também, as normas sobre as operações de acondicionamento da carga, transbordo, limpeza e descontaminação (BRASIL, 1996b).

O Acordo proíbe o transporte de produtos para uso humano ou animal em tanques de carga destinados ao transporte de produtos perigosos sem a prévia e completa descontaminação, de acordo com os padrões de segurança estipulados por cada Estado-Parte. Para o transporte de produtos perigosos, deverá ser programado o itinerário do veículo, de forma a evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção a mananciais, reservatórios de águas e de grande afluxo de pessoas e veículos, nos horários de maior intensidade de tráfego (BRASIL, 1996b).

O Capítulo IV trata dos procedimentos em caso de emergência. O condutor do veículo deverá comunicar a ocorrência à autoridade de trânsito, ou outra autoridade pública mais próxima, pelo meio disponível mais rápido, detalhando a ocorrência, o local, as classes e quantidades dos materiais transportados. O fabricante, o transportador, o expedidor e o destinatário do produto perigoso darão o apoio e prestarão os esclarecimentos que lhes forem solicitados pelas autoridades públicas.

O Capítulo V trata dos deveres, obrigações e reponsabilidades dos envolvidos no transporte de produtos perigosos. É de responsabilidade dos fabricantes de veículos, de equipamentos e de produtos a qualidade e a adequação destes aos fins a que se destinam. Os fabricantes deverão, também, fornecer ao expedidor as especificações relativas à adequação do acondicionamento do produto, aos cuidados a serem tomados no transporte e manuseio do produto, à limpeza e descontaminação de veículos e equipamentos, bem como fornecer apoio e informações complementares quando solicitadas (BRASIL, 1996b).

O contratante deverá exigir do transportador o uso de veículo e equipamento em boas condições operacionais e adequadas ao uso a que se destinam. Cabe também ao contratante fornecer os documentos exigíveis, entregando-os ao transportador juntamente com os produtos devidamente acondicionados e etiquetados. O contratante tem o dever de não aceitar o uso de veículos e equipamentos quando houver evidências claras de sua inadequação ou mau estado de conservação. Por parte do transportador, é exigida a adequada manutenção e utilização dos veículos e equipamento; realização de vistoria destes na periodicidade regulamentar; e garantia de transporte seguro, como estipulado no art. 79 (BRASIL, 1996b).

Pela Decisão Mercosul/CMC nº 14/1994 (MERCOSUL, 1994b), foi incluído o art. 11 ao Acordo, prevendo o estabelecimento de Comissões de Especialistas, os quais se reunirão em intervalos não superiores a dois anos e, em cada caso, designarão um dos Estados-Partes como coordenador.

A Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000 (MERCOSUL, 2000) aprovou as “Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul”. Essa resolução objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul (Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994).

É exigida a fiscalização do transporte, que inclui documentação (declaração de carga; instruções escritas ou ficha de emergência; certificados de capacitação; documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito; documento original que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado-Parte de origem); identificação das unidades de transporte, verificando os elementos indicativos de risco; painel de segurança; rótulos de risco; e condições do veículo.

Além das normas citadas anteriormente, há também a Resolução Mercosul/GMC nº 6/1998 (MERCOSUL, 1998) e a Decisão Mercosul/CMC nº 19/2009 (MERCOSUL, 2009). A primeira dispõe sobre o procedimento uniforme de controle do transporte de produtos perigosos entre os Estados-Partes do bloco. A segunda, por sua vez, estabelece o Regime de Infrações e Sanções do Acordo sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul, analisada na seção 6.6.3 Infrações na operação de transporte de produtos perigosos.

Quanto à regulamentação para o tema no Brasil, esta também tem suas bases no Livro Laranja da ONU. Nesse sentido, foram identificadas as seguintes normativas brasileiras:

- » Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 – Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.
- » Portaria nº 22/2001, do Ministério do Transporte, de 19 janeiro de 2001 – Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul (internalização da Resolução 010/2000/GMC).
- » Resolução ANTT nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016 – Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.
- » Resolução ANTT nº 5.848, de 25 de junho de 2019 – Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.

O Decreto nº 96.044/1988 (BRASIL, 1988) aprova o Regulamento de Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e atribuiu ao Ministério dos Transportes – atual Ministério da Infraestrutura – a competência para atualização do Regulamento. Além disso, versa sobre as condições de transporte; sobre os procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; sobre os deveres, obrigações e responsabilidade do fabricante e importador; do contratante, expedidor, destinatário e do transportador e dispõe sobre a fiscalização e sobre as infrações e penalidades.

O Regulamento aborda, de forma aprofundada, as condições de transporte. Expõe a importância de se contemplar amplamente as questões que envolvem o uso adequado dos veículos e equipamentos, o correto manuseio das cargas e seu acondicionamento, o itinerário e o pessoal envolvido na operação de transporte, a documentação regularizada e o serviço de acompanhamento técnico especializado.

Quanto ao pessoal envolvido na operação de transporte, exige-se do condutor do veículo, além das qualificações e habilitações previstas na legislação de trânsito, o treinamento específico, de acordo com o programa aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito, atualmente regulado pela Resolução Contran 168/2004 e alterações (CONTRAN, 2004b). Sua capacitação é primordial, já que ele é responsável pela guarda, conservação e bom uso dos equipamentos e acessórios do veículo durante a viagem.

O expedidor deverá informar anualmente ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – antigo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) – sobre os fluxos de transporte de produtos perigosos que embarcar com regularidade. Segundo o manual de Instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no âmbito nacional, do antigo DNER (2000), fica disposto que as ações fiscalizadoras do transporte de produtos perigosos em âmbito nacional deverão assumir:

- a) inspeção da documentação de porte obrigatório (certificado, declaração da carga, C.N.H., ficha de emergência, envelope para o transporte);
- b) verificação da identificação das unidades de transporte e das embalagens (painéis de segurança, rótulos de risco);
- c) condições de transporte (do veículo, dos equipamentos, do carregamento e das embalagens);
- d) equipamentos de segurança, obrigatórios. (DNER, 2000, p. 3-4).

Após a reorganização do setor federal de transportes, por meio da Lei nº 10.233/2001 (art. 22, inciso VII), a regulamentação e a fiscalização da movimentação de produtos perigosos em rodovias e ferrovias, anteriormente de esfera do Ministério dos Transportes, passaram a constituir esfera de atuação da ANTT (BRASIL, 2001d).

Levando em consideração o novo panorama e a necessidade de atualização do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (BRASIL, 1988), a ANTT publicou a Resolução ANTT nº 3.665/2011, substituída pela Resolução ANTT nº 5.848/2019 (ANTT, 2019d). Tal resolução detalha e atualiza todos os temas abordados no regulamento.

Já a Resolução ANTT nº 5.232/2016 – e suas posteriores atualizações – (ANTT, 2016d) aprova as Instruções Complementares e discorre, de modo muito mais abrangente, sobre a classificação dos produtos; sobre a relação de produtos perigosos e isenções para quantidades limitadas; e sobre embalagens e tanques – como instruções de uso de embalagens, tanques portáteis, contentores intermediários para grânéis e disposições especiais para embalagens de explosivos, substâncias auto reagentes, peróxidos orgânicos, substâncias infectantes e radioativos. Aborda, também, os procedimentos de expedição que incluem marcação e rotulagem, identificação de unidades de transporte e de carga e documentação, além de exigências para fabricação e ensaio de embalagens e prescrições relativas às operações de transporte.

A Resolução ANTT nº 5.232/2016 foi alterada pela Resolução nº 5.581/2017, que estabeleceu, no art. 2º, um prazo de 12 meses após sua data de vigência para o cumprimento das novas exigências estabelecidas, bem como a revogação da Resolução ANTT nº 420/2004, que dispunha anteriormente sobre as Instruções Complementares. Ainda, conforme o art. 2º, parágrafo primeiro, “produtos perigosos embalados e identificados conforme os critérios estabelecidos no anexo à Resolução ANTT nº 420/2004, serão aceitos para transporte até o seu prazo de validade”, o que se caracteriza como exceção.

Nota-se a congruência da Resolução 5.232/2016 com o Acordo Mercosul, inclusive na disposição dos capítulos, que são praticamente os mesmos em ambos. Isso se deve à influência do Livro Laranja na elaboração e determinação dos documentos. A diferença entre os dois se evidencia no fato de que o documento brasileiro é mais extenso e abrange os pormenores do transporte de produtos perigosos.

No contexto normativo do Suriname, conforme abordado na seção 1.1 Autorizações, documentos de transporte e serviço, a Lei nº 40/2017 (SURINAME, 2017) estabelece a necessidade de permissão do governo para empresas e profissões de setores específicos, entre as quais incluem-se as que trabalham com produtos perigosos, incluindo, assim, empresas que transportam esse tipo de mercadoria.

Concomitantemente, o governo do Suriname, através da Lei nº 142/1947, emendada por decretos e resoluções posteriores, e que se refere aos Regulamentos de Segurança (Veiligheidsvoorschrift), dispõe sobre as condições de trabalho em diversas empresas, principalmente as relacionadas a produtos perigosos, exigindo dos empregadores o cumprimento de suas normas (SURINAME, 1947). As resoluções que abordam o tema de produtos perigosos são:

- » Resolução nº 4 - Segurança e saúde ocupacional: referente à prevenção da produção e à disseminação de materiais perigosos, gás ou poeira, e à regulação de sua remoção.
- » Resolução nº 8 - Proteção contra riscos específicos: visa proteger os trabalhadores contra as radiações ionizantes.
- » Resolução nº 9 - Proteção contra riscos específicos: referente à prevenção de riscos perigosos para a saúde por inalação ou exposição a gases e fumos nocivos ou irritantes.

Destaca-se, também, a Lei nº 58/2003, sobre a Movimentação Internacional de Mercadorias (alterada pela Lei nº 121/2004), que, no art. 3º referente ao “tráfego livre de bens”, determina a existência de restrições gerais, especiais e a Lista Negativa para a exportação e importação de mercadorias no país. Especificamente em relação à Lista Negativa, são previstos os seguintes casos: bens importados ou exportados proibidos; bens importados ou exportados vinculados a uma licença; bens sujeitos a um tratamento especial na importação e exportação. Subsequentemente, no art. 8º, é descrito que a base jurídica da proibição ou restrição é baseada em normas de outras instâncias e organizações internacionais, das quais o Suriname é membro (SURINAME, 2003b). Entre elas, destacam-se os acordos de Armas Químicas de Paris de 1993, o de Montreal de 1987, além de convenções internacionais a que o Suriname se adequa, como as normas sobre produtos perigosos da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO – *Food and Agriculture Organization, United Nations*) (SURINAME, 2003a).

Os produtos perigosos inclusos na Lista Negativa e que têm, portanto, comércio controlado no Suriname, estão descritos no anexo no Decreto nº 74/2003, que regulamenta o art. 3º da Lei nº 58/2003 sobre Movimentação de Mercadorias. São eles:

- » Produtos perigosos proibidos:
 - Importação: pesticidas; químicos; resíduos químicos e radioativos; armas químicas, biológicas e nucleares, e substâncias utilizadas em sua fabricação.
 - Exportação: armas químicas; antiguidades; e produtos obtidos ilegalmente.
- » Produtos sujeitos a licença:
 - Importação: armas de fogo, incluindo explosivos e munições; fogos de artifício; medicamentos para humanos e animais; mercúrio; minerais radioativos; espécies protegidas; produtos de fonte animal; policlorados; sementes e material reprodutivo vegetal.
 - Exportação: armas de fogo, incluindo explosivos e munições; ervas/plantas medicinais; medicamentos para humanos; espécies protegidas; produtos de fonte animal e florestal
- » Produtos sujeitos à apresentação e certificado:
 - Importação: microrganismos como bactérias, leveduras e fungos; resíduos não químicos e radioativos; clorofluorcarbonos; plantas e partes de plantas.
 - Exportação: microrganismos como bactérias, leveduras e fungos; resíduos não químicos e radioativos; clorofluorcarbonos; plantas e partes de plantas (SURINAME, 2003a).

A licença ou certificado para movimentação dos produtos contidos na Lista Negativa é concedida pelo Ministério do Comércio, e deve ser requerida ao IUD, conforme dispõe o art. 9º da Lei nº 58/2003. Esta também define no art. 4º, relativamente às medidas sanitárias e fitossanitárias, que medidas desse tipo podem ser adotadas por meio de futuros decretos, a fim de proteger a saúde e a vida de seres humanos, animais ou plantas, com base em princípios científicos, padrões internacionais, diretrizes ou outras recomendações.

Observa-se que a regulamentação do Suriname para produtos perigosos menciona poucos requisitos para o transporte internacional de produtos do gênero, apesar de estabelecer uma lista que contém esses produtos, a partir de acordos e convenções internacionais, como exposto acima. Além disso, é perceptível que as normativas internas para o tráfego de produtos perigosos no Suriname são menos detalhadas do que o observado na regulamentação do Brasil, ou no Livro Laranja da ONU. Portanto, o regramento dos procedimentos a serem seguidos quanto à realização do transporte de produtos perigosos fica a cargo da normativa interna concomitantemente as normas estabelecidas em acordos e convenções internacionais.

Desse modo, a base utilizada para a classificação e as demais diretrizes e regulamentações sobre produtos perigosos adotadas pelos países devem ser observadas. O Brasil informa que utiliza as *Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Manual de Ensaio e Critérios das Nações Unidas (ST/SG/AC.10/11/Rev.5 e Amend.1)* por meio da Resolução ANTT nº 5.232/2016. Esse manual contém os critérios, testes, métodos e procedimentos que são utilizados na atualização das Recomendações para o Transporte de Produtos Perigosos – Regulamento Modelo e no Livro Laranja.

Na legislação do Suriname, não foi localizada menção informando se o manual, publicação ou versão do Livro Laranja é utilizado como base de regulamentação do transporte de produtos perigosos no país. Apesar disso, no anexo ao Decreto nº 74/2003, referente à Lista Negativa, são enquadrados como produtos perigosos aqueles definidos por organizações como a FAO, e por meio de acordos Internacionais, como o Acordo de Armas químicas de Paris de 1993, a convenção das Nações Unidas contra tráfico ilícito de narcóticos de 1988 e o Protocolo de Montreal de 1987, entre outros.

Quanto à documentação exigida no Brasil, a Resolução ANTT nº 5.848/2019 define que:

Art. 23. Para fins deste Regulamento, veículos ou equipamentos contendo produtos perigosos só podem circular nas vias públicas acompanhados dos seguintes documentos, apresentados corretamente preenchidos e legíveis:

I - originais do CTPP³ ou do CIPP⁴, conforme aplicável, e do CIV⁵, no caso de transporte a granel, dentro da validade, emitidos pelo Inmetro ou entidade por este acreditada;

II - documento para o transporte de produtos perigosos contendo as informações relativas aos produtos transportados, podendo ser o documento que caracteriza a operação de transporte ou outro documento, desde que estejam de acordo com as Instruções Complementares a este Regulamento;

³ Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos

⁴ Certificado de Inspeção para Transporte de Produtos Perigosos.

⁵ Certificado de Inspeção Veicular.

III - Declaração do Expedidor, conforme detalhado nas Instruções Complementares a este Regulamento;

IV - outros documentos ou declarações exigidos nos termos das Instruções Complementares a este Regulamento.

§ 1º No transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, é admitido o uso de equipamentos de transporte que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito e dentro do prazo de validade, de acordo com a Convenção Internacional para Segurança de Contêineres, permitindo-se seu porte em cópia impressa simples.

§ 2º Os documentos citados nos incisos deste artigo poderão ser disponibilizados eletronicamente, quando aplicável e na forma a ser regulamentada pela ANTT. (ANTT, 2019d, não paginado).

No Suriname, o Decreto nº 74/2003, sobre a Lista Negativa, dispõe em seu art. 1º sobre o requerimento da licença necessária para a importação e a exportação de produtos contidos na Lista Negativa, que consiste em um formulário no modelo do H-03, fornecido pelo IUD (SURINAME, 2003a). A análise da legislação apresentada aponta disparidades entre os países estudados. Enquanto o Brasil apresenta vasta regulamentação baseada no Livro Laranja e alinhada com o estabelecido pelo Mercosul, o Suriname se limita ao regulamento nacional e alguns acordos e convenções internacionais, carecendo de informações e regramentos mais precisos no que tange ao transporte rodoviário de produtos perigosos.

A Tabela 21 apresenta as normativas analisadas para o tema produtos perigosos.

INSTÂNCIA	NORMA OU ARTIGO
ATIT	Capítulo 1 – art. 8º
MERCOSUL	Decisão Mercosul/CMC nº 2/1994 Decisão Mercosul/CMC nº 14/1994 Decisão Mercosul/CMC nº 8/1997 Decisão Mercosul/CMC nº 32/2007 Resolução Mercosul/GMC nº 10/2000 Resolução Mercosul/GMC nº 6/1998
BRASIL	Decreto-Lei nº 2.063/1983 Decreto nº 96.044/1988 Decreto nº 875/1993 Decreto nº 1.797/1996 Lei nº 10.233/2001 Portaria MT nº 22/2001 Resolução ANTT nº 5.848/2019 Resolução ANTT nº 5.232/2016 Resolução ANTT nº 5.581/2017 Resolução Contran nº 168/2004
SURINAME	Lei nº 29/2011 Lei nº 40/2017 Lei nº 142/1947 Lei nº 58/2003 Decreto nº 74/2003

Tabela 21 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos

Elaboração: La bTrans/UFSC (2020)

6.5. NORMAS TÉCNICAS

O assunto normas técnicas não faz parte do âmbito da competência regulamentar da ANTT, no entanto, são importantes a análise e a identificação das divergências que afetam diretamente o transporte internacional.

O ATIT não apresenta dispositivos acerca das especificidades das normas técnicas, porém regulamenta de forma geral as frotas habilitadas e as inspeções veiculares nos arts. 31.3, 32 e 33:

Artigo 31. -

3. Os veículos habilitados por um dos países signatários serão reconhecidos como aptos para o serviço pelos demais países signatários sempre que se conformem às especificações referidas na jurisdição destes últimos quanto às dimensões, pesos máximos e demais requisitos técnicos;

Artigo 32. - A inspeção mecânica de um veículo realizada em seu país de origem terá validade para sua circulação no território de todos os demais países signatários;

Artigo 33. - Cada um dos países signatários efetuará as inspeções e investigações que lhe sejam solicitados por um outro país signatário a respeito do desenvolvimento dos serviços prestados dentro da sua jurisdição (BRASIL, 1990a, não paginado).

Entre as iniciativas em curso no Mercosul, por outro lado, é possível constatar a existência de projeto normativo visando harmonizar requisitos técnicos previstos nas legislações nacionais dos países signatários, que diferem de um Estado-Parte para outro. Tais debates emergem no âmbito do Subgrupo de Trabalho nº 3 – Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade.

Com relação à inspeção veicular, esta tem por objetivo verificar a autenticidade da identificação do veículo e da sua documentação bem como a legitimidade da propriedade; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas normas técnicas de cada um deles.

No âmbito do Mercosul, a Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997 tem por objetivo harmonizar e igualar ao máximo possível os regimes de inspeção técnica veicular dos Estados-Partes. Conforme o texto do anexo da resolução, as inspeções devem ser feitas pela autoridade competente ou por terceiros devidamente autorizados pelas legislações internas de cada Estado-Parte (MERCOSUL, 1997b). Assim, devem ser feitas, de forma visual e com instrumentos, sem a necessidade de remover nenhum elemento do veículo, com uma frequência não superior a um ano.

No Brasil, a Resolução Contran nº 359/2010 atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) competência para a inspeção, e define que o veículo inspecionado e aprovado receberá um selo de segurança, colado no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado, que será de porte obrigatório (CONTRAN, 2010).

A Resolução ANTT nº 5.838/2018 (ANTT, 2018b) discorre sobre a inspeção técnica para os veículos utilizados na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. O art. 2º determina que todos os veículos cadastrados junto à ANTT deverão ser inspecionados anualmente por empresa licenciada pelo

Denatran. Já o art. 3º estabelece os documentos que deverão ser apresentados para atestar a inspeção técnica veicular, os quais devem ter autenticidade verificável por meio do Sistema Nacional de Controle e Emissão do Certificado de Segurança Veicular (SISCSV):

I - Certificado de Segurança Veicular ANTT (CSV-ANTT), na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros; e

II - Certificado de Segurança Veicular Mercosul (CSV-MERCOSUL), na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.

§1º A emissão do documento referido no inciso I deverá considerar as condições técnicas e de segurança do veículo, conforme a norma NBR 14040 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e suas respectivas alterações, bem como regulamentos técnicos do Inmetro, quando aplicável, e atender a legislação de trânsito em vigor.

§ 2º A emissão do documento referido no inciso II deverá considerar o disposto na Resolução MERCOSUL GMC nº 75/1997 e suas respectivas alterações, e atender a legislação de trânsito em vigor.

§3º O disposto neste artigo não exclui a obrigação da transportadora de portar outros documentos estabelecidos em acordos internacionais, considerando as exigências e especificidades de cada país de destino. (ANTT, 2018b, não paginado).

Ainda no âmbito brasileiro, a Resolução Contran nº 247/2007 estende o prazo de estada em no máximo trinta dias (CONTRAN, 2007g), seguindo, desse modo, a previsão disposta pela Resolução Mercosul/GMC nº 75/1997. Nesta última, a aplicação de tal prazo pode ocorrer se o veículo estiver em viagem fora do país de origem e, por caso fortuito ou de força maior, encontre-se impossibilitado de retornar antes de expirar o Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV), conforme o disposto pelo ATIT e considerando o estabelecido no art. 3º da Resolução Mercosul/GMC nº 15/2006.

A Resolução Contran nº 466/2013, por sua vez, estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, definindo que a atividade é de responsabilidade dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal. Nestes termos, pode a vistoria vir a ser realizada por pessoa jurídica de direito público ou privado previamente habilitada.

No caso do Suriname, o Decreto nº 103, de 23 de novembro de 1957, determina a obrigatoriedade da inspeção periódica, a qual deve ser feita anualmente por um Comitê designado pelo Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo. O comitê também deve indicar o número máximo de pessoas que podem ser transportadas pelo veículo. Após a inspeção, o proprietário do veículo recebe um certificado de que o carro foi inspecionado. O custo de reimpressão desse certificado é de SRD 25,00 (dólares do Suriname).

O decreto também define os valores para a primeira inspeção veicular e para as demais inspeções, em dólares do Suriname. Os valores das inspeções, os quais variam quanto ao tipo de veículo, podem ser observados na Tabela 22.

TIPO DE VEÍCULO	PRIMEIRA INSPEÇÃO	DEMAIS INSPEÇÕES
Lambreta	SRD 30,00	SRD 25,00

TIPO DE VEÍCULO	PRIMEIRA INSPEÇÃO	DEMAIS INSPEÇÕES
Veículo de duas ou três rodas sem um sidecar, não sendo uma lambreta	SRD 45,00	SRD 40,00
Automóvel de passageiro	SRD 60,00	SRD 55,00
Caminhão, trator ou ônibus cujo peso sem carga somado à capacidade de carregamento não excede 3.500 kg	SRD 75,00	SRD 70,00
Caminhão, trator ou ônibus cujo peso sem carga somado à capacidade de carregamento excede 3.500 kg	SRD 80,00	SRD 75,00
Reboque ou semirreboque cujo peso sem carga somado à capacidade de carregamento não excede 3.500 kg	SRD 60,00	SRD 55,00
Um trailer ou semirreboque cujo peso sem carga somado à capacidade de carregamento excede 3.500 kg	SRD 70,00	SRD 65,00
Outros veículos	SRD 60,00	SRD 55,00

Tabela 22 – Valores para a primeira inspeção veicular
 Fonte: Suriname (1957). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Observa-se que a normativa brasileira, amparada nas resoluções e iniciativas realizadas no âmbito do Mercosul, encontra-se mais avançada que a do Suriname, país para o qual não foram identificadas normas a respeito de quais itens devem ser vistoriados ou sobre a possibilidade de habilitação de pessoas jurídicas de direito privado para a realização da inspeção.

Os tópicos a seguir destinam-se a examinar e confrontar as disposições constantes nas normativas dos países analisados acerca das normas técnicas. As normas foram divididas nas seguintes seções: itens obrigatórios; dimensões e pesos; e limites ambientais.

6.5.1. Itens obrigatórios dos veículos

O Mercosul tem na Resolução Mercosul/GMC nº 6/1992 o fundamento normativo para a harmonização das normas técnicas quanto à segurança veicular. O Anexo I da resolução, Item 3, traz informações referentes aos dispositivos de:

- a. cinto de segurança;
- b. sinalização de emergência;
- c. fechaduras, dobradiças e portas laterais;
- d. reservatórios de combustível, gargalos e conexões;
- e. vidro de segurança laminado/temperado;
- f. sistema limpador de para-brisa;
- g. superfícies reflexivas;
- h. ancoragem dos assentos;
- i. deslocamento do sistema de controle da direção;
- j. freio hidráulico de serviço, freio de emergência e freio de estacionamento;
- k. espelho retrovisor;
- l. equipamento obrigatório (roda sobressalente, macaco compatível com o peso do veículo, chave de roda, ferramenta apropriada para deslocar calotas das rodas, extintor de incêndio e sinalização de emergência).

No Brasil, o art. nº 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) lista os equipamentos obrigatórios a serem estabelecidos pelo Contran:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do Contran, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis kg, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos a automotores, segundo normas estabelecidas pelo Contran;

IV - (VETADO);

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo Contran;

VI - para as bicicletas, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo;

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro (Induído pela Lei nº 11.910, de 2009). (BRASIL, 1997, não paginado).

Cabe ao Contran disciplinar o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinar suas especificações técnicas. Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e às medidas administrativas previstas no CTB.

Ainda, a Resolução Contran nº 14/1998 especifica os itens obrigatórios por tipo de veículo. Dispõe, em seu art. 1º, que para circular em vias públicas, os veículos devem estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados a seguir, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento:

a. Nos veículos automotores e ônibus elétricos:

1. para-choques, dianteiro e traseiro;
2. protetores das rodas traseiras dos caminhões;
3. espelhos retrovisores, interno e externo;
4. limpador de para-brisa;
5. lavador de para-brisa;
6. pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
7. faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
8. luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
9. lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
10. lanternas de freio de cor vermelha;
11. lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
12. lanterna de marcha à ré, de cor branca;

13. retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
14. lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
15. velocímetro;
16. buzina;
17. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
18. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
19. dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
20. (revogado pela Resolução Contran nº 556/2015);
21. registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19 t;
22. cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
23. dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
24. roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
25. macaco, compatível com o peso e a carga do veículo;
26. chave de roda;
27. chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
28. lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
29. cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga.

b. Para os reboques e semirreboques:

1. para-choque traseiro;
2. protetores das rodas traseiras;
3. lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
4. freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 kg e produzidos a partir de 1997;
5. lanternas de freio, de cor vermelha;
6. iluminação de placa traseira;
7. lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;
8. pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
9. lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem.

Ressalta-se que a Resolução Contran nº 556, de 17 de setembro de 2015, tomou facultativo o uso de extintor de incêndio instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. Conforme o parágrafo 4º do art. 1º, é obrigatório o uso de extintor de incêndio para caminhão, caminhão-trator, micro-ônibus, ônibus, veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos, gasosos e para todo veículo utilizado no transporte coletivo de passageiros (CONTRAN, 2015f).

Já a Resolução Contran nº 762/2018 estabelece os requisitos e torna obrigatória a instalação de sistema antispray para caminhão, caminhão-trator, reboque e semirreboque com comprimento total maior que 19,8m. As disposições dessa resolução serão aplicadas a partir de 2023 para novos projetos de veículos e a partir de 2025 para todas as categorias de veículos (CONTRAN, 2018d).

No Suriname, a Decisão de Estado nº 103, de 23 de novembro de 1957, trata dos itens obrigatórios para veículos com mais de duas rodas, os quais devem estar em boas condições e funcionando perfeitamente:

- » Sistema de freios – linhas de freio, mangueiras de freio, reservatórios, cilindros e válvulas, pedal do freio, pastilhas, compressor ou bomba de vácuo (se presente)
- » Sistema de direção – volante, coluna de direção, eixo de direção, direção hidráulica (se presente)
- » Itens obrigatórios da carroceria:
 - chassi;
 - tanque de combustível e canos que o ligam ao motor;
 - sistema de exaustão;
 - embreagem;
 - molas de suspensão;
 - amortecedores;
 - estabilizadores;
 - para-choques;
 - suporte da roda de reposição (ou roda sobresalente);
 - para-lamas;
 - fiação elétrica e bateria;
 - portas (incluindo dobradiças, fechaduras e espigões);
 - bancos;
 - espelhos (interno e externo);
 - para-brisas;
 - limpadores de para-brisas;
 - velocímetro;
 - buzina;
 - cinto de segurança;
 - pneus;
- » Faróis, refletores e sinais luminosos:
 - dois ou quatro faróis, os quais devem iluminar a uma distância de pelo menos 25 m do veículo em uma estrada escura; a luz emitida deve ser branca ou amarela, e todos os faróis devem irradiar a mesma cor;
 - duas luzes traseiras de cor vermelha, as quais devem ser visíveis a uma distância de, ao menos, 200 m do veículo;
 - dois refletores traseiros;
 - luzes de ré (se presentes);

- luzes de nevoeiro ou retaguarda (se presentes);
- luz para iluminar a placa do carro;
- indicadores de direção, cuja luz deve ser branca ou laranja na parte anterior do veículo, e vermelha ou laranja para a na parte posterior do veículo.

Para os reboques e semirreboques, além dos itens elencados no parágrafo anterior, são obrigatórios os seguintes dispositivos, os quais também devem estar em boas condições e funcionando perfeitamente:

- » Quanto ao sistema de frenagem, os reboques e semirreboques devem estar equipados com um sistema de frenagem auxiliar. É possível que o veículo esteja equipado de um dispositivo de travamento automático, o qual, todavia, não é obrigatório.
- » Dispositivo de travamento das rodas.
- » Partes do reboque ou do acoplamento do reboque: o acoplamento deve estar corretamente conectado ao chassi, além disso, o elo de engate do reboque deve estar preso ao veículo com, ao menos, oito parafusos.
- » Anel de giro, o qual deve estar adequadamente conectado ao chassi e ao eixo.
- » Veículos cuja capacidade de carga é superior a 3.500 kg devem ter uma marcação traseira.
- » Dois refletores vermelhos de formato triangular na parte traseira do veículo.
- » Duas luzes de tráfego que acendem automaticamente assim que o veículo aciona o freio.
- » Reboques ou semirreboques cujo comprimento é superior a 1,6 m devem estar equipados com luzes laterais que irradiam a cor branca.
- » Dispositivo de iluminação da chapa de matrícula na parte traseira do veículo, a qual deve ser ligada durante a noite, tornando a chapa de matrícula visível a uma distância de ao menos 50 m.

A Decisão de Estado nº 103/1957 provê, ainda, algumas disposições a respeito dos itens obrigatórios para veículos de duas rodas, com ou sem um carro lateral, desde que não seja uma lambreta. Segundo a decisão, esses veículos devem estar equipados com:

- » Dois dispositivos de frenagem que sejam independentes um do outro e estejam ao alcance do condutor. Cada um dos dispositivos deve acionar um freio a cada uma das rodas do veículo, aplicando uma desaceleração de 4m/s^2 em uma superfície seca.
- » Uma buzina fixa.
- » Pelo menos um farol, a ser acionado à noite, uma luz de retaguarda, uma lâmpada que ilumine a placa do veículo e indicadores de direção (SURINAME, 1957).

A mesma decisão determina em seu art. 32 a obrigação do uso de cintos de segurança, a proibição do uso de telefones celulares ao dirigir e a proibição do uso de janelas escurecidas, tanto para os para-brisas quanto para as janelas laterais.

Ademais, segundo o art. 7º da Lei nº 92, de 27 de julho de 2007, é proibida a circulação de veículos que não sejam equipados de uma placa visível com o número de identificação do veículo (SURINAME, 2007).

A respeito dos veículos que transportam passageiros, o art. 12 da Resolução nº 2.975, de 24 de setembro de 1945, determina que para cada passageiro deve haver um banco de 40 cm de largura e o número de assentos deve estar afixado do lado de fora do ônibus. Já o Decreto nº 1.152, de 27 de fevereiro de 2002, estabelece que é proibido revestir a janela dos ônibus de

material escuro. Também são proibidos o uso de instalações amplificadoras de som durante a execução dos serviços de transporte bem como a iluminação desnecessária no ônibus.

Das análises desenvolvidas e com base na legislação identificada, foram constatadas divergências nos tratamentos conferidos aos seguintes itens, que passam a integrar a lista para futura análise quanto à necessidade, à viabilidade e à conveniência de harmonização:

- » Faixas refletivas: no Brasil são regulamentados o cobrimento, as dimensões, as cores e o local de fixação. No caso do Suriname, é definido que os reboques, semirreboque, veículos que transportam mais de oito pessoas e veículos com comprimento superior a 6 m devem ser equipados com refletores laterais de cor laranja. As demais especificações dadas pela legislação brasileira não são abordadas nas normativas do Suriname.
- » Iluminação dos controles: o Brasil regula a localização, a identificação e a iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas-piloto. Não foram encontrados dispositivos semelhantes na legislação surinamesa.
- » Sistema de iluminação e sinalização: o Brasil define quantidade, cor, intensidade luminosa, entre outros. No Suriname, são definidos quantidade e cor, porém não é definida a intensidade luminosa. É incluída no sistema de iluminação uma lanterna na placa do carro, a fim de que esta seja visível.
- » Saídas de emergência: a normativa brasileira regula as dimensões, a identificação, a localização, e o dispositivo para destruição dos vidros em janelas de emergência de veículos. Não foi encontrada norma semelhante para o Suriname.
- » Extintores: no Brasil a norma é completa nesse aspecto, o uso é obrigatório para veículos de cargas e passageiros, as normativas regulam a quantidade, o tipo e a capacidade mínima dos extintores. Não foi encontrada norma semelhante no Suriname.
- » Velocímetro e controle de registro de velocidade: no Brasil o tacógrafo é exigido no transporte escolar, em veículos de passageiros com mais de dez lugares e carga com peso bruto superior a 4,5 t. Não há menção na legislação do Suriname em relação ao uso de tacógrafos, apenas em relação ao velocímetro, o qual deve estar em boas condições.
- » *Air bag*: obrigatório no Brasil para veículos leves. Não foi encontrada norma semelhante no Suriname.
- » Espelhos retrovisores: a norma brasileira faz referência a regulamentos da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE – do inglês United Nations Economic Commission for Europe) para a especificação técnica dos espelhos, além disso, estabelece requisitos para o desempenho, fixação e instalação dos espelhos. O Suriname apenas menciona a obrigatoriedade de o veículo ser equipado com um espelho interior e espelhos exteriores, os quais devem possibilitar a visão da estrada atrás do veículo.
- » Limpador de para-brisa: a norma brasileira faz referência ao regulamento europeu para a especificação técnica dos limpadores de para-brisa, estabelecendo ainda procedimentos de ensaio e relação de dimensões do dispositivo. O Suriname apenas menciona que os limpadores devem funcionar de maneira eficiente e que as palhetas do limpador devem estar em boas condições e cobrir uma área suficiente da janela.
- » Buzina: a normativa brasileira limita o índice sonoro da buzina. O Suriname possui normativa que coloca a buzina como um item obrigatório do veículo, porém não há regulamentação que limite o índice sonoro da buzina.
- » Roda sobressalente: o Brasil possui normativa detalhada quanto ao assunto. No caso do Suriname, a roda sobressalente é prevista em lei e apenas define-se que o suporte para a roda sobressalente ou roda de reposição, localizado na parte externa do veículo, não deve apresentar sinais de dano.

- » Equipamentos para reparo: o macaco, a chave de roda, a chave de fenda e o triângulo de sinalização são de porte obrigatório no Brasil. Não foi encontrada norma semelhante no Suriname.
- » Pneus: no Brasil, os pneus devem estar em conformidade com o disposto pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Já a normativa surinamesa define que o gás interno ao pneu deve ter uma pressão superior à pressão atmosférica, e, em condições normais de temperatura e pressão, a área da seção transversal na qual o gás está presente deve ser, ao menos, 2/5 da área transversal total do pneu.
- » Para-brisas: a normativa brasileira limita o tamanho das trincas nos para-brisas e estabelece que a transmissão luminosa não pode ser inferior a 75%. A normativa do Suriname determina que o para-brisas e as demais janelas do veículo devem ser feitas de um material seguro e durável, transparente, sem rachaduras ou descolorações que obstruam a visão do condutor do veículo.
- » Tanque: o Brasil regulamenta a instalação de tanques suplementares. Não foi encontrada norma semelhante no Suriname, cuja normativa apenas estabelece que o tanque de combustível deve ser seguro, não deve apresentar vazamentos e deve estar bem conectado aos dutos que levam o combustível ao motor.
- » Fixação de cargas: no Brasil há normas quanto à fixação de contêineres, toras de madeira bruta, sólidos a granel e para cargas amarradas. Não foi encontrada norma semelhante no Suriname.
- » Sistema de freios e freio ABS (do alemão – *Antiblockier-Bremssystem*): no Brasil, o freio ABS é obrigatório para todos os veículos, as normativas regulamentam ainda especificações e ensaios para aprovação e certificação do sistema de freios. Já o Suriname possui regulação extensa sobre o sistema de freios, entretanto não há menção ao freio ABS nas normativas levantadas.

ITEM	MERCOSUL	BRASIL6	SURINAME
FAIXAS REFLETIVAS	Resolução Mercosul/GMC nº 064/2008	Resolução Contran nº 735/2018 Resolução Contran nº 317/2009 Resolução Contran nº 366/2010 Resolução Contran nº 645/2016 Resolução Contran nº 643/2016	Decisão nº 103/1957
ILUMINAÇÃO DOS CONTROLES	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Resolução Contran nº 225/2007	-
SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO	Resolução Mercosul/GMC nº 083/1994	Resolução Contran nº 227/2007 Resolução Contran nº 294/2008 Resolução Contran nº 667/2017	Decisão nº 103/1957
ASSENTOS E CINTO DE SEGURANÇA	Resolução Mercosul/GMC nº 026/1994 Resolução Mercosul/GMC nº 027/1994	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, I) Resolução Contran nº 518/2015 Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO I, Item 3) Resolução Contran nº 754/2018 (ANEXO V)	Decisão nº 103/1957
SAÍDAS DE EMERGÊNCIA	-	Resolução Contran nº 445/2013 (ANEXO VIII)	-
KIT PRIMEIROS SOCORROS	-	-	-
EXTINTORES	Resolução Mercosul/GMC nº 19/2002	Resolução Contran nº 157/2004 Resolução Contran nº 223/2007 Resolução Contran nº 272/2008 Resolução Contran nº 333/2009 Resolução Contran nº 556/2015	-
VELOCÍMETRO E CONTROLE DE REGISTRO DE VELOCIDADE	-	Lei nº 9.503/1997 Resolução Contran nº 87/1999 Resolução Contran nº 92/1999 Resolução Contran nº 406/2012 Resolução Contran nº 525/2015	Decisão nº 103/1957
AIR BAG	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 105, VII) Lei nº 11.910/2008 Resolução Contran nº 311/2009 Resolução Contran nº 394/2011 Resolução Contran nº 597/2016	-
PARA-CHOQUES	-	Resolução Contran nº 593/2016 Resolução Contran nº 674/2017	Decisão nº 103/1957
ESPELHOS RETROVISORES	Resolução Mercosul/GMC032/1994	Resolução Contran nº 703/2017	Decisão nº 103/1957
LIMPADOR DE PARA-BRISA	Resolução Mercosul/GMC nº 30/1994	Resolução Contran nº 224/2006	Decisão nº 103/1957

ITEM	MERCOSUL	BRASIL ⁶	SURINAME
BUZINA	-	Resolução Contran nº 764/2018	Decisão nº 103/1957
RODA SOBRESSALENTE	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 540/2015	Decisão nº 103/1957
EQUIPAMENTOS PARA REPAROS	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.13)	Resolução Contran nº 14/1998	-
PNEUS	Resolução Mercosul/GMC nº 065/1992	Resolução Contran nº 558/1980 Resolução Contran nº 62/1998 Resolução Contran nº 492/2014	Decisão nº 103/1957
VIDRO PARA-BRISAS	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.5)	Lei nº 9.503/1997 (art. 11, III) Resolução Contran nº 216/2006 Resolução Contran nº 254/2007 Resolução Contran nº 386/2011	Decisão nº 103/1957
TANQUE	Resolução Mercosul/GMC nº 006/1992 (Item 3.4)	Resolução Contran nº 181/2005	Decisão nº 103/1957
FIXAÇÃO DE CARGAS	-	Lei nº 9.503/1997 (art. 102) Resolução Contran nº 196/2006 Resolução Contran nº 246/2007 Resolução Contran nº 441/2013 Resolução Contran nº 499/2014 Resolução Contran nº 564/2015 Resolução Contran nº 552/2015 Resolução Contran nº 631/2016 Resolução Contran nº 676/2017	-
SISTEMA ANTISPRAY		Resolução Contran nº 762/2018	-
SISTEMA DE FREIOS E FREIO ABS	Resolução Mercosul/GMC nº 06/1992 (Item 3.10)	Resolução Contran nº 380/2011 Resolução Contran nº 395/2011 Resolução Contran nº 519/2015 Resolução Contran nº 535/2015	Decisão nº 103/1957

Tabela 23 – Itens analisados e lista de normas identificadas

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

⁶ Salienta-se que a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) possui diversas normas que se aplicam a os itens mencionados na tabela, no entanto, estas possuem caráter meramente recomendatório, passando a ser obrigatórias apenas se referenciadas em alguma normativa com força impositiva.

6.5.2. Limites de dimensões e pesos

A Resolução Mercosul/GMC nº 65/2008, internalizada no Brasil por meio do Decreto nº 7.282/2010, aprova o Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas. Tal documento estabelece os pesos e dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados-Partes que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros. Os limites de pesos estão definidos no art. 4º da Resolução, reproduzidos na Tabela 24.

EXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE(T)
Simple	2	6
Simple	4	10,5
Duplo	4	10
Duplo	6	14
Duplo	8	18
Triplo	6	14
Triplo	10	21
Triplo	12	25,5

Tabela 24 – Limites de peso dos veículos no Mercosul
Fonte: Mercosul (2008b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Já o art. 8º, por sua vez, dispõe sobre a regulamentação das dimensões máximas permitidas para a circulação de veículos de transporte de carga e de passageiros no âmbito do Mercosul, conforme a Tabela 25.

DIMENSÕES E TIPO DE VEÍCULO	LIMITE(M)
Comprimento máximo (m)	
Caminhão simples	14
Caminhão com reboque	20
Reboque	8,6
Caminhão com semirreboque	18,6
Caminhão com semirreboque e reboque	20,5
Ônibus de longa distância	14
Largura máxima (m)	2,6
Altura máxima (m)	
Ônibus de longa distância	4,1
Caminhão	4,3

Tabela 25 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul
Fonte: Mercosul (1992b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Sobre o procedimento de pesagem o art. 5º da mesma resolução diz que, até que seja harmonizado um procedimento no âmbito do Mercosul, deve ser respeitada a norma vigente no país transitado.

Em relação ao Suriname, o art. 31ºe da Decisão nº 103/1957 estabelece que a altura, incluindo a carga, do veículo automotor ou do reboque impulsionado por ele, não pode exceder 3,8 m. Da mesma maneira, a largura máxima do veículo, incluindo a carga, é de 2,5 m. A normativa define, também, que a pressão máxima por eixo é de 8 mil kg. Apesar disso, o

Comissário Distrital pode determinar outro valor, inferior a 8 mil kg, sendo este válido para as vias do distrito sob sua jurisdição (SURINAME, 1957).

Ademais, a Resolução nº 2.975, de 1945, estabelece que, para os ônibus, a largura máxima deve ser de 2,5 m e a altura máxima de 3,2 m. Também é definido que quando o ônibus está vazio, o degrau de entrada deve estar entre 43 cm e 25 cm acima do nível do solo (SURINAME, 1945).

Durante a análise, foram identificadas diferenças de valores e na abordagem das normativas sobre limites de dimensões e pesos dos veículos, principalmente quanto às especificações em relação aos tipos de veículos dadas no Brasil, e à ausência dessas especificações para o Suriname, que conta apenas com uma regra geral.

6.5.3. Limites ambientais

Nesta seção são abordadas as legislações nacionais e dos blocos de integração regional acerca dos limites para a emissão de gases e de ruídos.

O Mercosul, por meio da Resolução Mercosul/GMC nº 84/1994, aprovou o Regulamento Técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes. A redação deste último é fundamentada na Resolução Conama nº 8/1993, que faz parte do ordenamento jurídico brasileiro. A Resolução Conama nº 8/1993 estabelece os limites máximos de emissão de poluentes para os motores a diesel, destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Definindo como limite:

- a. CO (g/kWh): 4,0 g/kWh⁷
- b. HC (g/kWh): 1,1 g/kWh
- c. NO (g/kWh): 7,0 g/kWh
- d. Partículas (g/kWh): 0,15 g/kWh (BRASIL, 1993).

No Brasil, destaca-se o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), instituído pela Resolução Conama nº 18/1986, do qual faz parte a Coordenação do Meio Ambiente da ANTT. O Proconve desenvolve ações que objetivam:

- a. Reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores, visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos.
- b. Promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes.
- c. Criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso.
- d. Promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores.
- e. Estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados.
- f. Promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras à atmosfera.

⁷ g/kWh (grama por quilowatt-hora) refere-se à massa do poluente emitida por hora por unidade de potência efetiva líquida.

A Resolução Conama nº 403/2008 dispõe sobre a fase P-7 de exigência do Proconve para veículos pesados. Assim, os novos limites foram estabelecidos tendo como base valores da EURO V, sendo eles:

- I. CO (g/kWh): 1,5 g/kWh
- II. THC (g/kWh): 0,46 g/kWh
- III. NO (g/kWh): 2,0 g/kWh
- IV. Partículas (g/kWh): 0,02 g/kWh
- V. Opacidade (m-1): 0,5 m-1
- VI. NH₃(ppm): 25 ppm.

Em 2018 foi publicada a Resolução Conama nº 490/2018, que estabelece a Fase Proconve P8 de exigências do programa para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências. Os novos limites máximos definidos deverão ser aplicados a partir de 2022 para novos veículos, que nunca obtiveram Licença para Uso da Configuração de Veículo Motor (LCVM), e a partir de 2023 para os demais veículos abrangidos pela resolução (BRASIL, 2018).

Assim, os futuros limites máximos para emissão de poluentes para veículos pesados, considerando a Fase Proconve P8, são:

- I. CO (g/kWh): 1,5 g/kWh
- II. THC (g/kWh): 0,13 g/kWh
- III. NO_x (g/kWh): 0,4 g/kWh
- IV. Partículas (g/kWh): 0,01 g/kWh
- V. Opacidade (m-1): 0,4 m-1
- VI. NH₃(ppm): 10 ppm.

No que se refere aos limites de ruído, o Anexo único, art. 6º, da Resolução Mercosul/GMC nº 128/1996 estabelece os limites de emissão de ruído dinâmico para diferentes categorias de veículo. Os valores encontram-se na Tabela 26.

CATEGORIA DE VEÍCULO	DB(A)	
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos, incluindo o motorista, e veículos de uso misto derivados de automóveis	77	
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos, incluindo o motorista, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel	com peso máximo até 2.000 kg	78
	com peso máximo superior a 2.000 kg e que não exceda 3.500 kg	79
Veículos para transporte de passageiros com capacidade superior a nove assentos, incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos, com o peso bruto total maior que 3.500 kg	com motor de potência máxima inferior a 150 kW (204cv)	80
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	83
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102cv)	81
	com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102cv) e que não exceda 150 kW (204cv)	83

CATEGORIA DE VEÍCULO	DB(A)
com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	84

Tabela 26 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul
 Fonte: Mercosul (1996b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No Brasil, os valores de ruídos são regulamentados pela Resolução Conama nº 272/2000, visualizados na Tabela 27. Nota-se que os valores permitidos de ruídos são menores do que os exigidos pelo Mercosul.

CATEGORIA DE VEÍCULO	DB(A)	
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos	74	
Veículos para transporte de passageiros com capacidade de até nove assentos, incluindo o motorista, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel	com peso máximo até 2.000 kg	76
	com peso máximo superior a 2.000 kg e que não exceda 3.500 kg	77
Veículos para transporte de passageiros com capacidade superior a nove assentos, incluindo o do motorista, veículo de uso misto, ambos com o peso bruto total maior que 3.500 kg	com motor de potência máxima inferior a 150 kW (204cv)	78
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	80
	com motor de potência máxima inferior a 75 kW (102cv)	77
Veículos para transporte de carga ou de tração com peso bruto total acima de 3.500 kg	com motor de potência máxima igual ou superior a 75 kW (102cv) e que não exceda 150 kW (204cv)	78
	com motor de potência máxima igual ou superior a 150 kW (204cv)	80

Tabela 27 – Limites de ruídos para veículos no Brasil
 Fonte: Conama (2001a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Resolução Conama nº 490/2018 também aborda o tema ruídos, estabelecendo novos limites de emissão de ruído de passagem, bem como seu cronograma de aplicação:

Art. 17. Ficam estabelecidos os limites de emissão de ruído de passagem a serem atendidos pelos veículos pesados da Fase PROCONVE P8, conforme Tabela 4 do Anexo desta Resolução.

§ 1º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 1 passam a vigorar a partir do início da Fase PROCONVE P8, para todos os modelos de veículos.

§ 2º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 2 passam a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2027, para novos modelos de veículos, e a partir de 1º de janeiro de 2028 para todos os modelos de veículos da Fase PROCONVE P8.

§ 3º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 3 passam a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2032, para novos modelos de veículos, e a partir de 1º de janeiro de 2033, para todos os modelos de veículos da Fase PROCONVE P8. (BRASIL, 2018, p. 153-154).

A Tabela 28 apresenta os novos limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos pesados de uso rodoviário, da Fase Proconve P8, conforme o Anexo da Resolução.

CATEGORIA DE VEÍCULO		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3
M2: veículos para o transporte de passageiros, que não tenham mais de 8 assentos, além do assento do motorista, e que contenham uma massa máxima não superior a 5 t	Peso máximo de 3,856 t e potência nominal de 135 kW	75	73	72
	Peso máximo de 3,856 t e potência nominal superior a 135 kW	75	74	72
M3: veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros, que não tenham mais de 8 assentos, além do assento do motorista, e que contenham uma massa máxima superior a 5 t	Peso máximo de 5 t e potência nominal até 150 kW	76	74	73
	Peso máximo de 5 t e potência nominal de 150 kW a 250 kW	78	77	76
	Peso máximo de 5 t e potência nominal maior que 250 kW	80	78	77
N2: veículos projetados e construídos para o transporte de carga e que contenham uma massa máxima superior a 3,5 t, porém não superior a 12 t	Peso máximo de 3,856 t a 12 t e potência nominal até 135 kW	77	75	74
	Peso máximo de 3,856 t a 12 t e potência nominal maior que 135 kW	78	76	75
	Peso máximo superior a 12 t e potência nominal até 150 kW	79	77	76
N3: veículos projetados e construídos para o transporte de carga e que contenham uma massa máxima superior a 12 t	Peso máximo superior a 12 t e potência nominal de 150 kW a 250 kW	81	79	77
	Peso máximo superior a 12 t e potência nominal superior a 250 kW	82	81	79

Tabela 28 – Limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos pesados de uso rodoviário (Proconve P8)

Fonte: Brasil (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Por fim, a Resolução Contran nº 764/2018 estabelece o método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina em veículos automotores, definindo os níveis mínimos e máximos permissíveis, de 87 dB e 112 dB, respectivamente (CONTRAN, 2018e).

No Suriname, o Decreto nº 103/1957, em seu art. 31c, determina que os veículos automotores devem atender alguns requisitos ambientais. É determinado que o motor de combustão com ignição elétrica não deve causar interferência nas ondas de rádio do país. Em relação ao ruído emitido pelo motor, a norma estabelece que o ministério deve determinar, posteriormente, o nível máximo permitido. O mesmo ocorre quanto ao volume máximo de monóxido de carbono emitido pelo motor (SURINAME, 1957). Não há menção de limites para emissão de outros gases ou partículas que poluem o ar atmosférico.

Destaca-se, por fim, a importância da realização de um processo que conduza à atualização da legislação nesses aspectos, a ser feita de forma dinâmica, se justificando devido ao surgimento de novas tecnologias e à crescente importância que o tema possui em âmbito mundial. Assim, a alteração e a harmonização das normativas devem ser realizadas de forma contínua.

6.6. INFRAÇÕES E SANÇÕES

No que se refere à regulação das bases gerais para o transporte internacional de cargas e passageiros aplicáveis aos países signatários, o ATIT não esgota o tema, e seu Segundo Protocolo Adicional, incorporado ao ordenamento brasileiro pelo Decreto nº 5.462/2005, dispõe complementarmente sobre infrações e sanções. O Suriname não é signatário do ATIT e não possui acordos bilaterais celebrados com o Brasil sobre o transporte internacional terrestre.

O ATIT (BRASIL, 1990a) estipula no art. 34 I que as queixas ou denúncias e a aplicação de sanções a que derem lugar os atos e as omissões contrários às leis e seus regulamentos serão resolvidas ou aplicadas pelo país signatário, cujo território os fatos se houverem produzido, de acordo com o seu regime legal, independentemente da jurisdição a que pertença a empresa afetada ou por intermédio das queixas ou denúncias que tiverem sido apresentadas.

As penalidades às infrações deverão ser graduais, de aplicação ponderada e mantendo-se a maior equivalência possível em todos os países signatários, podendo chegar à suspensão ou ao cancelamento da licença (art. 34, II) (BRASIL, 1990a).

Já o Segundo Protocolo Adicional ao ATIT (BRASIL, 2005b) estabelece que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante um processo administrativo que permita a sua defesa.

O Capítulo I determina que os organismos de aplicação de cada país levarão ao conhecimento dos homólogos de outros Países-Membros o nome do órgão fiscalizador e as normas e os procedimentos vinculados à aplicação de sanções e ao direito de defesa, a fim de difundi-los entre os transportadores internacionais autorizados. Disciplina, ainda, que as empresas que realizam transporte internacional terrestre incorrerão em responsabilidade quando a infração a seus deveres ou obrigações for suscetível à aplicação de uma medida disciplinar, que deverá ser imposta mediante um processo administrativo que permita a sua defesa. Um tipo infracional previsto pela norma regulamentadora é obrigatório para a aplicação da sanção.

O Capítulo II versa sobre as infrações e suas classificações. Define as infrações gravíssimas, graves, médias e leves relativas a cargas e a passageiros. O art. 6º estipula as sanções: multa de acordo com a gravidade da infração, suspensão ou revogação da licença (BRASIL, 2005b).

Ainda no art. 6º, dispõe-se sobre a aplicabilidade das sanções de acordo com os critérios da autoridade, a exigência de comunicação à autoridade competente do país que outorgou a Licença Originária em casos de infrações gravíssimas, condicionando que nenhum veículo habilitado, com a documentação em ordem, multado sob suposta infração a disposições derivadas do Acordo, poderá ser retido sob pretexto do pagamento de sanção correspondente.

Os arts. 7º, 8º, 9º e 10 tratam da progressão das sanções: caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de um ano, será aplicada a sanção do grau seguinte (art. 7º). Se houver uma segunda infração gravíssima no mesmo período, a empresa terá a Licença Complementar suspensa por um período de 180 dias (art. 8º). Na hipótese de, em um período de 24 meses, a empresa ter sido penalizada em duas oportunidades com a suspensão prevista no art. anterior, será penalizada com a revogação da Licença Complementar.

Essa empresa não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo menos pelo prazo de cinco anos (art. 9º) (BRASIL, 2005b).

Se a empresa for penalizada duas vezes por efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizada (art. 2º, a, I e b, I), em um intervalo de 24 meses, será penalizada com a revogação da Licença Complementar e não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito por cinco anos, contados a partir da notificação da sanção revogatória (art. 10) (BRASIL, 2005b).

De modo geral, salienta-se que, das disposições do Segundo Protocolo Adicional, relativo ao transporte, são extraídas as principais infrações a serem consideradas e refletidas nas legislações nacionais de cada país signatário, tanto para as operações de transporte de carga como para o transporte de passageiros.

Apesar de não terem sido encontradas normativas referentes a infrações e multas referentes ao trânsito internacional, o Suriname apresenta seu próprio Código de Trânsito, o qual é analisado como a forma de regulamentação existente no país para esse tema. Desse modo, através da Lei nº 65/1916, alterada por outras leis posteriores, e que regula o tráfego nas estradas, a direção e o uso de veículos, dispõe sobre algumas medidas regulatórias, como as infrações de trânsito e suas respectivas sanções.

O art. 2º do Código de Trânsito afirma que é proibido comportar-se em rodovias de maneira que a liberdade e a segurança de outras motoristas de automóveis seja comprometida. Subsequentemente, o art. 3º coloca que é proibido conduzir veículos automotores sob efeito de álcool ou outras substâncias tóxicas. Já o art. 4º determina que é proibido se afastar de um acidente envolvendo veículos automotores sem prestar as devidas assistências em caso de óbito ou grave ferimento de algum envolvido no acidente. Posteriormente, no art. 13, caso seja recusado o direito a um indivíduo de dirigir um veículo automotor por decisão judicial, este está expressamente proibido de conduzir durante o período referido em decisão (SURINAME, 1916).

Outras normas proibitivas estabelecidas no art. 7º são:

- » Dirigir um veículo motorizado sem o número/placa visível
- » Dirigir sem estar habilitado com licença (carta de motorista), ou que ela esteja vencida
- » Dirigir veículos automotores de duas rodas com menos de 16 anos de idade
- » Dirigir outros veículos automotores com menos de 18 anos de idade.

Consequentemente, a Lei nº 65/1916, determina por meio do art. 19 que para os arts. 3º, 4º e 13 citados anteriormente, caso ocorram atos contrários aos expressos nos referidos artigos, é estabelecida punição através de prisão não superior a um ano. Para os casos de violação ao disposto no art. 7º, e que não esteja previsto no Código Penal do Suriname, o art. 19 estabelece prisão máxima de 30 dias, ou multa não superior a 750 mil florins (moeda praticada no Suriname na época da publicação da lei; atualmente a moeda do país é o dólar Surinamês) (SURINAME, 1916).

6.6.1. Infrações na operação de transporte internacional de passageiros

O Capítulo II do Segundo Protocolo (BRASIL, 2005b) enumera, de acordo com a sua gravidade, as seguintes infrações na operação de transporte internacional de passageiros:

Gravíssimas (multa de US\$ 4.000,00):

- Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
- Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
- Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
- Não possuir seguros vigentes.
- Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação, em caso de acidente ou interrupção da viagem. (BRASIL, 2005b, não paginado).

Graves (multa de US\$ 2.000,00):

- Efetuar transporte por cruzamentos de fronteira não autorizados.
- Efetuar o transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
- Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
- Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
- Realizar um serviço diferente do autorizado.
- Efetuar transporte com veículos não habilitados.
- Negar-se a transportar passageiros e bagagem sem justificativa.
- Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
- Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios.
- Negar embarque ou desembarque de passageiros, nos locais acordados, sem justificativa.
- Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior.
- Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de auxílio. (BRASIL, 2005b, não paginado).

Médias (multa de US\$ 1.000,00):

- Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade competente.
- Não iniciar o serviço autorizado no prazo de 90 dias, contados da data de obtenção das correspondentes licenças.
- Não cumprir os horários de início do serviço e/ou alterá-los sem causa justificada.
- Não proceder à devolução total ou parcial de quantias pagas para serviços que forem suspensos antes de seu início ou interrompidos durante sua prestação por causas alheias à vontade dos usuários.
- Não proceder à devolução do valor das passagens adquiridas com antecipação, de acordo com as disposições vigentes em cada país.

Não indenizar deterioração ou perda total ou parcial de bagagem, volumes ou encomendas, de acordo com as disposições vigentes de cada país. (BRASIL, 2005b, não paginado).

Leves (multa de US\$ 200,00):

Não informar o transporte efetuado nos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.

Não entregar comprovante pelo transporte de bagagem.

Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório.

Não contar com Sistema de Atendimento de Redações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.

Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.

Não enviar dados referentes às exigências previstas no Acordo, solicitados pela autoridade do País de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo. (BRASIL, 2005b, não paginado).

No Brasil, a Resolução ANTT nº 233/2003 (ANTT, 2003), consolidada com suas posteriores alterações, regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, realizado por operadora brasileira. Lista um total de 76 infrações pertinentes ao transporte de passageiros, divididas de acordo com o valor da multa em função do coeficiente tarifário. Os valores das multas variam de 10 mil a 40 mil vezes o coeficiente tarifário, de acordo com a gravidade da infração, hierarquizadas de maneira similar à classificação disposta no ATIT. Essa resolução contempla boa parte das infrações dispostas no ATIT, principalmente aquelas referentes a questões operacionais, como a obrigação da emissão do comprovante pelo transporte de bagagem e o acesso ao sistema de reclamações.

No geral, a norma brasileira aborda de maneira mais detalhada as infrações que constam no Segundo Protocolo Adicional. Prevê-se a aplicação, pelas empresas brasileiras na prestação de serviços de transporte internacional, das normas contidas no ATIT e em seu Segundo Protocolo Adicional, e, quando estes forem omissos, aplica-se a Resolução de Referência, desde que esta não contrarie as normas dos acordos e convenções internacionais.

A Resolução ANTT nº 4.282/2014 (ANTT, 2014a), que dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros, controlados pela ANTT, estabelece as regras para remarcação e reembolso de bilhetes, em harmonia com as disposições do ATIT e conforme regulamentação da regra geral contida na Lei nº 11.975/2009. Recentemente, a referida normativa foi alterada pela Resolução ANTT nº 5.285/2017, que dispõe sobre o esquema operacional de serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização (ANTT, 2017a).

A Resolução ANTT nº 3.075/2009, por sua vez, regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e

internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial (ANTT, 2009). Recentemente, essa resolução sofreu alterações para sua adequação ao Estatuto da Juventude.

A Resolução ANTT nº 5.083/2016 (ANTT, 2016c) aprova o regulamento que disciplina o processo administrativo para a aplicação de penalidades decorrentes da legislação de transportes, cumprindo, assim, o disposto no art. 1º do Segundo Protocolo Adicional.

O Capítulo III da Resolução em comento destina-se, particularmente, a regular a apuração de infrações na prestação de serviços de transporte terrestre internacional, a competência e as formalidades para a aplicação de penalidades. Estabelece ainda um prazo específico para a interposição de recurso e para comunicação ao país que concedeu a Licença Originária (ANTT, 2016c).

Não foram encontradas normativas do Suriname referentes às infrações e sanções em operações de transporte internacional de passageiros.

6.6.2. Infrações na operação de transporte internacional de cargas

O Capítulo II do Segundo Protocolo, de 2005, enumera, de acordo com a gravidade, as seguintes infrações na operação de transporte internacional de cargas:

Gravíssimas (multa de US\$ 4.000,00):

- Efetuar transporte internacional terrestre sem estar autorizado.
- Fazer transporte local no país de destino ou de trânsito.
- Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados.
- Não possuir seguros vigentes de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados. (BRASIL, 2005b, não paginado).

Graves (multa de US\$ 2.000,00):

- Efetuar transporte por Pontos de Fronteira não autorizados.
- Efetuar transporte sem ter credenciado representante legal ou credenciá-lo com dados falsos.
- Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.
- Exceder os pesos e dimensões máximas vigentes em cada país ou acordados bilateral ou multilateralmente.
- Realizar um serviço diferente do autorizado.
- Efetuar transporte com veículos não habilitados.
- Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.
- Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte.
- Apresentar os documentos de transporte com dados contraditórios. (BRASIL, 2005b, não paginado).

Médias (multa de US\$ 1.000,00):

Modificar as características dos veículos sem a autorização da Autoridade Competente.
 Não possuir seguro vigente de responsabilidade civil por danos à carga transportada.
 (BRASIL, 2005b, não paginado).

Leves (multa de US\$ 200,00):

Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.
 Não enviar dados referentes às exigências previstas no Acordo, solicitados pela autoridade do país de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo.
 Não portar os documentos de transporte de porte obrigatório. (BRASIL, 2005b, não paginado).

No Brasil, as infrações relativas ao transporte internacional de cargas, no âmbito do ATIT, estão dispostas e internalizadas no Decreto nº 5.462/2005. Complementarmente, as regras de infrações estão dispostas nos respectivos códigos de trânsito e nas demais normativas pertinentes às infrações de trânsito e às respectivas sanções aplicáveis.

Assim como para o transporte internacional de passageiros, não foram encontradas normas específicas do Suriname com relação às infrações e sanções na operação do transporte internacional de cargas.

6.6.3. Infrações na operação de transporte de produtos perigosos

Na normativa do Mercosul, a Decisão nº 19/2009 estabelece o Regime de Infrações e Sanções do Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no bloco, que define as penalidades por infrações às normas relativas ao tema, sendo elas: i) multa, ii) suspensão da licença, e iii) cassação da licença (MERCOSUL, 2009). Conforme o artigo 6º, as infrações podem ser classificadas em leves, graves e muito graves, cujas multas são previstas no art. 10, seguindo o tabelamento:

- a. multa de US\$ 200 – por infração leve;
- b. multa de US\$ 1.000 – por infração grave; e
- c. multa de US\$ 2.000 – por infração muito grave.

A referida decisão também define, em seu art. 13, as situações em que se aplicará a suspensão ou cassação da licença do operador de transporte de produtos perigosos:

- a) por quatro infrações leves até o equivalente a sete infrações leves, suspensão por 30 dias;
- b) pelo equivalente a oito infrações leves até o equivalente a onze infrações leves, suspensão por 60 dias;
- c) pelo equivalente a doze infrações leves até o equivalente a quinze infrações leves, suspensão por 90 dias;

- d) pelo equivalente a dezesseis infrações leves até o equivalente a vinte e três infrações leves, suspensão por 120 dias;
- e) pelo equivalente a vinte e quatro infrações leves até o equivalente a trinta e nove infrações leves, suspensão por 180 dias; e
- f) pelo equivalente a quarenta ou mais infrações leves, cassação da licença. (MERCOSUL, 2009, p. 13-14).

No Brasil, a ANTT, através da Resolução ANTT nº 3.665/2011, que dispõe sobre o “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”, em seu art. 51, reconhece que a inobservância de suas disposições e de suas instruções complementares sujeita o infrator à multa. As infrações são classificadas de acordo com a sua gravidade em três grupos:

- I - Primeiro Grupo: punidas com multa de valor equivalente a R\$ 1.000,00 (mil reais);
- II - Segundo Grupo: punidas com multa de valor equivalente a R\$ 700,00 (setecentos reais); e
- III - Terceiro Grupo: punidas com multa de valor equivalente a R\$ 400,00 (quatrocentos reais). (ANTT, 2011a, não paginado).

O Decreto nº 96.044/1988, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, também dispõe sobre a aplicação de multas. Nos artigos 45 e 46 são definidas as situações em que o transportador e o expedidor da carga podem ser autuados, bem como a gravidade da penalidade a que estão sujeitos (BRASIL, 1988).

A Resolução ANTT nº 3.880/2012, alterada pela Resolução nº 3.924/2012, estabelece os códigos para as infrações aplicáveis devido à inobservância do “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”. A referida resolução é ressaltada, pois contém a lista de todas as infrações pertinentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos.

No âmbito normativo do Suriname não foram encontradas normativas específicas sobre as infrações no transporte de produtos perigosos.

Pode-se destacar, entretanto a Lei nº 58/2003 sobre a Movimentação de Mercadorias (alterada pela Lei nº 121/2004), referente às normas vigentes em relação ao trânsito internacional de mercadorias no Suriname. O art. 12, relacionado às infrações econômicas, determina que quaisquer regulamentos violados dessa lei que estão em conformidade com a Lei de Delitos Econômicos (nº 02/1986) se tomam infrações e são passíveis de sanções (SURINAME, 2003a). Desse modo, a Lei nº 02/1986 estabelece por meio do art. 2º, que a participação em uma ofensa econômica cometida no Suriname é punível, mesmo que o culpado do fato esteja fora do país. Por conseguinte, através do art. 4º, referente às penalidades e sanções, a violação intencional de um dos regulamentos legais impostos é punível com pena de prisão não superior a seis anos e multa máxima de um milhão de florins, ao passo que para violações involuntárias de qualquer disposição dos arts. 1º, 24 ou 25 contém punição com pena de prisão máxima de quatro anos e multa não superior a quinhentos mil florins (SURINAME, 1986).

6.6.4. Fiscalização

Em relação aos aspectos da fiscalização, o ATIT (BRASIL, 1990a) atenta-se principalmente aos pontos de fronteira. Em seu art. 6º determina que a entrada e a saída dos

veículos dos territórios dos países signatários para a realização do transporte internacional serão realizadas através dos pontos habilitados⁸. Atribui às aduanas o dever de fiscalizar os aspectos aduaneiros, as taxas e demais exigências para que o veículo e a sua carga possam seguir ao seu destino (art. 11.3). Visando a colaboração entre os Estados-Partes, define que deverão ser efetuadas as inspeções e as investigações solicitadas por qualquer outro país signatário, complementando os serviços prestados dentro da sua jurisdição (art. 33).

Em seu Anexo I, que versa sobre assuntos aduaneiros, os arts. 15, 16 e 17 tratam das formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira, com atenção especial à Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA). E, logo após, no Capítulo X, são citadas as formalidades a serem observadas na aduana de destino. O art. 23, por sua vez, trata da cooperação mútua para a denúncia de irregularidades na DTA, visando sempre a dinâmica colaborativa proposta pelo ATIT (BRASIL, 1990a).

6.6.4.1. Da atividade de fiscalização exercida pela ANTT no âmbito do ATIT

Além da fiscalização realizada no âmbito da legislação de transporte, as infrações e sanções ainda podem ter seu fundamento nas normas de trânsito, nas questões aduaneiras, nas normas ambientais e sanitárias. Com base na competência para firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, a ANTT firmou um termo de cooperação e apoio técnico operacional com a Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF). A ANTT também possui convênio com a Receita Federal a fim de garantir a fiscalização do transporte internacional. Através dessa cooperação, é realizada a consulta da habilitação de todos os veículos que cruzam os pontos de fronteira habilitados no Sistema de Controle de Frotas (SCF) – Posto de Fronteira da ANTT.

6.6.4.2. Leis e normas de trânsito

Quanto às normas de trânsito, cumpre esclarecer que não foram objeto de comparação para futura harmonização, haja vista que o ATIT dispõe, em seu art. 4º, que serão aplicáveis às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem, no território de cada país signatário, as leis e os regulamentos nelas vigentes (BRASIL, 1990a).

⁸ Pontos habilitados são locais destinados à passagem de veículos. Estes devem ser acordados pelos países signatários do ATIT (art. 30).

6.7. TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS

O ATIT regula o transporte internacional por ferrovia em seu Capítulo III estabelecendo as definições aplicáveis e as regras pertinentes quanto às mercadorias, à forma de cálculo das tarifas e unidade monetária para sua cobrança, aos documentos de transporte e formalidades alfandegárias, aos prazos de expedição, ao transporte e à responsabilidade pela carga transportada.

No Brasil, o marco regulatório do transporte ferroviário de cargas e passageiros consiste, basicamente, no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832/1996, e em resoluções ANTT, que dispõem sobre os aspectos específicos da operação ferroviária e sobre a regulação da prestação dos serviços pelas concessionárias da malha ferroviária.

O transporte ferroviário de produtos perigosos é regulamentado pelo Decreto nº 98.973/1990 e pelo Decreto nº 1.797/1996. O Decreto nº 98.973/1990 aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos. A ANTT regulamenta o tema por meio da Resolução nº 1.573/2006 bem como pela Resolução ANTT nº 5.232/2016, a qual tem como anexo o documento intitulado “Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos”. No contexto do marco regulatório do transporte ferroviário no Brasil, cumpre mencionar, ainda, o Decreto nº 8.129/2013, que instituiu a política de livre acesso ao subsistema ferroviário federal, e as Resoluções nº 3.694/2011, nº 3.695/2011 e nº 4.348/2014 da ANTT, esta última aprovando o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI).

Em que pese o mencionado Decreto nº 8.129/2013 ter sido revogado pelo Decreto nº 8.875/2016, continua em vigor a Resolução ANTT nº 4.348/2014, que aprova o Regulamento do OFI para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária. Salvo melhor juízo, é forçoso concluir, em tal contexto, que a revogação do Decreto nº 8.129/2013 não acabou com a política de livre acesso ao subsistema ferroviário, a qual continua sendo regida pelas resoluções da ANTT que tratam do tráfego mútuo, do direito de passagem e do OFI.

Como a infraestrutura ferroviária no Brasil é operada por empresas concessionárias que detêm, também, o direito de explorar a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas, as resoluções anteriormente identificadas têm o limite de sua aplicação delineado pelos direitos e pelas obrigações previstos nos contratos de concessão em vigor.

Salienta-se, ademais, que a Resolução ANTT nº 4.348/2014 precisa ser revista para sua adequação ao cenário da revogação do Decreto nº 8.129/2013, uma vez que a VALEC não mais tem a atribuição de compra e venda de capacidade de tráfego. Apesar de não ser possível afirmar que as portas para o livre acesso ao subsistema ferroviário foram terminantemente fechadas, há muita obscuridade no contexto legal, bem como lacunas regulatórias que impedem sua efetiva operacionalização.

Por fim, destaca-se a realização da Audiência Pública nº 13/2019 por parte da ANTT, com a finalidade de obter subsídios para o aprimoramento da proposta de resolução que regulamentará a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura ferroviária por OFI. A Audiência Pública nº 13/2019 teve seu período de contribuições encerrado em 4 de novembro de 2019, e a norma definitiva ainda não foi publicada (ANTT, 2019a).

As operações de transporte ferroviário de passageiros, por serem desvinculadas da exploração da infraestrutura, ocorrem nas modalidades de permissão e de autorização.

O Suriname não possui malha ferroviária operacional, conforme apontado na seção 4.5 Malha ferroviária. Além disso, o transporte ferroviário não está incluído entre as atribuições do Ministério de Obras Públicas, Transporte e Comunicação (do holandês – Ministerie Van OWT&C, tradução nossa), conforme o Decreto de 6 de fevereiro de 2017 que modifica a Lei nº 58/1991, que trata da “descrição das tarefas dos departamentos” do Estado. Nesse sentido, é de responsabilidade desse ministério:

o sistema de transporte, incluindo o transporte aquaviário, aéreo e rodoviário, bem como o transporte público e a supervisão deste;

as instalações para o tráfego aquaviário e aéreo, em particular no que diz respeito ao manuseio seguro e eficiente de pessoas e mercadorias, ao sistema de praticagem e à gestão de todos os portos;

a questão das cartas aéreas e náuticas;

a comunicação (SURINAME, 2018b, p. 471, tradução nossa).

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Apresentação**. Brasília, DF, [201-]a. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Apresentacao.html>. Acesso em: 2 dez. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Audiência Pública nº 13/2019**. Audiência Pública, franqueada aos interessados, com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de resolução que regulamenta a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura ferroviária por Operador Ferroviário Independente - OFI. Brasília, DF, 2019a. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=399>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Documentos de porte obrigatório durante a prestação do serviço**. Brasília, DF, [201-]b. Disponível em: http://www.antt.gov.br/passageiros/Documentos_de_porte_obrigatorio_durante_a_prestacao_do_servico.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Cadastrais – 2019**. Brasília, DF, 2019b. Disponível em: http://www.antt.gov.br/passageiros/Estatisticas_e_Estudos_Rodoviaros__Dados_Cadastrais__2019.html. Acesso em: 2 dez. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Habilitação – TRIC**. Brasília, DF, [2019]. Disponível em: http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Habilitacao__TRIC.html. Acesso em: 13 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatórios Anuais**. Brasília, DF, [201-]c. Disponível em: http://www.antt.gov.br/textogeral/Relatorios_Anuais.html. Acesso em: 2 dez. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução ANTT nº 1.430, de 19 de abril de 2006. Disciplina critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio aos passageiros pelas permissionárias, nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 abr. 2006a. Disponível em: http://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-1430-2006_103080.html. Acesso em: 9 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 19, de 23 de maio de 2002. Aprova a compilação dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros pelas empresas permissionárias e autorizadas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 jun. 2002. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=106&data=03/06/2002>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003. Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial [da]**

República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 2 jul. 2003. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=99649>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 794, de 22 de novembro de 2004. Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que trata a Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto n. 1.563, de 19 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 nov. 2004. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=92&data=23/11/2004>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.432, de 26 de abril de 2006. Estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, DF, 28 abr. 2006b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=158&data=28/04/2006>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.627, de 13 de setembro de 2006. Aprova a metodologia de reajuste por fórmula paramétrica e define a periodicidade das revisões ordinárias das tarifas do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros em percursos superiores a 75km. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 set. 2006c. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelinck.php?numlink=1-8-34-2006-09-13-1627>. Acesso em: 9 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.928, de 28 de março de 2007. Dispõe sobre as tarifas promocionais oferecidas nos serviços de transporte regular interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 mar. 2007. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=105932>. Acesso em: 9 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.573, de 10 de agosto de 2006. Institui o Regime de Infrações e Penalidades do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos no âmbito nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 ago. 2006d. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/2573/Resolucao_1573.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 2.885, de 9 de setembro de 2008. Estabelece as normas para o Vale - Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 jun. 2008. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=107635>. Acesso em: 9 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 3.075, de 26 de março de 2009. Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 mar. 2009. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4075/Resolucao_n__3075.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 3.665, de 4 de maio de 2011. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 maio 2011a. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelinck.php?numlink=217095>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011. Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jul. 2011b. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4694/Resolucao_n__3694.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 3.695, de 14 de julho de 2011. Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jul. 2011c. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4695/Resolucao_n__3695.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 3.880, de 22 de agosto de 2012. Estabelece os Códigos para as Infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 ago. 2012. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=244534>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014. Dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres e, dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 fev. 2014a. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/29954/Resolucao_n__4282.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.287, de 13 de março de 2014. Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 mar. 2014b. Disponível em: http://www.lex.com.br/legis_25356221_RESOLUCAO_N_4287_DE_13_DE_MARCO_DE_2014.a.spx. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.348, de 5 de junho de 2014. Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente - OFI para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 jun. 2014c. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/33794/Resolucao_n__4348.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jun. 2015a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=72&data=30/06/2015>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jul. 2015b. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=69&data=08/07/2015>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015. Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jul. 2015c. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=112&data=30/07/2015>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.898, de 13 de outubro de 2015. Dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulem vazios. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 out. 2015d. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=69&data=14/10/2015>. Acesso em: 9 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016. Dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 jan. 2016a. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=60&data=19/01/2016>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.040, de 3 de março de 2016. Altera o Anexo da Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 mar. 2016b. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=135&data=11/03/2016>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016. Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 maio 2016c.

Disponível em:

http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/46843/Resolucao_n__5083.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016. Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 dez. 2016d. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=269&data=16/12/2016>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017. Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 fev. 2017a. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/50865/Resolucao_n__5285.html. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.396, de 3 de agosto de 2017. Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 ago. 2017b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=72&data=08/08/2017>. Acesso em: 9 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.826, de 29 de junho de 2018. Autoriza o reajuste do coeficiente tarifário do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2 jul. 2018a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=148&data=02/07/2018>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019. Dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 jan. 2019c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=47&data=24/01/2019>. Acesso em: 13 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.838, de 27 de dezembro de 2018. Dispõe sobre a inspeção técnica de veículos utilizados na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 dez. 2018b. Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57216109. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.848, de 25 de junho de 2019. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 jun. 2019d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=86&data=26/06/2019>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS). Aviso nº 1, de 4 de julho de 2018. Divulga os valores das multas, indenizações e seguro de responsabilidade civil, atualizados, pertinentes à prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a vigorar a partir do dia 2 de julho de 2018 [...]. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 jul. 2018c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=05/07/2018&jornal=530&pagina=181&totalArquivos=318>. Acesso em: 21 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC). **Comunicado SUROC/ANTT nº**

001/2017, de 6 de novembro de 2017. Brasília, DF, 6 nov. 2017c. Disponível em: http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/COMUNICADO_SUROC__ANTT_N_001__2017.pdf. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Transportadores - Frota / Tipo de Veículo.** Brasília, DF, 2 dez. 2020. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20271/Transportadores___Frota___Tipo_de_Veiculo.html. Acesso em: 2 dez. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC). **Transporte Multimodal.** [201-]d. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.asp>. Acesso em: jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **TRIC em números.** Brasília, DF, 2 dez. 2019e. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>. Acesso em: 2 dez. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **TRIC - Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.** Brasília, DF: ANTT, c2013. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4966/TRIC___Transporte_Rodoviario_Internacional_de_Cargas.html. Acesso em: 9 jan. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Vale-Pedágio Obrigatório.** Brasília, DF: ANTT, [201-]e. Disponível em: http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/ValePedagio_obrigatorio.html. Acesso em: 9 jan. 2020.

ALGEMEEN BUREAU VOOR DE STATISTIEK (ABS). **Traffic and Transport Statistics.** Paramaribo, 2018. Disponível em: <https://www.statistics-suriname.org/wp-content/uploads/2019/02/VGO30PZ.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2019.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Secretaria General (SEC). **Relevamiento consolidado comparativo de las normas vigentes y los compromisos asumidos en el transporte por carretera regional de cargas y pasajeros.** [Montevideú]: ALADI, 22 abr. 2003. Disponível em: <http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/InformeRelevamientoComparativodelasnormasenTransporteCarreteraRegional%20de%20Cargas%20y%20Pasajeros.pdf>. Acesso em: 9 jan. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acordo de Alcance Parcial nº 8.** Acordo de Alcance Parcial para a facilitação do transporte multimodal de mercadorias. Montevideo, 30 dez. 1994. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/40b43aa8273eeafc032574e10069d74e/13434a7e0c80f4e803256b76004feee3?OpenDocument>. Acesso em: jan. 2020.

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). **Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Establece normas para armonizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por medios terrestres, así como aquellas que regulan la responsabilidad del porteador.** Montevideo, 16 agosto 1995. Disponível em: <http://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/9d7c08ca93596b3503256825006219b2?OpenDocument>. Acesso em: jan. 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Vantagens para os contratantes**. São Paulo, [201-]. Disponível em: <http://antp.org.br/fretamento/vantagens-para-contratantes.html>. Acesso em: 5 dez. 2019.

BALE, R. **Onças da América do Sul são mortas para virar remédio tradicional na China**: empresários imigrantes chineses estabeleceram redes para caçar onças-pintadas, processar o corpo e contrabandear os produtos. National Geographic Brasil, São Paulo, 24 set. 2018. Disponível em: <https://www.nationalgeographicbrasil.com/animais/2018/09/oncas-da-america-do-sul-sao-mortas-para-virar-remedio-tradicional-na-china>. Acesso em: 9 dez. 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988)**. Brasília, DF: Presidência da República, [2019]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 9 dez. 2019.

BRASIL. Embaixada do Brasil em Paramaribo. República do Suriname. **Relatório de Gestão**. Paramaribo, [201-]a. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7145010&disposition=inline>. Acesso em: 11 dez. 2019.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Instrução Normativa nº 56, de 23 de agosto de 1991. Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA e estabelece normas para sua emissão e utilização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 ago. 1991a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=28&data=27/08/1991>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Instrução Normativa nº 60, de 8 de novembro de 1996. Estende aos países do Cone Sul, não integrantes do MERCOSUL, as disposições da Instrução normativa SRF nº 56, 23 ago. 1991. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 nov. 1996a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=45&data=12/11/1996>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Embaixada do Brasil em Paramaribo. Secretaria Executiva de Comunicação (Secom). **Como empreender no Suriname**: orientação para empreendedores. Paramaribo: Embaixada do Brasil em Paramaribo, nov. 2016. Disponível em: https://sistemas.mre.gov.br/kitweb/datafiles/Paramaribo/pt-br/file/Guia_Empreendedor_Suriname_Itamaraty.pdf. Acesso em: 19 dez. 2019.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **República do Suriname**. Brasília, DF, [201-]b. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/6479-republica-do-suriname>. Acesso em: 6 dez. 2019.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 8, de 31 de agosto de 1993. Complementa a Resolução no 18/86, que institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 dez. 1993a. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=133>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 18, de 6 de maio de 1986. Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de

Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 jun. 1986. Disponível em:

<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=41>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 272, de 14 de setembro de 2000. Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jan. 2001a. Disponível em: http://www.mma.gov.br/estruturas/a3p/_arquivos/36_09102008030415.pdf. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 403, de 11 de novembro de 2008. Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores PROCONVE para veículos pesados novos (Fase P-7) e dá outras providências. **Diário Oficial da União** Brasília, DF, 12 nov. 2008. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=591>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Resolução nº 490, de 16 de novembro de 2018. Estabelece a Fase PROCONVE P8 de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 nov. 2018. Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/51058898/do1-2018-11-21-resolucao-n-490-de-16-de-novembro-de-2018-51058604. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo**. Brasília, DF, dez. 2019. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>. Acesso em: 13 dez. 2019.

BRASIL. Norma de Execução nº 1, de 10 de outubro de 1991. Estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 out. 1991b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=15&data=16/10/1991>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Palácio do Planalto. Presidência da República. **Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990**. Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. Brasília, DF: Palácio do Planalto, 1990a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99704.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 jul. 1993b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=20/07/1993>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 1.564, de 19 de julho de 1995. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial de natureza Comercial, entre Brasil e México, de 30 de março de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 jul. 1995a. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=20/07/1995&jornal=1&pagina=6&totalArquivos=40>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 jan. 1996b. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=26/01/1996>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996. Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 mar. 1996c. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1832.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 1.866, de 16 de abril de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 16 de agosto de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 abr. 1996d. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/D1866.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998. Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 mar. 1998a. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=23/03/1998&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=80>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 3.856, de 3 de julho de 2001. Promulga o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul, concluído em São Luiz, República Argentina, em 25 de junho de 1996, e a respectiva Errata, feita em Assunção, em 19 de junho de 1997. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 jul. 2001b. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3856.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005. Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, de 16 de fevereiro de 2005. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jun. 2005. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=2&data=10/06/2005>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 6.870, de 4 de junho de 2009. Dispõe sobre a vigência de Decisões do Conselho do Mercado Comum, Resolução do Grupo Mercado Comum e de Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5

jun. 2009a. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=6&data=05/06/2009>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Artigo 14 do Tratado de Montevidéu de 1980 (AAP/A14TM/17) - Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas -, assinado entre os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 2010. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 set. 2010. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/D7282.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013. Altera o Decreto n. 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 ago. 2013a. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=2&data=27/08/2013>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013. Institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal; dispõe sobre a atuação da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., para o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 out. 2013b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8129.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016. Revoga o Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispõe sobre a atuação da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. para o desenvolvimento dos sistemas de transportes ferroviário. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 out. 2016c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8875.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967. Regulamenta os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 mar. 1967. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d61867.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988. Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 maio 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d96044.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990. Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 fev. 1990b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d98973.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Emenda Constitucional nº 6, de 15 de agosto de 1995. Altera o inciso IX do art. 170, o art. 171 e o § 1º do art. 176 da Constituição Federal. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 ago. 1995b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=16/08/1995&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=120>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Instrução Normativa Conjunta nº 58, de 27 de agosto de 1991. Institui o Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário – CRT. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 ago. 1991c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=24&data=28/08/1991>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 6.194, de 9 de dezembro de 1974. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 dez. 1974. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6194.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 13 fev. 1995c. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 fev. 1998b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=17&data=20/02/1998>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001**. Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 23 mar. 2001c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10209.htm. Acesso em: 9 jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 5 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jun. 2001d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=06/06/2001>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007. Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da CPMF nas hipóteses que menciona; altera as Leis nos 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12

de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das Leis nos 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei no 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 maio 2007. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009. Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção – **air bag**. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 mar. 2009b. Disponível em: [planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11910.htm). Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 dez. 2009c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11945.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009. Dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 jul. 2009d. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2009/lei-11975-7-julho-2009-589204-publicacaooriginal-114186-pl.html>. Acesso em: 9 jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014. Altera as Leis nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, 12.873, de 24 de outubro de 2013, e 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 jun. 2014. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=3&data=20/06/2014>. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Mensagem nº 181, de 13 de fevereiro de 1995**. Brasília, DF: Presidência da República, 14 fev. 1995d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Mensagem_Veto/anterior_98/vep-181-95.htm. Acesso em: jan. 2020.

BRASIL. **Tratado de Limites**: Brasil/Países Baixos. Rio de Janeiro, 5 maio 1906. Disponível em: <http://info.lncc.br/su1906.html>. Acesso em: 11 dez. 2019.

CAVLAK, I. A História do Norte da América do Sul: Brasil, Guianas e Suriname. In: XXVII Simpósio Nacional de História, 22 a 26 jul. 15 p. 2013, Natal. **Anais [...]**. Natal: Associação Nacional de História (ANPUH), 2013, p. 1-15. Disponível em: www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364339527_ARQUIVO_Textocompleto.pdf. Acesso em: 6 dez. 2019.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Suriname. Langley, 18 dez. 2019. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ns.html>. Acesso em: dez. 2019.

COMEX STAT. **Página inicial**. [Brasília, DF], 2019. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: jan. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Anuário CNT do transporte**: Estatísticas consolidadas 2018. Brasília, DF, c2018. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/Inicial>. Acesso em: 3 dez. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletins**. Brasília, DF, c2019. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em: nov. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 14, de 6 de fevereiro de 1998. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 fev. 1998a. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao014_98.doc. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 62, de 21 de maio de 1998. Estabelece o uso de pneus extralargos e define seus limites de peso. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 maio. 1998b. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao062_98.doc. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 87, de 4 de maio de 1999. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 maio 1999a. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao087_99.doc. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 92, de 4 de maio de 1999. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 dez. 1999b. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao092_99.doc. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004. Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o Artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 maio 2004a. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao048_98.doc. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004**. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 22 dez. 2004b. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 181, de 1 de setembro de 2005. Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do**

Brasil, Brasília, DF, 1 set. 2005. Disponível em:

http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao181_05.doc. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 196, de 25 de julho de 2006. Fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 ago. 2006a. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao196_06.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 205, de 20 de outubro de 2006. Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 nov. 2006b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=70&data=10/11/2006>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 216, de 14 de dezembro de 2006. Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em pára-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 dez. 2006c. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_216.doc. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 223, de 9 de fevereiro de 2007. Altera a Resolução n. 157/2004, de 22 de abril, do CONTRAN, que fixa as especificações para os extintores de incêndio. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 fev. 2007a. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_223.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 224, de 9 de fevereiro de 2006. Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa para fins de homologação de veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 mar. 2007b. Disponível em: <http://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.php?numlink=1-48-34-2006-02-09-224>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 225, de 9 de fevereiro de 2007. Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas piloto. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 mar. 2007c. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 227, de 9 de fevereiro de 2007. Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 mar. 2007d. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_225.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 238, de 25 de maio de 2007. Dispõe sobre o porte obrigatório do Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de automóvel particular ou de aluguel, não registrado no país de ingresso, em viagem internacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 maio 2007e. Disponível em: https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_238.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 246, de 27 de julho de 2007. Altera a Resolução n. 196, de 25 de julho de 2006, do CONTRAN, que fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras de madeira bruta por veículo rodoviário de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 ago. 2007f. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_246.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 247, de 27 de junho de 2007. Dispõe sobre a extensão do prazo de vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular quando expirado no país de trânsito ou de destino. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 jul. 2007g. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_247.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 254, de 26 de outubro de 2007. Estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 nov. 2007h. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_254.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 272, de 14 de março de 2008. Altera a redação do art. 9º da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 mar. 2008a. Disponível em: https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_272.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 294, de 17 de outubro de 2008. Altera a Resolução n. 227/2007, de 9 de fevereiro, do CONTRAN, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 out. 2008b. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_294.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 311, de 3 de abril de 2009. Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 abr. 2009a. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_311_09.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 317, de 5 de junho de 2009. Estabelece o uso de dispositivos retrorrefletivos de segurança nos veículos de transporte de cargas e de transporte coletivo de passageiros em trânsito internacional no território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 jun. 2009b. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_317_09.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 318, de 5 de junho de 2009. Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 jun. 2009c. Disponível em:

http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_318_09.pdf.
Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 333, de 6 de novembro de 2009. Restabelece a vigência da Resolução n. 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao artigo 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 nov. 2009d. Disponível em:
http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_333_09.pdf.
Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 359, de 29 de setembro de 2010. Dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 set. 2010. Disponível em:
http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_359_10.pdf.
Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 380, de 28 de abril de 2011. Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS para veículos de passageiros, cargas e reboques. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 abr. 2011a. Disponível em:
http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_380_10.pdf.
Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 386, de 2 de junho de 2011. Dá nova redação aos artigos 4º e 5º da Resolução CONTRAN n. 254/2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 7 jun. 2011b. Disponível em:
<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20386.2011.pdf>.
Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 394, de 13 de dezembro de 2011. Altera a Resolução 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – “Air Bag”. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 2011c. Disponível em:
http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_394_11.pdf.
Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 406, de 12 de junho de 2012. Altera a Resolução n. 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 jun. 2012. Disponível em:
<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO%20406.2012.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 441, de 28 de agosto de 2013. Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 maio 2013a. Disponível em:
http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_441_13.pdf.
Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013. Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus, categoria M3 de fabricação nacional e importado. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jul. 2013b. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao4452013.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 466, de 11 de dezembro de 2013. Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 dez. 2013c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4662013.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 492, de 5 de junho de 2014. Altera o Art. 1º, da Resolução CONTRAN n. 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e reforma de pneus. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 jun. 2014a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4922014.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 499, de 28 de agosto de 2014. Altera a Resolução CONTRAN n. 441, de 28 de maio de 2013, que dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional, concedendo prazo para exigência de lona ou dispositivo similar no transporte de cana-de-açúcar e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 set. 2014b. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_441_13.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 518, de 29 de janeiro de 2015. Rep. - Estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 fev. 2015a. Disponível em: <https://www legisweb.com.br/legislacao/?id=280920>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 519, de 29 de janeiro de 2015. Dispõe sobre os procedimentos para avaliação dos sistemas de freios de veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 fev. 2015b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5192014.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 525, de 29 de abril de 2015. Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 fev. 2015c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 540, de 15 de julho de 2015. Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 15 jul. 2015d. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5402015.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 552, de 17 de setembro de 2015. Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 set. 2015e.

Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5522015.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 556, de 17 de setembro de 2015. Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 set. 2015f. Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/32858075/do1-2015-09-18-resolucao-n-556-de-17-de-setembro-de-2015-32858050. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 558, de 15 de abril de 1980. Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 abr. 1980. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/res_ant_1998.zip. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 564, de 25 de novembro de 2015. Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 nov. 2015. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=61&data=27/11/2015>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 593, de 24 de maio de 2016. Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O2 e O4. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 maio 2016a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59320162.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 597, de 24 de maio de 2016. Altera a Resolução CONTRAN n. 311, de 03 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 maio 2016b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59720162.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 631, de 30 de novembro de 2016. Altera a Resolução CONTRAN n. 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 nov. 2016c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6312016.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 643, de 14 de dezembro de 2016. Dispõe sobre o emprego de película retrorrefletiva em veículos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 dez. 2016d. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/RESOLU%C3%87%C3%83O_643.2016.pdf. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 645, de 14 de dezembro de 2016. Altera o Anexo I da Resolução CONTRAN n. 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações de fabricação e instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 dez. 2016e. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6452016.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 667, de 18 de maio de 2017. Estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 maio 2017a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6672017.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 674, de 21 de junho de 2017. Altera a Resolução CONTRAN n. 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de parachoques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 jun. 2017b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao59720162.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 676, de 21 de junho de 2017. Altera a Resolução CONTRAN no 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26 jun. 2017c. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6762017.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 703, de 10 de outubro de 2017. Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 128 out. 2018a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7032017.pdf>. Acesso em: 21 jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 735, de 5 de junho de 2018. Estabelece requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações para Transporte de Veículos - CTV e Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas - CTVP. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jun. 2018b. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=360861>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 754, de 20 de dezembro de 2018. Altera a Resolução CONTRAN nº 445, de 25 de junho de 2013, que estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus, categoria M3 de fabricação nacional e importado. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 dez. 2018c. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=373086>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 762, de 20 de dezembro de 2018. Estabelece requisitos do sistema antispray para veículos tipo caminhão, caminhão-trator, reboque e semirreboque. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 dez. 2018d. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7622018.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 764, de 20 de dezembro de 2018. Estabelece método de ensaio para medição de pressão sonora por buzina ou equipamento similar de veículos automotores. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 dez. 2018e. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=373332>. Acesso em: jan. 2020.

CORREA, P. G. P. Suriname: um país de costas para a América do Sul. **Revista Ciência Geográfica (AGB)**, Bauru, vol. XIX, jan./dez. 2015. Disponível em: www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXIX_1/agb_xix1_versao_internet/Revista_AGB_dez2015-13.pdf. Acesso em: 6 dez. 2019.

CURY, P. M. N. Métodos de Direito Comparado: desenvolvimento ao longo do século XX e perspectivas contemporâneas. **Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito**, São Leopoldo, v. 6, n. 2, p. 176-185, jul./set. 2014. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/RECHTD/article/view/rechtd.2014.62.06/4303>. Acesso em: 6 jan. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER). Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR). Divisão de Pesquisas e Desenvolvimento. **Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional**. Rio de Janeiro: IPR, 2000. Disponível em: http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/documentos/708_dner-iftrppan.pdf. Acesso em: jan. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Resolução nº 1, de 14 de janeiro de 2016. Normas para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 jan. 2016. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=56&data=15/01/2016>. Acesso em: jan. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Resoluções – AET**. Brasília, DF, 26 jun. 2019a. Disponível em: <https://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/sistema-de-generenciamento-de-autorizacao-especial-de-transito-siaet/resolucao-aet>. Acesso em: 13 jan. 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **SNV Versão Atual**. Brasília, DF, out. 2019b. Disponível em <http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao>. Acesso em: 6 dez. 2019.

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO (FUNAG). **Brasil: fronteiras terrestres**. Brasília, DF, [201-]. Disponível em: www.funag.gov.br/ipri/images/analise-e-informacao/fronteiras-terrestres-brasil-13052015.pdf. Acesso em: 9 dez. 2019.

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS (FGV). **Tratados de Fixação de Limites Territoriais**. Rio de Janeiro, c2016. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/verbetes/tratados-de-fixacao-de-limites-territoriais>. Acesso em: 19 dez. 2019.

GOVERNMENT OF GUYANA. Ministry of Public Infrastructure. **Request for Proposal: Consultancy Services for the Optimization of the Canawaima Ferry Service Inc**. Georgetown, jan. 2019. Disponível em: <https://mopi.gov.gy/sites/default/files/RFP%20-%20Consultancy%20for%20the%20Optimization%20of%20Canawaima%20Ferry%20Service%20Inc..pdf>. Acesso em: 9 dez. 2019.

HIWAT, H. *et al.* Malaria epidemiology in Suriname from 2000 to 2016: trends, opportunities and challenges for elimination. **Malaria Journal** 17, [s. l.], 12 nov. 2018. Disponível em: <https://malariajournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12936-018-2570-4>. Acesso em: 6 dez. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Brasil em Síntese**. Rio de Janeiro, c2020. Disponível em: <http://brasilemsintese.ibge.gov.br/>. Acesso em: 6 jan. 2020.

INTERNATIONAL BUSINESS PUBLICATIONS (IBP). **Social Security and Labor Protection System, Policies, Laws and Regulations Handbook**: Strategic Information and Regulations. Washington, D.C.: IBP, 29 dec. 2017. 276 p. [.pdf].

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão nº 1, de 25 de junho de 1996**. Protocolo de San Luis en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los estados partes del Mercosur. Buenos Aires y Potrero de Los Funes, 25 jun. 1996a. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=7E2A409A66888CBB8325775F004AF65B>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão nº 2, de 5 de agosto de 1994**. Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur. Buenos Aires, 5 ago. 1994a.

Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=448276D9CB74393783257759004F1778>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão nº 14, de 17 de dezembro de 1994**.

Transporte de productos peligrosos. Ouro Preto, 17 dez. 1994b. Disponível em:

<http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=279>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão nº 32, de 28 de junho de 2007**. Acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no Mercosul. Assunção, 28 jun. 2007.

Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=E31A463384FA9F3E03257598007337D5>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Decisão nº 19, de 7 de dezembro de 2009**. Regime de Infrações e Sanções do acordo para facilitação do transporte de produtos perigosas no Mercosul. Montevideo, Uruguai, 7 dez. 2009. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=CEDEF4C72FA62848032576880051E61F>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul. Protocolo de Ouro Preto**. Ouro Preto, 17 dez. 1994c.

Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/40-normativa/tratados-e-protocolos/120-protocolo-de-ouro-preto>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 6, de 1º de abril de 1992**. Substituição do artigo nº 1 da Resolução nº 9/91. Buenos Aires, Argentina, 1º abril. 1992a. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=F50C56534681DF3C832577D0005AE07C>. Acesso em: jun. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 6, de 8 de maio de 1998**.

Procedimento uniforme de controle do transporte de mercadorias perigosas e cronograma para o cumprimento das exigências do Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul. Buenos Aires, 8 maio 1998. Disponível em:

<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/3089/2/innova.front/resoluciones-1998>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 10, de 5 de abril de 2000.

Instruções para a fiscalização do transporte por carretera de mercancias peligrosas en el Mercosur. Buenos Aires, 5 abr. 2000. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/PubWeb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=ESP&id=A2B738DDA3B72726032576A20051719B>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 15, de 13 de maio de 2014. Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional. Caracas, 13 maio 2014. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=DF407D0FA53F118C83257CDA0056E3B2>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 15, de 22 de junho de 2006.

Aperfeiçoamento do prazo de vigência da inspeção técnica veicular. Buenos Aires, Argentina, 22 jun. 2006. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=6981148D756BA6EF032575980073388A>>. Acesso em: jun. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 26, de 17 de novembro de 2011.

Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas. Montevideo, 17 jun. 2011. Disponível em:

<http://200.40.51.218/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=7EC2D9E92FAAEA608325794F005108AA>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 28, de 19 de outubro de 2005. Norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais. Montevideo, 19 out. 2005. Disponível em:

[http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/6A382B1E2421CBB3032584F70041282A/\\$File/RES_028-2005_PT_NormaRelTranspEncomendas.pdf](http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/6A382B1E2421CBB3032584F70041282A/$File/RES_028-2005_PT_NormaRelTranspEncomendas.pdf). Acesso em:

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 54, de 16 de dezembro de 2018.

Regime de identificação de bagagem aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros. Montevideo, 16 dez. 2018. Disponível em:

[http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/489376DF16305A96032584F7005AD31E/\\$File/RES_054-2018_PT_Identificacao%20Bagagem.pdf](http://gd.mercosur.int/SAM%5CGestDoc%5CPubWeb.nsf/489376DF16305A96032584F7005AD31E/$File/RES_054-2018_PT_Identificacao%20Bagagem.pdf). Acesso em: 16 jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 62, de 13 de dezembro de 1997.

Condições gerais do seguro de responsabilidade civil do operador de transporte multimodal (OTM) no âmbito do Mercosul - prejuízos à carga. Montevideo, 13 dez. 1997a. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D500E8616226D3940325771300527577>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 64, de 28 de novembro de 2008. Uso de faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros. Brasília, Brasil, 28 nov. 2008a. Disponível em:

http://www.mercosur.int/msweb/SM/Actas%20TEMPORARIAS/GMC/2008_ACTA04_LXXIV/LXXIV%20GMC%20Final/Anexo%20III%20Normas%20e%20Projetos%20de%20normas/Res%2064-08%20Faixas%20Refletivas_PT.doc>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Resolução nº 65, de 15 de dezembro de 1992.

Pneumáticos, aros e válvulas. Montevideo, Uruguai, 15 dez. 1992b. Disponível em:

<http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/OpenFile?OpenAgent&base=SAM/GestDoc>

/DocOfic0Arch.nsf&id=832579C700726F0D0325771C0061798A&archivo=RES_065-1992_ES_NeumaArosValvu.pdf. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 65, de 28 de novembro de 2008.** Acordo sobre pesos e dimensões para veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas. Montevideo, Uruguai, 28 nov. 2008b. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/documentos-e-normativa/resolucoes/>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 75, de 13 de dezembro de 1997.** Inspección técnica vehicular. Montevideo, 13 dez. 1997b. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 84, de 15 de dezembro de 1994.** Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes. Ouro Preto, Brasil, 12 dez. 1994d. Disponível em: <http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa?ReadForm&lang=POR&id=D9252D0E118C7B2E83257734006FFB56>. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 120, de 15 de dezembro de 1994.** Seguro de responsabilidad civil del propietario. Ouro Preto, 15 dez. 1994e. Disponível em: http://www.sgt4.mercosur.int/es-es/Documents/Res_120_1994.pdf. Acesso em: jan. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **Resolução nº 128, de 14 de dezembro de 1996.** Reglamento tecnico de límites máximos de emisión de gases contaminantes y ruido para vehículos automotores. Fortaleza, Brasil, 14 dez. 1996b. Disponível em: <https://gestorweb.mercosur.int/files/59529137c93449103c71346a>. Acesso em: jan. 2020.

MORGADO, P. Instituto Socioambiental (ISA). Povos Indígenas no Brasil (PIB). **Wayana**. [S. l.]: PIB, [201-]. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Wayana>. Acesso em: 6 dez. 2019.

NATIONALE STANDAARD. **Boekingsagenten, Touroperators en Reisbureaus in Suriname**. [Paramaribo]: Nationale Standaard, 18 apr. 2019. [.pdf].

NETO, A., M., E. A Regulação Tarifária no Setor de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP) no Brasil. *In*: ENCONTRO DE REGULAÇÃO ECONÔMICA, 1. [2009], [Brasília]. **Anais [...]**. [Brasília]: ANTT, [2009]. 30 *slides*. Disponível em: http://www.aneel.gov.br/arquivos/ppt/A_Regulacao_Tarifaria_no_Setor_de_Transporte_Rodoviario_final.ppt. Acesso em: 9 jan. 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations Twenty-first revised edition**. New York City, c2019. Disponível em: https://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev21/21files_e.html. Acesso em: jan. 2020.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS DO CARIBE ORIENTAL (OECO). **Mapa Geral das Referências de Índios Isolados na América do Sul**. [S. l.], dez. 2010. Disponível em: www.oeco.org.br/wp-content/uploads/2011/04/Isolados_America-do-Sul_layout.pdf. Acesso em: 9 dez. 2019.

ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DE COOPERACIÓN AMAZÓNICA (OTCA). **Legal system of Suriname**. Brasília, DF: OTCA, [201-]. Disponível em: http://otca.info/gef/uploads/documento/b2e77-Ativ-I.2.2_Legal-system-SurinameProduto01.pdf. Acesso em: 6 dez. 2019.

ORGANIZATION OF AMERICAN STATES (OAS). **Sistema Jurídico do Suriname**. Washington, DC, c2020. Disponível em: https://www.oas.org/juridico/mla/pt/sur/por_sur-int-desc-system.pdf. Acesso em: 6 jan. 2020.

PAN AMERICAN HEALTH ORGANIZATION (PAHO). **Suriname**. Washington, DC, [201-]. Disponível em: <https://www.paho.org/salud-en-las-americas-2017/?p=4307>. Acesso em: 4 dez. 2019.

PROCÓPIO, A. A Amazônia caribenha. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 50, n. 2, Brasília, DF, jul./dez. 2007. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292007000200007&lng=en&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 9 jan. 2020.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. Direction de L'environnement, de L'aménagement et du Logement (DEAL) Guyane. **Transport Fluvial**. Paris, [201-]. Disponível em: <http://www.guyane.developpement-durable.gouv.fr/transport-fluvial-r336.html>. Acesso em: 9 jan. 2020.

REUNIÃO BILATERAL VENEZUELA – BRASIL DOS ORGANISMOS NACIONAL COMPETENTES PARA A APLICAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E CARGA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 5., 2005. **Acta de la Reunión**, Santa Elena de Uairén, 2005. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6242/V_Reuniao_Bilateral_VENEZUELA___BRASIL.html. Acesso em: 9 jan. 2020.

REUNIÓN ORDINARIA SUBGRUPO DE TRABAJO Nº 5; TRANSPORTES DEL MERCOSUR, 41., 4, 5 y 6 de mayo de 2011, Asunción. **Atas [...]**. Asunción: Mercosur, 2011. Disponível em: <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/65906/Acta+Sub+Grupo+de+Trabajo+5+-+XLI+Reuni%C3%B3n+-+Asunci%C3%B3n+-+2011/e47c917a-9682-4e79-b4f4-d0b1c575245e?version=1.0>. Acesso em: 21 jan. 2020.

SIMAS, M., F.; PRIMO, J. **Escravos brasileiros**: O drama dos 40 mil garimpeiros que vivem em condições subumanas tirando ouro entocados nas matas do Suriname. *Revista Istoé*, São Paulo, 20 dez. 2001. Disponível em: https://istoe.com.br/14994_ESCRAVOS+BRASILEIROS/. Acesso em: 6 dez. 2019.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 8, de 21 de abril de 1989. Aprova Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 abr. 1989. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=16480>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 10, de 16 de junho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 jun. 1995. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=797>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 76, de 9 de fevereiro de 1999. Altera a Cláusula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP nº 8/89. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 fev. 1999. Disponível em:

<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=6790>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 171, de 22 de novembro de 2001. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional de que trata o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, internalizado através do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 22 nov. 2001. Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=10637>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 421, de 1º de abril de 2011. Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C) e disponibiliza, no endereço eletrônico da SUSEP, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1 abr. 2011a. Disponível em:

<http://www.susep.gov.br/textos/circ421.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 471, de 28 de junho de 2013. Altera dispositivos da Circular Susep nº 008/1989. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 jun. 2013. Disponível em:

<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=31125>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Circular nº 488, de 22 de maio de 2014. Altera dispositivos da Circular Susep nº 171/2001. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 maio 2014. Disponível em:

<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=32982>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). **Condições contratuais padronizadas do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - Carga (RCOTM-C), nos âmbitos nacional e internacional**. Rio de Janeiro: SUSEP, 25 mar. 2011b. Disponível em: <http://www.susep.gov.br/download/menubiblioteca/SegRCOTMC.pdf>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). Resolução nº 17, de 20 de dezembro de 1988. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 1988. Disponível em:

<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=17504>. Acesso em: jan. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). Resolução nº 219, de 15 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C). **Diário Oficial União**, Brasília, DF, 15 dez. 2010. Disponível em:

<http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=27417>. Acesso em: jan. 2020.

SURINAME. **8ste Milieustatistieken Publicatie**. Paramaribo: Algemeen Bureau voor de Statistiek, dec. 2018a. Disponível em:

https://unstats.un.org/unsd/environment/Compendia/Suriname_Eighth%20Environment%20statistics%20Publication%202018.pdf. Acesso em: 21 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée. **Rijbesluit 1957, van 23 november 1957**. STAATSBESLUIT van 23 november 1957, ter uitvoering van de artikelen 3, 8 en 11 van de Rijwet 19161 (G.B. 1957 no. 103), gelijk het luidt na de daarin aangebrachte wijzigingen bij G.B. 1959 no. 85, G.B. 1960 no. 89, G.B. 1962 no. 120, G.B. 1962 no. 186, G.B. 1963 no. 95, G.B. 1963 no.101, G.B. 1965 no. 39, G.B. 1965 no. 67, G.B. 1965 no. 120, G.B. 1970 no. 79, G.B. 1970 no. 133, G.B. 1971 no. 150, G.B. 1973 no. 20, G.B. 1974 no. 53, S.B. 1977 no. 29, S.B. 1980 no. 48, S.B. 1981 no. 13, S.B. 1981 no. 27, S.B. 1981 no. 152, S.B. 1984 no. 101, S.B. 1985 no. 4, S.B. 1989 no. 31, S.B. 1997 no. 36, S.B. 2000 no. 68, S.B. 2005 no. 17. Paramaribo: De Nationale Assemblée, 23 nov. 1957. Disponível em: <http://www.dna.sr/achtergrond-info/geschiedenis-dna/een-korte-geschiedenis/>. Acesso em: 6 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée. **STAATSBESLUIT van 18 september 2003 ter uitvoering van de artikelen 3 lid 3 en 8 van de Wet Goederenverkeer (S.B. 2003 no. 58) (Besluit Negatieve Lijst 2003) (S.B. 2003 no. 74)**. Paramaribo: De Nationale Assemblée, 2003a. Disponível em: http://www.dna.sr/media/20485/besluit_negatieve_lijst_2003.pdf. Acesso em: 15 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée van de Republic of Suriname. **Staatsbesluit van 10 oktober 1991**. Houdende instelling en taakomschrijving van Departementen van Algemeen Bestuur ("Besluit Taakomschrijving Departementen 1991") (S.B. 1991 no. 58), gelijk het luidt na de daarin aangebrachte wijzigingen bij S.B. 2002 no. 16). Paramaribo: De Nationale Assemblée van de Republic of Suriname, 1991. 13 p. [.pdf].

SURINAME. De Nationale Assemblée. **Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen**. WET van 14 augustus 1979, regelende de verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, gelijk zij luidt na de daarin aangebrachte wijzigingen. Paramaribo: De Nationale Assemblée, 14 aug. 1979. Disponível em: http://www.dna.sr/media/21641/wet_aansprakelijkheidsverzekering_motorrijtuigen.pdf. Acesso em: 9 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée. **WET van 8 juli 2003, houdende nieuwe regelen betreffende het internationale goederenverkeer (Wet Goederenverkeer) (S.B. 2003 no. 58), zoals zij luidt na de daarin aangebrachte wijzigingen bij S.B. 2004 no. 121**. Paramaribo: De Nationale Assemblée, 2003b. Disponível em: http://www.dna.sr/media/20536/wet_goederenverkeer.pdf. Acesso em: 15 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée. **WET van 9 januari 1986, houdende vaststelling van regelen voor de opsporing, de vervolging en berechting van economische delicten (Wet economische delicten) (S.B. 1986 no. 2), gelijk zij luidt na de daarin aangebrachte wijziging bij S.B. 1989 no. 42, S.B. 1992 no. 80, S.B. 2002 no. 67**. Paramaribo: De Nationale Assemblée, 1986. Disponível em: http://www.dna.sr/media/19228/wet_economische_delicten.pdf. Acesso em: 20 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée. **WET van 14 maart 2011, houdende goedkeuring van de toetreding van de Republiek Suriname tot het Verdrag van Basel inzake beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan**. Paramaribo: Staatsblad van de Republiek Suriname, 2011. Disponível em: http://www.dna.sr/media/53363/S.B._2011_no._29_Wet_goedkeuring_verdrag_van_basel.pdf. Acesso em: 17 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée. **WET van 27 april 2018, houdende vaststelling van de Staatsbegroting van ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 2018 (Wet Staatsbegroting 2018)**. Paramaribo: Staatsblad van de Republiek Suriname, 2018b. Disponibel em: http://www.dna.sr/media/232370/S.B._2018_no._42_wet_begroting_2018_16_ministeries.pdf. Acesso em: 16 jan. 2020.

SURINAME. De Nationale Assemblée. **WET van 30 december 1916, houdende regeling van het verkeer op de wegen in verband met het gebruik van rij- en voertuigen (G.B. 1917 no. 65), gelijk zij luidt na de daarin aangebrachte wijzigingen bij G.B. 1920 no. 12, G.B. 1928 no. 108, G.B. 1933 no. 39, G.B. 1955 no. 86, G.B. 1962 no. 50, G.B. 1964 no. 108, G.B. 1965 no. 78, G.B. 1975 no. 81, S.B. 1977 no. 11, S.B. 1980 no. 116, S.B. 1981 no. 12, S.B. 1989 no. 41, S.B. 1989 no. 98, S.B. 2001 no. 6**. Paramaribo, 1916. Disponibel em: http://www.dna.sr/media/21638/rijwet_1971.pdf. Acesso em: jan. 2020.

SURINAME. Ministerie van Handel, Industrie en Toerisme. **Invoer, Uitvoer en Deviezen Controle**. Paramaribo, c2019a. Disponibel em: <http://tradeandindustry.gov.sr/diensten/invoer-uitvoer-en-deviezen-controle-iud/>. Acesso em: jan. 2020.

SURINAME. Ministerie Van Owt&c. **Bouwkundige Werken en Dienstverlening**. Paramaribo, c2019b. Disponibel em: <http://publicworks.gov.sr/over-ministerie/organisatie-structuur/bouwkundige-werken-en-dienstverlening/>. Acesso em: 6 dez. 2019.

SURINAME. Ministerie Van Owt&c. **Civieltechnische Werken**. Paramaribo, c2019c. Disponibel em: <http://publicworks.gov.sr/over-ministerie/organisatie-structuur/civieltechnische-werken/>. Acesso em: 6 dez. 2019.

SURINAME. Ministerie Van Owt&c. **Missie**. Paramaribo, c2019d. Disponibel em: <http://publicworks.gov.sr/over-ministerie/missie/>. Acesso em: 6 dez. 2019.

SURINAME. Ministerie Van Owt&c. **Visie**. Paramaribo, c2019e. Disponibel em: <http://publicworks.gov.sr/over-ministerie/visie/>. Acesso em: 6 dez. 2019.

SURINAME. Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme (MINTCT). **Beschikking van de Minister van Transport, Communicatie en Toerisme d.d. 27 februari 2002 n° 1152, houdende het vaststellen van voorwaarden waaronder vergunningen voor autobusdiensten worden verleend (Regeling Vergunningsvoorwaarden autobusdiensten)**. Paramaribo: MINTCT, 27 feb. 2002. Disponibel em: <http://www.mintct.sr/wetten/sb200235.htm>. Acesso em: 7 jan. 2020.

SURINAME. Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme (MINTCT). **Resolutie van 10 oktober 1997 No. 4932/97**. Houdende vaststelling van voorwaarden welke in acht genomen dienen te worden door houders van vergunningen voor het onderhouden van geregelde veerdiensten. Paramaribo: MINTCT, 10 okt. 1997. Disponibel em: <http://www.mintct.sr/wetten/sb199773.htm>. Acesso em: 7 jan. 2019.

SURINAME. Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme (MINTCT). **Resolutie van 21 augustus 1962 n° 9811 bepalende de plaatsing in het Gouvernementsblad van de geldende tekst van de Autobusdienstverordening**. Paramaribo: MINTCT, 21 aug. 1962. Disponibel em: <http://www.mintct.sr/wetten/gb1962127.htm>. Acesso em: 7 jan. 2020.

SURINAME. Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme (MINTCT). **Resolutie, van 24 SEPTEMBER 1945. n° 2975, houdende vaststelling van de voorwaarden en bepalingen**

waaronder vergunningen zullen worden verleend voor het vervoer van personen of goederen te land, als bedoeld in artikel 1 van Autobusverordening (G.B.1943 NO.100).

Paramaribo: MINTCT, 24 sept. 1945. Disponível em:

<http://www.mintct.sr/wetten/gb1945146.htm>. Acesso em: 17 jan. 2020.

SURINAME. Nationale Standaard. **Boekingsagenten, Touroperators en Reisbureaus in Suriname**. [Paramaribo]: Nationale Standaard, 18 apr. 2019. [.pdf].

SURINAME. **Republic of Suriname**: Second National Communication to the United Nations Framework Convention on Climate Change. Paramaribo: Republic of Suriname, mar. 2016. Disponível em: <https://unfccc.int/resource/docs/natc/surnc2rev.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2019.

SURINAME. Suriname Chamber. Chamber of Commerce & Industry. Filiaal nieuw. **Filiaal van Buitenlandse Onderneming**. Paramaribo: Chamber of Commerce & Industry, [201-]a. 2 p. [.pdf].

SURINAME. Suriname Douane. **Toelichting op het gebruik van het formulier Enig Document, Suriname 6e druk, januari 2004**. Paramaribo, c2020a. Disponível em: <http://www.suriname.nu/douane/enigdocument3.html>. Acesso em: 15 jan. 2020.

SURINAME. Suriname Douane. **Transito**. Paramaribo, c2020b. Disponível em: <http://www.suriname.nu/douane/begriptransito.html>. Acesso em: 15 jan. 2020.

SURINAME. **The Constitution of the Republic of Suriname**. Traduced by: Monique S. Pool and Annette Tjon Sie Fat. Paramaribo: The Waterfront Press, c2000. Disponível em: http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4_sur_const.pdf. Acesso em: 3 dez. 2019.

SURINAME. The Ministry of Public Works (MPW). **Supplementary Financing for Meerzorg-Albina Corridor Rehabilitation**. Paramaribo, [201-]b. Disponível em: <https://ewdata.rightsindevelopment.org/files/documents/21/IADB-SU-L1021.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2019.

SURINAME. **WET van 26 juli 2007, houdende nadere wijziging Yan de Rijwet 1971 (G.B. 1917 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2001 no. 6)**. In overweging genomen hebbende, dat het nodig is de Rijwet 1971 (G.B. 1917 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2001 no. 6) nader te wijzigen; Heeft, de Staatsraad gehoord, na goedkeuring door De Nationale Assemblée [...]. Paramaribo: Republiek Suriname, 26 jul. 2007. [.pdf].

SURINAME. **WET van 7 april 2017. Houdende vaststelling van regels inzake het uitoefenen van bedrijven en beroepen (Wet Bedrijven en Beroepen)**. Paramaribo: Staatsblad Van de Republiek, 2017. 22 p. [.pdf].

SURINAME. **WET van 8 september 1947, houdende bepalingen tot beveiliging bij de arbeid (G.B. 1947 no. 142), gelijk zij luidt na de daarin aangebrachte wijzigingen bij G.B. 1962 no. 109, S.B. 1980 no. 116**. Paramaribo, 1947. Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/96941/114801/F2079623567/SUR96941%20Dut.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2020.

SURINAME. **WET van 2018, houdende regels met betrekking tot de heffing van een rij - en voertuigenbelasting — (Wetaij -- en Voertuigenbelasting 2018)**. Paramaribo: Republiek Suriname, 23 aug. 2018c. Disponível em: http://www.dna.sr/media/227910/A._Abdoel_e.a._Aanbieding_Amendement_Wet_Rij_en_Voertuigenbelasting.pdf. Acesso em: 9 jan. 2020.

THE INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT (IBRD); THE WORLD BANK. **Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy**. Washington, D.C.: 2018. Disponível em:
<http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/Connecting-to-compete-2018-trade-logistics-in-the-global-economy-the-logistics-performance-index-and-its-indicators>. Acesso em: 28 nov. 2019.

THE INTERNATIONALSTEAM. **The Railways of Surinam 2014**. London, [2014]. Disponível em:
<http://www.internationalsteam.co.uk/trains/surinam02.htm> Acesso em: 13 dez. 2019.

UNITED NATIONS. **UN Comtrade: data**. New York, c2020. Disponível em:
<https://comtrade.un.org/data/>. Acesso em: jan. 2020.

URT, J. Relações Brasil-Suriname: construção de confiança no contexto da Guerra Fria (1975-1985). *In: Revista de Ciências Humanas*, nº 14, 30 p., 2008, Boa Vista, Roraima. **Anais [...]**. Boa Vista, Roraima: UFRR, 2008, p. 1-30. Disponível em:
<https://revista.ufrr.br/textosedebates/article/view/873>. Acesso em: 6 dez. 2019.

WORLD BANK. **Classificação das economias**. Washington, DC, c2020. Disponível em:
<http://portugues.doingbusiness.org/rankings>. Acesso em: jan. 2020.

WORLD BANK. **Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies**. Washington, DC: World Bank Group, 2019. Disponível em:
<https://portugues.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/s/suriname/SUR.pdf>. Acesso em: 4 dez. 2019.

WORLD BANK. **Domestic LPI, Environment and Institutions: Brazil 2018**. Washington, DC, c2015. https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2018/C/BRA#chartarea. Acesso em: 3 dez. 2019.

WORLD BANK. **Suriname Investment Climate & Sector Support**. Washington, DC, nov. 2018. Disponível em:
<http://documents.worldbank.org/curated/en/454931561696088589/pdf/Suriname-Investment-Climate-and-Sector-Support-Agribusiness-Sub-Sector-Diagnostic-A-deep-dive-into-horticulture-and-fisheries-and-cross-cutting-finance-and-logistics-constraints.pdf>. Acesso em: 4 dez. 2019.

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE 1 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Autorizações, documentos de transporte e serviços

CARGAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 794, de 22 de novembro de 2004 – Ementa: Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995.

Resolução ANTT nº 5.840, de 31 de maio de 2006 – Ementa: dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências.

Licença Originária autorização para realizar transporte internacional terrestre para país estrangeiro, nos termos dos acordos internacionais, outorgada pelo país com jurisdição sobre a empresa.

Autorização de Caráter Ocasional é a licença concedida para a realização de viagem não caracterizada como prestação de serviço regular, ou aquela que vier a ser definida em acordos bilaterais ou multilaterais.

Licença Complementar é o ato expedido no Brasil, pelo qual a ANTT autoriza empresas com sede em outro país à prestação e operação de serviço de transporte rodoviário internacional de cargas, bem como entrada, saída e trânsito de seus veículos no território brasileiro, através de pontos de fiscalização aduaneira.

Dispõe sobre conformidade dos veículos com a Resolução Mercosul/GMC/RES nº 26/11; requer o Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica (CITV). A Licença Originária não autoriza a empresa a operar antes da obtenção da correspondente Licença Complementar no país de destino ou de trânsito.

Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015 – Ementa: Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC; e dá outras providências.

Congresso Nacional

Emenda Constitucional nº 6, de 15 de agosto de 1995 – Ementa: Altera o inciso IX do art. 170, o art. 171 e o § 1º do art. 176 da Constituição Federal.

Revoga o art. 171 da Constituição Federal, que dispunha sobre a obrigatoriedade de que o controle do capital social da empresa que pretende habilitar-se ao transporte rodoviário internacional de cargas seja exercido somente por cidadão nato ou naturalizado.

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 211, de 13 de novembro de 2006 – Requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Cargas (CVC), a que se referem os arts. 97, 99 e 314 do CTB.

Versa sobre a Autorização Especial de Trânsito (AET) para veículos com peso bruto total acima de 57t ou com comprimento total acima de 19,80 m, a qual poderá ser concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos estados, dos municípios ou do Distrito Federal. O Contran é o responsável pela regulamentação dos procedimentos administrativos para a obtenção e renovação da AET, conforme editado pela Resolução Contran nº 635 de 30 novembro de 2016.

Resolução Contran nº 734 de 5 junho de 2018 – Ementa: Institui a Autorização Específica – AE para os veículos e/ou combinações de veículos equipados com tanques que apresentem excesso de até 5% (cinco por cento) nos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, devido à incorporação da tolerância, com base em Resolução do CONTRAN.

Estabelece que a Autorização Específica (AE) poderá ser concedida se atendidos os seguintes critérios: (a) apresentação do certificado de verificação metrológica para atestar a capacidade volumétrica do tanque utilizado no transporte de carga líquida; (b) atendimento ao estabelecido na Resolução Contran nº 211/06; e (c) no caso de combinação de veículo de carga, o que prevalece é a data de licenciamento das unidades rebocadas, podendo o trator ter data de licenciamento posterior.

Resolução Contran nº 349, de 17 de maio de 2010 – Ementa: Dispõe sobre o transporte eventual de cargas ou de bicicletas nos veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário.

Estabelece critérios para o transporte eventual de cargas e de bicicletas nos veículos classificados na espécie automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário. Fixa o peso máximo e o modo que as cargas devem ser acondicionadas e afixadas. Obriga o uso de segunda placa traseira de identificação nos veículos, na hipótese do transporte eventual de carga ou de bicicleta resultar no encobrimento, total ou parcial, da placa traseira, e versa sobre regras aplicáveis ao transporte eventual de cargas.

Resolução Contran nº 564, de 25 de novembro de 2015 – Ementa: Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres.

Autoriza unicamente aos veículos especialmente fabricados ou adaptados para o transporte de contêineres o seu transporte nas vias terrestres abertas à circulação pública. Dispõe sobre a exigência do certificado do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), fixa alturas mínimas e máximas, dispõe sobre infrações e revoga as resoluções Contran nº 725 e nº 213.

Coordenadoria Geral do Sistema de Informações Econômico-Fiscais (CIEF) e das Coordenações dos Sistemas Aduaneiro (CSA)

Norma de Execução CIEF/CSA nº 1, de 10 de outubro de 1991 – Ementa: Estabelece procedimentos para o preenchimento e trâmites aduaneiros do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA).

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Resolução DNIT nº 1, de 14 de janeiro de 2016 – Ementa: Aprova as normas de utilização de rodovias federais para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais.

Regulamenta o uso de rodovias federais por veículos ou combinações de veículos e equipamentos destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes.

Aplica-se também às rodovias federais operadas sob regime de concessão ou delegação, atendendo-se às disposições dos respectivos contratos de concessão ou convênios de delegação, observado o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as Resoluções do Contran.

Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF)

Instrução Normativa DPRF nº 56, de 23 de agosto de 1991 – Ementa: Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e estabelece normas para sua emissão e utilização.

O MIC/DTA constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado a partir de 1º de novembro de 1991, entre Brasil e países do Mercosul. Sua utilização é obrigatória para viagens internacionais no tráfego bilateral entre o Brasil e outro país do Mercosul, mesmo quando o veículo estiver vazio. O preenchimento pode ser em português ou espanhol. Apresenta modelo do documento anexado à Instrução Normativa.

Instrução Normativa Conjunta SNT/DPRF nº 58, de 27 de agosto de 1991 – Ementa: Institui o CRT.

O CRT constitui-se em documento obrigatório a ser utilizado na prestação de serviços de transporte de carga em viagens internacionais no tráfego entre o Brasil e os países do Cone Sul. O documento é necessário nos despachos aduaneiros de importação, exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos, quando as mercadorias tiverem sido objeto de transporte internacional rodoviário, iniciado em 1º de novembro de 1991. Apresenta, anexado à Instrução Normativa, o modelo do documento e explicação sobre o preenchimento de cada campo.

Presidência da República

Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998 – Ementa: Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.

O Ministério dos Transportes é o órgão responsável pela política de Transporte Multimodal de Cargas nos segmentos nacional e internacional, ressalvada a legislação vigente e os acordos, tratados e convenções internacionais. O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei, que também exercerá funções de controle. O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte, desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor. A emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas e o recebimento da carga pelo Operador de Transporte Multimodal dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias, assim como pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino e pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

No caso de transporte multimodal de carga internacional, na importação ou na exportação, quando o desembaraço não for realizado nos pontos de entrada ou saída do País, a concessão do regime especial de trânsito aduaneiro será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões. A documentação fiscal e os procedimentos atualmente exigidos dos transportadores deverão adequar-se ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, instituído por esta Lei.

Decreto nº 1.564, de 19 de julho de 1995 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

O Operador de Transporte Multimodal, ao tomar as mercadorias sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal, que será, a critério do expedidor, negociável ou não negociável. Ele deverá ter menção sobre o “Acordo de Transporte Multimodal Internacional no Mercosul”. A Responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o momento em que recebe as mercadorias sob sua custódia até a sua entrega ao destinatário. Ele será responsável pelas perdas e por danos às mercadorias, bem como por atrasos em sua entrega, se o motivo que originou a perda, os danos ou o atraso se deu quando as mercadorias estavam sob sua custódia.

As controvérsias que surgirem entre os Estados-Partes em decorrência da aplicação, da interpretação ou do descumprimento das disposições contidas no presente Acordo serão resolvidas mediante negociações técnicas diretas. Se, mediante tais negociações, não se alcançar um acordo ou se a controvérsia só for solucionada parcialmente, serão aplicados os procedimentos previstos no sistema de Solução de Controvérsias vigente entre os Estados-Partes do Tratado de Assunção.

Decreto nº 6.870, de 4 de junho de 2009 – Ementa: Dispõe sobre a vigência de Decisões do Conselho do Mercado Comum, Resolução do Grupo Mercado Comum e de Diretrizes da Comissão de Comércio do Mercosul.

A presente Decisão deverá ser incorporada aos ordenamentos jurídicos nacionais dos Estados -Partes do Mercosul.

Normatiza o despacho aduaneiro de mercadorias, estabelecendo normas para o ingresso e saída de mercadorias do território aduaneiro do Mercosul; dentre essas normas consta: controle aduaneiro; declaração de chegada; tratamento a dispensar à mercadoria; descarga; depósito temporário ou provisório de importação.

A presente Decisão também aprova o Convênio de Cooperação, Intercâmbio de Informação, Consulta de Dados e Assistência Mútua entre as Administrações Aduaneiras do Mercosul. Através deste Convênio, as Administrações Aduaneiras se comprometem em prestar assistência mútua entre si, por meio de intercâmbio de informações e consultas necessárias para assegurar a correta aplicação da legislação aduaneira, facilitar o comércio, além de prevenir e reprimir os ilícitos aduaneiros.

Estabelece ainda a Norma de Aplicação sobre a Valoração Aduaneira de Mercadorias. Fica decidido que a base de cálculo do Imposto de Importação será o valor aduaneiro das mercadorias importadas, determinado conforme as normas do Acordo sobre implementação do art. 8º do *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT), assim como as demais disposições relacionadas a ele e procedentes do ordenamento jurídico do Mercosul.

O valor aduaneiro das mercadorias importadas será a base para a aplicação da Tarifa Externa Comum. Fica disposto também os elementos a serem incluídos no cálculo do valor da tarifa aduaneira.

A presente Decisão dispõe ainda sobre a Especificação de Características Técnicas da Infraestrutura Informática para o Intercâmbio Eletrônico de Informações de Operações Aduaneiras, através do Sistema de Intercâmbio de Informação de Registros Aduaneiros (INDIRA).

Normatiza a interconexão entre aduanas dos Estados-Partes, para os sistemas que requeiram transferência parcial ou total de dados, consta também recomendações de aplicação de padrões globais e particulares de cada Estado-Parte.

O Decreto ainda aprova o “Regime Aduaneiro de Bagagem no Mercosul”, dispondo sobre categorias de viajantes; declaração de bagagem; valoração de bagagem; isenções; proibições; exclusões; extravio de bagagem; limites de isenção para bagagem acompanhada; e bagagem desacompanhada. Estabelece também a Norma Relativa ao Transporte de Encomendas em Ônibus de Passageiros de Linha Regular Habilitados para Viagens Internacionais; a Norma de Controle Aduaneiro das Administrações Aduaneiras do Mercosul; e a Norma Relativa à Gestão de Risco Aduaneiro (a ser aplicada à gestão de risco ao ingresso, permanência, transporte, circulação, armazenamento e saída de mercadorias, unidades de carga e meios de transporte que operem nos Estados -Partes).

PASSAGEIROS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 1.432, de 26 de abril de 2006 – Ementa: Estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis, e dá outras providências.

As permissionárias e as autorizatárias são obrigadas, a título de franquia, a efetuar o transporte gratuito de bagagem no bagageiro e de volume no porta-embrulhos dos passageiros embarcados, observados os limites máximos de peso e dimensão. Não dispõe sobre extravio.

Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015 – Ementa: Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Regulamenta, fundamentada na Lei nº 10.233/2001, a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros sob o regime de autorização. Versa sobre o termo de autorização de serviços regulares, o seu requerimento e os documentos comprobatórios. Versa sobre a licença operacional, no que diz respeito à frota, à frequência mínima, aos terminais, garagens, pontos de apoio e de parada e aos motoristas cadastrados. Versa sobre o processo seletivo público, sobre a execução dos serviços – esta em termos de atendimento do mercado, operação das linhas, transferência dos mercados e tarifa –, sobre as penalidades, extinção e intervenção.

Resolução ANTT nº 4.777, de 6 de julho de 2015 – Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Dispõe sobre a competência da ANTT para autorizar a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, realizado em regime de fretamento sob as formas: turístico, eventual e contínuo. Aborda sobre a autorização para a prestação do serviço, sobre a fiscalização de aspectos trabalhistas, sobre os veículos aptos à realização do transporte e a futura alteração da frota e atualização do cadastro, da operação do serviço, da licença de viagem para o fretamento turístico ou eventual, da licença de viagem para o fretamento contínuo, do seguro de responsabilidade civil, do regime das bagagens, entre outras disposições.

Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro 2016 – Ementa: Dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros.

Resolução ANTT nº 5.040, de 3 de março de 2016 – Ementa: Altera o Anexo da Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016.

Presidência da República

Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998 – Ementa: Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Cabe à União explorar, diretamente ou mediante permissão ou autorização, os serviços rodoviários interestadual e internacional de transporte coletivo de passageiros. Os serviços de que trata este Decreto serão delegados mediante:

I – Permissão, sempre precedida de licitação, nos casos de transporte rodoviário de passageiros interestadual e internacional.

II – Autorização, nos casos de: transporte rodoviário internacional em período de temporada turística; prestação de serviços em caráter emergencial; transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob regime de fretamento contínuo; transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sob regime de fretamento eventual ou turístico.

O regime jurídico dos contratos de que trata este Decreto confere à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em relação a eles, a prerrogativa de alterá-los, unilateralmente, e assim modificar a prestação dos serviços delegados, para melhor adequá-los às finalidades de interesse público, respeitados os direitos da transportadora.

Além disso, o decreto dispõe especificamente sobre a licitação para outorga de serviços, contratos, extinção dos contratos, tarifas, direitos e obrigações dos usuários, encargos do poder concedente, encargos da transportadora, serviços especiais, prestação de serviços em caráter emergencial, forma de execução dos serviços, modificações de serviço, Veículos, Pessoal da Transportadora, Terminais Rodoviários, dos Pontos de Parada e de apoio, bilhetes de passagem e sua venda, das bagagem e das encomendas, qualidade dos serviços, fiscalização, Infrações e penalidades e recursos.

Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013 – Ementa: Altera o Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Altera os arts. 2, 3, 4, 5, 8, 12, 13, 14, 17, 19, 20, 23, 25, 27, 29, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 44, 45, 47, 52, 56, 61, 65, 68, 76, 77, 78, 79, 88, 89, 90, 93, 94, 101 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998.

Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014 – Ementa: Altera as Leis nos 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, 12.873, de 24 de outubro de 2013, e 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências.

Passou a prever o instrumento da autorização para a prestação dos serviços regulares de transporte, dispensando assim o procedimento licitatório prévio. A lei, entretanto, não prevê instrumento de autorização para o transporte semiurbano interestadual de passageiros, o qual continua sendo delegado por meio de permissão.

PASSAGEIROS E CARGAS

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 205, de 20 de outubro de 2006 – Ementa: Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório e dá outras providências.

I – Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação (CNH) original; II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual (CRLV) original. O não cumprimento das disposições desta Resolução implicará nas sanções previstas no art. 232 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Tarifas e pedágios

CARGAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 2.885, de 9 de setembro de 2008 – Ementa: Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

Estabelece as normas para a utilização do Vale-Pedágio obrigatório, a habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, a aprovação de modelos e sistemas operacionais e a fiscalização, bem como tipifica as infrações e suas respectivas penalidades. Poderá ser comercializado para utilização no exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC). Versa sobre as partes envolvidas, empresas habilitadas a prestar o Vale-Pedágio, operadoras de rodovia, sistema de comercialização, infrações e sanções e fiscalização.

Resolução ANTT nº 4.898, de 13 de outubro de 2015 – Ementa: Dispõe sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios.

Norma que regula as condições objetivas para o veículo ser considerado vazio:

“Art. 1º: A condição de veículo vazio de que trata o art. 17 da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:

I – de avaliação visual;

II – da documentação fiscal associada à viagem;

III – do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), nos termos da Resolução nº 3.658/2011;

IV – do peso bruto total do veículo”.

PASSEGEIROS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 1.430, de 19 de abril de 2006 – Ementa: Disciplina critérios e procedimentos para o repasse dos valores de pedágio aos passageiros pelas permissionárias, nas rodovias submetidas ao regime de pedágio, nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A norma indica a fórmula para cálculo do valor a ser repassado ao passageiro, estabelecendo o limite máximo do repasse. Os destinatários da norma são as empresas Permissionárias do Transporte Rodoviário de Passageiros, e trata do repasse, para a tarifa, dos valores dos pedágios. Não se aplica, portanto, a quem não seja Permissionário (aquele que recebe a concessão, na modalidade de Permissão, por órgão concedente no Brasil, para a prestação de determinado serviço público). Os operadores estarão sujeitos às regras tarifárias de seus respectivos países de origem.

Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014 – Ementa: Dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e dá outras providências.

Estabelece as definições para bilhete e suas espécies; trata da gratuidade, de sistemas de emissão de bilhetes, de informações obrigatórias para emissão do bilhete, do valor da tarifa (serviço) e do valor do bilhete (com taxas e impostos), condições para não realização de viagem, reembolso de bilhetes, inclusive em moeda estrangeira (internacional).

Ver também: Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009; Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008; Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990; Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários; art. 731 do Código Civil, Lei nº 12.741/2012, que dispõe sobre as medidas de esclarecimento ao consumidor, de que trata o § 5º do art. 150 da Constituição Federal; Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração mediante permissão e autorização de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Resolução ANTT nº 5.396, de 3 de agosto de 2017 – Ementa: Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros.

Autoriza as empresas prestadoras de serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros a estabelecer tarifas promocionais diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos usuários. A concessão de tarifa promocional nos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros nos termos do presente artigo estará condicionada à implementação e ao pleno funcionamento do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), de que trata a Resolução ANTT nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, nos veículos em operação. Será obrigatório o oferecimento de igual promoção em toda a extensão e em todas as seções da linha, podendo, no entanto, a tarifa promocional abranger apenas determinados horários e dias da semana.

Presidência da República

Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009 – Ementa: Dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências.

“Art. 1º: Os bilhetes de passagens adquiridos no transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão, independentemente de estarem com data e horários marcados.

Parágrafo único. Os bilhetes com data e horário marcados poderão, dentro do prazo de validade, ser remarcados.

Art. 2º Antes de configurado o embarque, o passageiro terá direito ao reembolso do valor pago do bilhete, bastando para tanto a sua simples declaração de vontade.

Parágrafo único. Nos casos de solicitação de reembolso do valor pago do bilhete por desistência do usuário, a transportadora disporá de até 30 (trinta) dias, a partir da data do pedido, para efetivar a devolução.

Art. 3º Independentemente das penalidades administrativas determinadas pela autoridade rodoviária impostas à empresa autorizada, permissionária ou concessionária, em caso de atraso da partida do ponto inicial ou em uma das paradas previstas durante o percurso por mais de 1 (uma) hora, o transportador providenciará o embarque do passageiro em outra empresa que ofereça serviços equivalentes para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se assim o passageiro optar, o valor do bilhete de passagem.

Art. 4º A empresa transportadora deverá organizar o sistema operacional de forma que, em caso de defeito, falha ou outro motivo de sua responsabilidade que interrompa ou atrase a viagem durante o seu curso, assegure continuidade à viagem num período máximo de 3 (três) horas após a interrupção.

[...]

Art. 8º As empresas de transporte coletivo rodoviário de passageiros deverão operar com um sistema de proteção à viagem, visando à regularidade, segurança e eficiência de tráfego, abrangendo as seguintes alternativas:

I – de controle de tráfego, devendo o motorista ser informado antes da partida das condições de trânsito nas estradas;

II – de telecomunicações rodoviárias;

III – de supervisão, reparo, distribuição de peças e equipamentos e da manutenção dos ônibus”.

CARGAS E PASSAGEIROS

Presidência da República

Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 – Ementa: Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. Versa sobre direitos e obrigações dos usuários, política tarifária, licitações, contrato de concessão, encargos das partes envolvidas, permissões e outras disposições.

Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001 – Ementa: Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

[...]

Art. 3º [...]

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

Seguros

CARGAS

Conselho Nacional de Seguros Privados

Resolução CNSP nº 219, 10 de dezembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RCTR-C).

Divulga as Condições Gerais, Coberturas Adicionais, Cláusulas Específicas e Modelos de Proposta, Apólice, Certificado e Averbação para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga, nos termos dos Títulos I, II, III e IV, que são parte integrante da Resolução.

Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

Presidência da República

Decreto nº 1.866, de 16 de abril de 1996 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 16 de agosto de 1995.

O Acordo foi internalizado pelo Brasil, pelo Chile e pelo Peru, respectivamente, por meio das seguintes normativas: Decreto nº 1.866, de 16 de abril de 1996; Decreto nº 442, de 18 de julho de 2001 e Decreto Supremo nº 011/96/MTC, de 6 de setembro de 1996. O Acordo torna o remetente responsável frente ao transportador pelos danos a pessoas, materiais e outras mercadorias, assim como pelos gastos causados por defeitos na embalagem das mercadorias, a menos que tais defeitos já fossem de conhecimento do transportador no momento no qual se responsabilizou por estas.

PASSAGEIROS

Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

Circular Susep nº 471, de 28 de junho de 2013 – Ementa: Altera dispositivos da Circular SUSEP nº 008/1989.

Circular Susep nº 8, de 21 de abril de 1989 – Ementa: Aprova Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional.

Art. 1º Aprovar as novas Condições Gerais e o novo Texto do Convênio Mútuo entre Sociedades Seguradoras, na forma do anexo que fica fazendo parte integrante desta circular.

Circular Susep nº 76, de 9 de fevereiro de 1999 – Ementa: Altera a Cláusula 11 – Vigência e Cancelamento do Contrato da Circular SUSEP nº 8/89.

Presidência da República

Lei nº 6.194, de 9 de dezembro de 1974 – Ementa: Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 19, de 3 de junho de 2002 – Ementa: Aprova a compilação dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros pelas empresas permissionárias e autorizadas.

CARGAS E PASSAGEIROS

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 238, de 25 de maio de 2007 – Ementa: Dispõe sobre o porte obrigatório do Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de automóvel particular ou de aluguel, não registrado no país de ingresso, em viagem internacional.

O Certificado de Apólice Única do Seguro de Responsabilidade Civil, de que trata a Resolução Mercosul/GMC/RES nº 120/94, é documento de porte obrigatório do condutor/proprietário de automóvel particular ou de aluguel, registrados no exterior, em circulação no Território Nacional.

Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)

Circular SUSEP nº 10, de 16 de junho de 1995 – Ementa: Aprovar as Condições Gerais e o Certificado de Apólice única para o Seguro de Responsabilidade Civil do Proprietário e/ou Condutor de Veículos Terrestres (automóvel de passeio – particular ou de aluguel) não matriculados no país de ingresso em viagem internacional – danos causados a pessoas ou objetos não transportados nos termos dos seus Anexos I e II, respectivamente, que ficam fazendo parte integrante desta Circular.

Circular SUSEP nº 171, de 22 de novembro de 2001 – Ementa: Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de que trata o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, internalizado por meio do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Aplicam-se ao Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional (RCTR-VI) as condições gerais e o Convênio Mútuo de que trata a Circular Susep nº 8, de 21 de abril de 1989, com a alteração introduzida pela Circular Susep nº 79, de 9 de fevereiro de 1999. Os termos do Convênio Mútuo são de caráter obrigatório, com objetivo de operacionalizar o processo de regulação e liquidação dos sinistros ocorridos no país estrangeiro. Dispõe sobre as obrigações das sociedades seguradoras e do segurado e sobre o pagamento e o recebimento dos valores relativos ao seguro. Contém em anexo modelo do certificado de apólice.

Circular Susep nº 421, de 1º de abril de 2011 – Ementa: Estabelece as regras básicas para a comercialização do Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C).

Disponibiliza, no endereço eletrônico da Susep, as condições contratuais do Plano Padronizado deste seguro. As Sociedades Seguradoras não poderão comercializar novos contratos de Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Carga (RCOTM-C) em desacordo com as disposições desta Circular.

Circular SUSEP nº 488, de 22 de maio de 2014 – Ementa: Altera dispositivos da Circular Susep nº 171/2001.

Presidência da República

Decreto-Lei nº 73, de 21 de setembro de 1966 – Ementa: Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

Normatiza as operações de seguros privados, institui os órgãos através dos quais o controle do Estado se exercerá, considera operações de seguros privados os seguros de coisas, pessoas, bens, responsabilidades, obrigações, direitos e garantias. Inclui também o sistema de cosseguro, resseguro e retrocessão. Institui o Sistema Nacional de Seguros Privados, o Conselho Nacional de Seguros Privados, a Superintendência de Seguros Privados e a sua respectiva administração e recursos financeiros, o Instituto de Resseguros do Brasil, as sociedades seguradoras e a respectiva legislação aplicável, sua autorização de funcionamento, e operações das sociedades seguradoras. Regula a liquidação das sociedades seguradoras e o regime repressivo. Dispõe sobre os corretores de seguros.

Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967 - Ementa: Regulamenta os seguros obrigatórios previstos no art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e dá outras providências.

Decreto nº 3.856, de 3 de julho de 2001 – Ementa: Promulga o Protocolo de São Luiz sobre Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul, concluído em São Luiz, República Argentina, em 25 de junho de 1996, e a respectiva Errata, feita em Assunção, em 19 de junho de 1997.

Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007 – Ementa: Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF) nas hipóteses que menciona; altera as leis nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das leis nº 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei nº 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências.

Produtos perigosos

CARGAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução nº 5.232, de 14 de dezembro de 2016 – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Resolução nº 5.581, de 22 de novembro de 2017 – Ementa: Altera a Resolução ANTT nº 5.232, de 2016, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e seu anexo.

Resolução ANTT nº 5.848, de 25 de junho de 2019 – Ementa: Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências .

Atualização do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, dispendo sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado em vias públicas no território nacional.

Presidência da República

Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 – Ementa: 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

- I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
- II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
- III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- IV – o transporte rodoviário de cargas;
- V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;
- VI – o transporte multimodal;
- VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993 – Ementa: Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito.

Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

O Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai compõe o presente Decreto. Fica estabelecido que este será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, inclusive quanto à sua vigência. O Acordo e seus Anexos regulamentam o transporte de produtos perigosos entre os Estados-Partes do Mercosul.

Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983 – Ementa: Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências.

Serão aplicadas e arrecadadas multas pela autoridade com jurisdição sobre a via pública ou rodovia, variando conforme o grau de risco e aplicada em dobro caso haja reincidência. O máximo de obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional é 250 (duzentas e cinquenta); infratores podem ser suspensos por 180 dias ou ter cancelamento do registro.

Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 – Ementa: Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.

Trata sobre as condições de transporte: veículos e equipamentos, carga e seu acondicionamento, itinerário, estacionamento, pessoal envolvido na operação do transporte, documentação e serviço de acompanhamento técnico especializado. Aborda também procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; deveres, obrigações e responsabilidades, do fabricante e do importador, contratante, do expedidor e do destinatário, transportador; fiscalização; infrações e penalidades. O transporte de produtos perigosos realizado pelas forças armadas obedecerá à legislação específica.

Portaria MT nº 22, de 19 de janeiro de 2001 – Ementa: Aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Mercosul.

Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)

Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2004 – Ementa: Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

Art. 33. Os Cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência, de transporte de carga indivisível e motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) e de passageiros (motofrete). (Redação do caput dada pela Resolução CONTRAN Nº 484 DE 07/05/2014).

Normas técnicas

CARGAS

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 181, de 1º de setembro de 2005 – Ementa: Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências.

A instalação de tanque suplementar de combustível somente será permitida em caminhões, caminhões-tratores, reboques e semirreboques. É permitida a instalação de mais de um tanque suplementar, com capacidade máxima de 1.200 l.

Resolução Contran nº 196, de 25 de julho de 2006 – Ementa: Fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta por veículo rodoviário de carga.

As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo. Os veículos adaptados ou alterados para o transporte de toras, na forma prevista nesta Resolução, devem ser submetidos à inspeção de segurança veicular em Instituição Técnica Licenciada (ITL) pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, para obtenção de novo Certificado de Registro de Veículos (CRV) e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV). As madeiras brutas com comprimento igual ou inferior a 2,50 m devem ser transportadas no sentido longitudinal ou transversal sobre a carroçaria do veículo.

Resolução Contran nº 246, de 27 de julho de 2007 – Ementa: Altera a Resolução nº 196, de 25 de julho de 2006, do Contran, que fixa requisitos técnicos de segurança para o transporte de toras de madeira bruta por veículo rodoviário de carga.

As toras devem ser transportadas no sentido longitudinal do veículo, com disposição vertical ou piramidal (triangular). A altura máxima da carga deve ser limitada pela menor altura do painel dianteiro do veículo. Fica assegurado o direito de circulação, até o sucateamento, aos veículos fabricados e licenciados para o transporte de toras ou de madeira bruta, até a data de publicação da Resolução nº 196/06, do Contran, desde que seus proprietários tenham cumprido todos os requisitos para sua regularização.

Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013 – Ementa: Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional.

É permitido apenas para: veículos com carroçarias de guardas laterais fechadas; veículos com carroçarias de guardas laterais dotadas de telas metálicas com malhas de dimensões que impeçam o derramamento de fragmentos do material transportado. As cargas transportadas deverão estar totalmente cobertas por lonas ou dispositivos similares, que deverão cumprir os seguintes requisitos: possibilidade de acionamento manual, mecânico ou automático; estar devidamente ancorados à carroçaria do veículo; cobrir totalmente a carga transportada de forma eficaz e segura; estar em bom estado de conservação, de forma a evitar o derramamento da carga transportada. Ademais, a lona ou dispositivo similar não poderá prejudicar a eficiência dos demais equipamentos obrigatórios.

Resolução Contran nº 499, de 28 de agosto de 2014 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 441, de 28 de maio de 2013, que dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos a granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional, concedendo prazo para exigência de lona ou dispositivo similar no transporte de cana-de-açúcar e dá outras providências.

A carga transportada não poderá exceder os limites da carroceria do veículo. Para os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar, o uso de lona ou dispositivo similar será obrigatório.

Resolução Contran nº 564, de 25 de novembro de 2015 – Ementa: Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres.

Contém definições sobre contêiner, Veículo Porta-Contêiner (VPC), Dispositivo de Fixação de Contêiner (DIF) e dispositivos de canto. Os veículos deverão ter afixados em sua estrutura uma plaqueta ou selo de identificação de certificação do fabricante ou adaptador, certificado pelo Inmetro. Dispõe sobre a Autorização Especial de Trânsito (AET) para contêineres com altura superior a 4,40 m e inferior ou igual a 4,60 m, com validade no máximo de um ano; dispõe sobre questões relativas à fixação, adaptações para transporte etc.

Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015 – Ementa: Fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Todas as cargas transportadas, conforme seu tipo, devem estar devidamente amarradas, ancoradas e acondicionadas no compartimento de carga ou superfície de carregamento do veículo, de modo a prevenir movimentos relativos durante todas as condições de operação esperadas no transcorrer da viagem, como: manobras bruscas, solavancos, curvas, frenagens ou desacelerações repentinas. Devem ser utilizados dispositivos de amarração, como cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, com resistência à ruptura por tração.

Resolução Contran nº 631, de 30 de novembro de 2016 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Resolução Contran nº 645, de 14 de dezembro de 2016 – Ementa: Altera o Anexo I da Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações de fabricação e instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

Altera os subitens 1.10.6 e 1.10.7 e acrescenta os subitens 1.10.4.1 e 1.10.6.1 do Anexo I da Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016.

Resolução Contran nº 676, de 21 de junho de 2017 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 552, de 17 de setembro de 2015, que fixa os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos de carga.

Os pontos de amarração devem ser projetados para transmitir as forças que recebem aos elementos estruturais do veículo. Devem estar fixados na plataforma de carga e sobre a parede vertical dianteira (painel frontal), quando esta for utilizada para apoiar a carga. Quando não utilizados, não devem ficar acima do nível horizontal da plataforma e nem sobre a parede vertical dianteira no interior da região de carga. Os encaixes necessários para acomodar os pontos de amarração na plataforma de carga devem ser os menores possíveis.

PASSEIROS

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 317, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Estabelece o uso de dispositivos retrorrefletivos de segurança nos veículos de transporte de cargas e de transporte coletivo de passageiros em trânsito internacional no território nacional.

Contém anexo sobre disposições técnicas dos adesivos, como cor, localização da afixação etc.

Resolução Contran nº 318, de 5 de junho de 2009 – Ementa: Estabelece limites de pesos e dimensões para circulação de veículos de transporte de carga e de transporte coletivo de passageiros em viagem internacional pelo território nacional.

Contém limites de peso e comprimento de caminhão simples, caminhão com reboque, reboque, caminhão-trator com semirreboque, caminhão trator com semirreboque e reboque e ônibus de longa distância. A circulação de veículos especiais ou de combinação de veículos com pesos ou dimensões superiores ao estabelecido somente será admitida através de autorização especial de trânsito, das autoridades competentes do país transitado. “Art. 3º O disposto nesta Resolução não impede a aplicação das disposições vigentes em cada Estado-Parte em matéria de circulação por rodovia que limitem os pesos ou as dimensões dos veículos em determinadas rotas ou obras de arte. [...] art. 4º Até que o procedimento de pesagem seja harmonizado, no âmbito do Mercosul, será obedecida a norma vigente do país transitado” (CONTRAN, 2009c, p. 2).

Resolução Contran nº 445, de 25 de junho de 2013 – Ementa: Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros tipo micro-ônibus e ônibus, categoria M3, de fabricação nacional ou importado.

Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

Estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados de cargas e reboques.

CARGAS E PASSAGEIROS

Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)

Resolução Conama nº 8, de 31 de agosto de 1993.

Complementa a Resolução nº 18/86, que institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), estabelecendo limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados a veículos pesados novos, nacionais e importados. Traz tabelas com os limites máximos de emissão de gases para motores de veículos pesados.

Resolução Conama nº 18, de 6 de maio de 1986.

Dispõe sobre a criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por veículos Automotores (Proconve).

Resolução Conama nº 272, de 14 de setembro de 2000.

Dispõe sobre os limites máximos de ruído para os veículos nacionais e importados em aceleração, exceto motocicletas, motonetas, ciclomotores e veículos assemelhados. Traz tabelas para os limites máximos de ruídos para veículos em aceleração.

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 558, de 15 de abril de 1980 – Ementa: Fabricação e reforma de pneumático com indicadores de profundidade.

Os veículos somente poderão ser comercializados no País quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Dispõe sobre as condições de desgaste do pneu novo ou reformado.

Resolução Contran nº 14, de 6 de fevereiro de 1998 – Ementa: Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Estabelece equipamentos obrigatórios para veículos automotores, ônibus elétricos, reboques, semirreboques, ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos, quadriciclos, tratores de rodas e mistos, tratores de esteira etc.

Resolução Contran nº 518, de 29 de janeiro de 2015 – Ementa: Rep. - Estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores.

Art. 1º Os cintos de segurança afixados nos veículos, ancoragem e os apoios de cabeça deverão observar os requisitos mínimos estabelecidos nos Anexos desta Resolução.

Art. 2º Os requisitos constantes nos Anexos desta Resolução aplicar-se-ão aos novos projetos de veículos produzidos ou importados, 3 anos a partir da data de publicação desta Resolução e 5 anos a partir da data de publicação para todos os veículos em produção, sendo facultado antecipar a sua adoção total ou parcial.

Resolução Contran nº 62, de 21 de maio de 1998 – Ementa: Estabelece o uso de pneus extralargos e define seus limites de peso de acordo com o Parágrafo único do art. 100 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Art. 1º É permitida a utilização de pneus com banda extralarga (single):

I - dos tipos 385/1965 R22,5, em semirreboques e reboques dotados de suspensão pneumática com eixos em tandem;

II - do tipo 395/1980 R20 em aplicação específica em caminhões de salvamento e combate a incêndio.

Parágrafo único. Para as configurações do inciso I deste artigo, será admitido o peso bruto máximo transmitido, por conjunto de eixos em tandem, de 17 toneladas para o tandem duplo e de 25,5 toneladas para o tandem triplo.

Resolução Contran nº 92, de 4 de maio de 1999 – Ementa: Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A violação ou adulteração sujeitará o infrator às cominações da legislação penal aplicável.

Resolução Contran nº 87, de 4 de maio de 1999 – Ementa: Dá nova redação à alínea “a”, e cria a alínea “c” inciso III do art. 2º, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução Contran nº 14/98, que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Dá nova redação à alínea “a”, e cria a alínea “c” inciso III do art. 2º, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução nº 14/98-Contran, que estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

Resolução Contran nº 157, de 22 de abril de 2004 – Ementa: Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Resolução Contran nº 216, de 14 de dezembro de 2006 – Ementa: Fixa exigências sobre condições de segurança e visibilidade dos condutores em para-brisas em veículos automotores, para fins de circulação nas vias públicas.

Dispõe sobre trincas e fratura de configuração circular nos veículos, ônibus, micro-ônibus e caminhões que possam interferir na visibilidade do condutor.

Resolução Contran nº 223, de 9 de fevereiro de 2007 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 157/2004, de 22 de abril, que fixa as especificações para os extintores de incêndio.

Revoga o § 1º do art. 7º da Resolução Contran nº 157/2004 e altera alguns artigos.

Resolução Contran nº 224, de 9 de fevereiro de 2006 – Ementa: Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa, para fins de homologação de veículos automotores.

Estabelece requisitos de desempenho dos sistemas limpador e lavador do para-brisa para fins de homologação de veículos automotores destinados ao transporte de passageiros com até nove lugares sentados, incluindo o condutor, e os veículos destinados ao transporte de carga com peso bruto não superior a 3,5 t, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima superior a 25 km/h. Deverão estar equipados com sistemas de limpador e lavador de para-brisas que atendam às características e aos requisitos de desempenho especificados na Resolução. Além das especificações, a Resolução trata sobre os procedimentos de ensaio e avaliação, as relações dimensionais e zonas de visão do dispositivo.

Resolução Contran nº 225, de 9 de fevereiro de 2007 – Ementa: Estabelece requisitos de localização, identificação e iluminação dos controles, indicadores e lâmpadas piloto.

Dispõe sobre a simbologia indicada no painel do veículo.
Esta resolução ficará revogada a partir de 1º de janeiro de 2021, quando passarão a se aplicar as disposições da Resolução Contran nº 758/2018.

Resolução Contran nº 227, de 9 de fevereiro de 2007 – Ementa: Estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.

Aplica-se a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques novos saídos de fábrica, nacionais e importados. Os veículos inacabados, com destino ao concessionário, ao encarroçador ou a serem complementados por terceiros não estão sujeitos à aplicação de alguns dispositivos. É proibida a colocação de adesivos, pinturas, películas ou qualquer outro material nos dispositivos dos sistemas de iluminação ou sinalização de veículos. Esta resolução ficará revogada a partir de 1º de janeiro de 2023, quando passarão a se aplicar as disposições da Resolução Contran nº 667/2017.

Resolução Contran nº 247, de 27 de julho de 2007 – Ementa: Dispõe sobre a extensão do prazo de vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) quando expirado no país de trânsito ou de destino.

Estende a vigência do Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV), em no máximo trinta dias, quando o veículo estiver em viagem fora do país de origem e, por caso fortuito ou força maior, seja impossibilitado de retornar antes de expirar o CITV.

Resolução Contran nº 254, de 26 de outubro de 2007 – Ementa: Estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III do art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Resolução Contran nº 272, de 14 de março de 2008 – Ementa: Altera a redação do art. 9º da Resolução Contran nº 157, de 22 de abril de 2004, que fixa especificações para os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório.

O *caput* do art. 9º, da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran, passa a vigorar com a seguinte redação: “art. 9º As autoridades de trânsito ou seus agentes deverão fiscalizar os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório, verificando os seguintes itens:” (CONTRAN, 2008a, p. 01).

Resolução Contran nº 294, de 17 de outubro de 2008 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 227/2007, de 9 de fevereiro, que estabelece requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.

Fica limitado o funcionamento simultâneo de, no máximo, oito faróis, independentemente de suas finalidades. Esta resolução ficará revogada a partir de 1º de janeiro de 2023, quando passarão a se aplicar as disposições da Resolução Contran nº 667/2017.

Resolução Contran nº 311, de 3 de abril de 2009 – Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – *Air Bag*, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

Estabelece como obrigatório o equipamento suplementar de segurança passiva – *air bag* –, instalado na posição frontal para o condutor e o passageiro do assento dianteiro, para os veículos novos produzidos, saídos de fábrica e os veículos originários de novos projetos, das categorias M1 e N1, nacionais e importados.

Resolução Contran nº 333, de 6 de novembro de 2009 – Ementa: Restabelece a vigência da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao art. 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semirreboque, de acordo com o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e dá outras providências.

“O extintor de incêndio com carga de pó BC deverá ser substituído, até o vencimento da validade do teste hidrostático, por extintor de incêndio novo com carga de pó ABC obedecendo às especificações da tabela 2 do Anexo.” (CONTRAN, 2009d, p. 1).

Resolução Contran nº 359, de 29 de setembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros e dá outras providências.

Atribui ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) competência para realização de inspeção técnica em veículos. O veículo inspecionado e aprovado receberá um selo de segurança, apostado no para-brisa, vinculado ao respectivo certificado, o qual será de porte obrigatório.

Resolução Contran nº 380, de 28 de abril de 2011 – Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS).

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas (ABS) para veículos de passageiros, cargas e reboques.

Resolução Contran nº 386, de 2 de junho de 2011 – Ementa: Dá nova redação aos arts 4º e 5º da Resolução Contran nº 254/2007, que estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do art. 111 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O art. 4º e o art. 5º da Resolução Contran nº 254, de 26 de outubro de 2007, passam a vigorar, respectivamente, com a seguinte redação: "Art. 4º Os vidros de segurança a que se refere esta Resolução, deverão trazer marcação indelével em local de fácil visualização contendo, no mínimo, o índice de transmitância luminosa, a marca do fabricante do vidro e o símbolo de conformidade com a legislação brasileira definido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO. [...] Art. 5º Fica a critério do DENATRAN admitir, exclusivamente para os vidros de segurança, para efeito de comprovação do atendimento da NBR 9491 e suas normas complementares, os resultados de testes e ensaios obtidos por procedimentos ou métodos equivalentes, realizados no exterior." (CONTRAN, 2011b, p. 1).

Resolução Contran nº 394, de 13 de dezembro de 2011 – Ementa: Altera a Resolução nº 311, de 3 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva – *air bag*, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

O Artigo 3º da Resolução Contran nº 311/2009 passa a vigorar acrescido do parágrafo 5º com a seguinte redação: “§ 5º Para veículos N1 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhonete, com peso bruto total – PBT até 3.500 kg, que compartilhem plataforma e cabine com veículos N2 das espécies Carga e Especial do tipo Caminhão, será obrigatória a instalação de *Air Bag*, em 100% (cem por cento) da produção, a partir de 1º de janeiro de 2013, para o condutor e, a partir de 1º de janeiro de 2014, para o condutor e passageiros.” (CONTRAN, 2011c, p. 1).

Resolução Contran nº 406, de 12 de junho de 2012 – Ementa: Altera a Resolução nº 92, de 4 de maio de 1999, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Altera o art. 3º da Resolução sobre fiscalização, e o item “I. Definição” do Anexo I.

Resolução Contran nº 466, de 11 de dezembro de 2013 – Ementa: Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular.

Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, definindo que a atividade é de responsabilidade dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados ou do Distrito Federal, podendo ser realizada por pessoa jurídica de direito público ou privado, previamente habilitada. A inspeção veicular serve para verificar a autenticidade da identificação do veículo e da sua documentação, bem como a legitimidade da propriedade; se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada e regularizada; e, se os equipamentos obrigatórios dos veículos estão de acordo com o imposto pelas Normas técnicas de cada um deles.

Resolução Contran nº 492/2014, de 5 de junho de 2014 – Ementa: Altera o art. 1º da Resolução Contran nº 558/1980, que dispõe sobre a fabricação e a reforma de pneus.

Altera o art. 1º, da Resolução Contran nº 558/1980. Dispõe sobre a fabricação e a reforma de pneus. Os veículos novos assemelhados ou deles derivados, automotores, elétricos, reboques ou semirreboques, de produção nacional ou importados, somente poderão ser comercializados no país quando equipados com pneus novos que estejam em conformidade com os Regulamentos Técnicos do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro).

Resolução Contran nº 519, de 29 de janeiro de 2015 – Ementa: Dispõe sobre os procedimentos para avaliação dos sistemas de freios de veículos.

Todo veículo automotor, elétrico, reboque, semirreboque com peso bruto total superior a 750 kg, novo, nacional ou importado, deverá atender aos requisitos mínimos de desempenho do sistema de freios estabelecidos para cada tipo de veículo pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 10966-1, NBR 10966-2, NBR 10966-3, NBR 10966-4, NBR 10966-5, NBR 10966-6, NBR 10966-7 e NBR 16068, ou pelas suas alterações posteriores.

Resolução Contran nº 540, de 15 de julho de 2015 – Ementa: Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos.

Dispõe sobre o conjunto roda e pneu sobressalente de uso temporário e sistemas alternativos. As especificações necessárias e os ensaios de prova para o conjunto estão apresentados nos anexos da Resolução.

Resolução Contran nº 556, de 17 de setembro de 2015 – Ementa: Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada.

“Utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, que optarem pela utilização do extintor de incêndio, deverão utilizar extintores de incêndio com carga de pó ABC”.

Resolução Contran nº 597, de 24 de maio de 2016 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 311, de 3 de abril de 2009, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva (*air bag*), na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

Altera o art. 7º da Resolução para: “art. 7º Fica proibida a fabricação de veículo artesanal do tipo ônibus, micro-ônibus, motor-casa e caminhão, e de reboque e semirreboque com Peso Bruto Total (PBT) superior a 750 kg”.

Resolução Contran nº 643, de 14 de dezembro de 2016 – Ementa: Dispõe sobre o emprego de película retrorrefletiva em veículos.

Regulamenta o emprego de película retrorrefletiva em veículos com objetivo de prover melhores condições de visibilidade diurna e noturna. Os veículos habilitados ao transporte internacional de cargas e coletivo de passageiros, de que trata o acordo aprovado pela Resolução Mercosul/GMC/ nº 64/2008, quando em trânsito internacional, somente poderão circular pelo território nacional quando possuírem dispositivos retrorrefletivos de segurança.

Resolução Contran nº 667, de 18 de maio de 2017 – Ementa: Estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências.

Estabelece as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização, iluminação e seus dispositivos aplicáveis a automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, caminhões tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques e semirreboques, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados e dá outras providências. Traz nos anexos especificações sobre: Anexo I – Instalação de dispositivos de iluminação e sinalização luminosa. Anexo II – Faróis principais emitindo feixes assimétricos e equipados com lâmpadas de filamento. Anexo III – Faróis de neblina dianteiros. Anexo IV – Lanternas de marcha à ré. Anexo V – Lanternas indicadoras de direção. Anexo VI – Lanternas de posição dianteiras e traseiras, lanternas de freio e lanternas delimitadoras traseiras. Anexo VII – Lanterna de iluminação da placa traseira. Anexo VIII – Lanternas de neblina traseiras. Anexo IX – Lanternas de estacionamento. Anexo X – Faróis principais equipados com fonte de luz de descarga de gás. Anexo XI – Fonte de luz para uso em farol de descarga de gás. Anexo XII – Retrorrefletores. Anexo XIII – Lanterna de posição lateral. Anexo XIV – Farol de rodagem diurna. Anexo XV – Lanternas de sinalização para veículos de transporte escolar. Anexo XVI – Especificação especial de lanternas de emergência de luz azul.

Resolução Contran nº 674, de 21 de junho de 2017 – Ementa: Altera a Resolução Contran nº 593, de 24 de maio de 2016, que estabelece as especificações técnicas para a fabricação e a instalação de para-choques traseiros nos veículos de fabricação nacional ou importados das categorias N2, N3, O3 e O4.

Resolução Contran nº 703, de 10 de outubro de 2017 – Ementa: Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores.

Estabelece requisitos para o desempenho e a fixação de espelhos retrovisores. Detalha tecnicamente sobre posição, distância de detecção, raio de curvatura, superfície refletora, reflexão, ensaios, instalação e outras especificações do espelho.

Resolução nº 762, de 20 de dezembro de 2018 – Ementa: estabelece requisitos do sistema antispray para veículos tipo caminhão, caminhão-trator, reboque e semirreboque.

Presidência da República

Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 17 ao Amparo do Art. 14 do Tratado de Montevidéu de 1980 (AAP/A14TM/17) – Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas –, assinado entre os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 2010.

Internaliza o Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas.

Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009 – Ementa: Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção – *air bag*.

Define a obrigatoriedade do equipamento suplementar de retenção – *air bag* frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

Infrações e sanções

CARGAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 3.880, de 22 de agosto de 2012 – Ementa: Estabelece os Códigos para as Infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Anexo alterado pela Resolução ANTT nº 3.924/2012.

Resolução ANTT nº 3.924, de 8 de novembro de 2012 – Ementa: Altera o anexo à Resolução ANTT nº 3.880, de 22 de agosto de 2012, que estabelece os códigos e os desdobramentos para as infrações aplicáveis devido à inobservância do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Em seu Anexo traz uma tabela com os códigos das infrações referentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos, o amparo legal e a descrição da infração.

PASSAGEIROS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 233, de 25 de julho de 2003 – Ementa: Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT, no que tange ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Regulamenta a imposição de penalidades por parte da ANTT no que tange ao transporte rodoviário internacional de passageiros. Lista um total de 76 infrações pertinentes ao transporte de passageiros, divididas de acordo com o valor da multa em função do coeficiente tarifário. Os valores das multas variam de 10 mil a 40 mil vezes o coeficiente tarifário de acordo com a gravidade da infração, hierarquizadas de maneira similar à classificação disposta no ATIT. Contempla boa parte das infrações dispostas no ATIT, principalmente aquelas referentes a questões operacionais, como a obrigação da emissão do comprovante pelo transporte de bagagem e o acesso ao sistema de reclamações.

Resolução ANTT nº 3.075, de 26 de março de 2009 – Ementa: Regulamenta a imposição de penalidades, por parte da ANTT, referentes ao serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operado em regime de autorização especial.

Define a constituição de infrações dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, operados sob o regime de autorização especial, sem prejuízo de sanções por infrações às normas legais, regulamentares e contratuais não previstas na presente Resolução. As infrações são classificadas de acordo com a gravidade e o valor da multa (de 10.000 a 50.000 vezes o coeficiente tarifário). Alterada pela Resolução nº 3.871, de 1º de agosto de 2012 e pela Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013.

Resolução ANTT nº 4.287, de 13 de março de 2014 – Ementa: Procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros.

Considera-se serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente. Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros e as sanções passíveis.

Resolução ANTT nº 5.285, de 9 de fevereiro de 2017 – Ementa: Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Dispõe sobre o Esquema Operacional de Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. O Esquema Operacional é composto por:

I - indicação do itinerário sequencial da linha, com identificação dos pontos terminais, pontos de seção e pontos de parada e de apoio;

II - identificação das finalidades dos pontos de parada;

III - tempo médio decorrido em cada etapa de viagem, em ambos os sentidos;

IV - velocidade média por trecho;

V - distância entre os pontos identificados no itinerário da linha, extensão dos acessos, quando houver, e extensão total da linha;

VI - tipo de pavimento das rodovias e acessos que compõem o percurso da linha.

Regulamenta também a modificação da prestação do serviço, Implantação e Supressão de Seção, Ajuste de Itinerário, Implantação e Supressão de Linha, Implantação ou Supressão de Terminal Adicional, Operação Simultânea, Realização de Viagem Direta e Semidireta, Implantação e Supressão de Serviço Diferenciado, Alteração do Quadro de Horários, Alteração de Pontos de Parada, Pontos de Apoio e Terminais Rodoviários e Prazos para Análise das Solicitações de Modificação de Serviço.

CARGAS E PASSAGEIROS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016 – Ementa: Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Em conjunto com as disposições das leis nº9.784, nº 10.233 e demais normas legais pertinentes, este Regulamento rege o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento. Revoga a Resolução nº 2.689, de 13 de maio de 2008, a Resolução nº 442, de 17 de fevereiro de 2004, a Resolução nº 422, de 12 de fevereiro de 2004, e a Resolução nº 4.633, de 5 de março de 2015.

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Resolução Contran nº 525, de 29 de abril de 2015 – Ementa: Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os arts 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, e dá outras providências.

Estabelece os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg, para cumprimento das disposições da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. A fiscalização será dada por meio de: I) análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo; II) verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; III) verificação da ficha de trabalho do autônomo. Estabelece as condições de trabalho do motorista profissional (por exemplo, é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de cinco horas e meia ininterruptas os veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas). Compete ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via em que ocorrer a abordagem do veículo a fiscalização das condutas previstas nesta Resolução.

Presidência da República

Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, de 16 de fevereiro de 2005.

Internaliza o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre. Define a responsabilidade do concessionário de transporte internacional terrestre. E lista as infrações conforme classificação de gravidade e de tipo de transporte (passageiros ou cargas).

Transporte ferroviário de cargas e passageiros

CARGAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 1.573/2006 – Ementa: Institui o Regime de Infrações e Penalidades do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos no âmbito nacional.

Segmenta as multas aplicáveis às infrações, em relação ao transporte ferroviário de produtos perigosos, em: primeiro grupo – multa de R\$ 100.000,00, segundo grupo – multa de R\$ 30.000,00, terceiro grupo – multa de R\$ 15.000,00 e quarto grupo – multa de R\$ 5.000,00.

Resolução ANTT nº 5.232/2016 – Ementa: Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre do Transporte de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Aprova as instruções complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos e estabelece o prazo de 12 meses, contados a partir da vigência desta Resolução, para exigência de cumprimento das disposições estabelecidas em seus anexos.

Resolução ANTT nº 4.348/2014 – Ementa: Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI) para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária.

Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI) para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, na forma de Anexo a esta Resolução.

PASSAGEIROS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Resolução ANTT nº 3.694/2011 – Ementa: Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas.

Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas na forma do Anexo a esta Resolução e revoga a Resolução nº 350, de 18 de novembro de 2003.

Resolução ANTT nº 3.695/2011 – Ementa: Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional.

Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Federal, na forma do Anexo a esta Resolução. E revoga a Resolução nº 433, de 17 de fevereiro de 2004 e a Resolução nº 895, de 15 de março de 2005.

Presidência da República

Decreto nº 98.973/1990 – Ementa: Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

Regulamenta as condições do transporte ferroviário, os veículos e equipamentos, a formação e circulação do trem, despacho, acondicionamento, carregamento, estiva, descarregamento, manuseio e armazenagem, pessoal, documentação, procedimentos em casos de emergência, dos deveres, obrigações, responsabilidades e fiscalização.

Decreto nº 1.797/1996 – Ementa: Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

Incorpora no âmbito brasileiro o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, de 1994.

Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016 – Ementa: Revoga o Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispõe sobre a atuação da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. para o desenvolvimento dos sistemas de transportes ferroviário.

Revoga o Decreto nº 8.219, de 23 de outubro de 2013.

CARGAS E PASSAGEIROS

Presidência da República

Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996 – Ementa: Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Disciplina as relações entre a Administração Pública e as Administrações Ferroviárias, as relações entre as Administrações Ferroviárias, inclusive no tráfego mútuo, as relações entre as Administrações Ferroviárias e os seus usuários; e a segurança nos serviços Ferroviários. Estabelece preços dos serviços, contrato de transporte, expedição, armazenagem e estadia, dos deveres, das obrigações e responsabilidades da administração ferroviária, transporte de passageiros, transporte de bagagens, segurança, infrações e penalidades.

APÊNDICE 2 – RESUMOS DA LEGISLAÇÃO SURINAMESA

Autorizações, documentos de transporte e serviços

Staatsblad van de Republiek Suriname

Lei nº 40/2017 – Ementa: Lei que estabelece regras relativas às empresas e profissões (Lei das Empresas e Profissões).

Regulamenta as empresas e profissões que necessitam de autorização para atuar; em meio à categorização, são incluídas as empresas/profissões em que são manejados produtos perigosos. A lei também estabelece multa para seu descumprimento, ou seja, às empresas que atuarem sem autorização. A autorização é dada por tempo indefinido; porém, a lei estabelece os casos de retirada da licença.

Lei nº 92/2007 – Ementa: Lei de 26 de julho de 2007, modificando a Lei de Condução de 1917.

A Lei modifica a antiga Lei de Condução de 1917. Entre as alterações realizadas, está a possibilidade do uso de uma carteira de habilitação internacional para conduzir veículos no Suriname, fazendo referência à Convenção de Paris de 1926. Outra mudança relevante é o estabelecimento de um limite de ingestão de álcool para conduzir, bem como a introdução do teste de etilômetro, popularmente conhecido no Brasil como ‘teste de bafômetro’.

Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme (MINTCT)

Resolução nº 9.811/1962 – Ementa: Determina a publicação do texto atual da Lei 100/1933, intitulada ‘Regulamento do serviço de ônibus’, no Diário Oficial do Governo do Suriname.

Após receber algumas emendas, o texto da Lei nº 100 de 1933 determina que é necessária uma permissão do Ministro de Obras Públicas e Tráfego – atual Ministério de Transportes, Comunicação e Turismo – para realização de transporte rodoviário de cargas e passageiros. É cobrada uma taxa para a emissão dessa licença. O transporte de passageiros é definido como o transporte de pessoas utilizando ônibus ou outro veículo motorizado, no qual cada passageiro paga um valor para ser transportado. O transporte de cargas é definido como aquele realizado por veículos motorizados, mediante pagamento ou não, cuja carga líquida é superior a 2.000 kg. Também são estabelecidas as sanções para o transporte de cargas ou passageiros por indivíduos que não tenham a licença.

Decreto nº 1.152/2002 – Ementa: Decreto do Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo de 27 de fevereiro de 2002 que estabelece as condições em que as licenças de serviço de ônibus são concedidas.

As condições para obter uma licença para operar um serviço de transporte de passageiros são listadas no apêndice do Decreto. A primeira delas estabelece que o titular da licença deve manter regularmente a rota para a qual a permissão foi concedida, caso o titular deseje alterá-la, é necessária uma permissão do Diretor de Transporte, Comunicação e Turismo. É obrigatória a realização de um seguro de responsabilidade civil, o qual deve se estender aos passageiros do ônibus. O ônibus deve ser inspecionado, ao menos, duas vezes ao ano e sempre que o Diretor de Transporte, Comunicação e Turismo julgar necessário. Determina-se que o motorista do ônibus deva ter a carteira de habilitação do tipo D e deva fazer exames médicos anualmente. Por fim, são dadas as instruções para retirada da licença e informadas as condições em que esta pode ser recolhida.

De Presidente Van de Republiek Suriname

Resolução nº 4.932/1997 – Ementa: Resolução de 10 de outubro de 1997, a qual estabelece as condições para concessão de licenças para a manutenção de serviços regulares de balsa.

A Resolução determina que a licença concedida não deve ser utilizada para outros fins além do transporte aquaviário de cargas e passageiros. O serviço de balsa deve ocorrer nos horários e locais estipulados no plano de navegação aprovado pelo Comissário do Distrito, caso contrário a licença pode ser recolhida. O titular da licença deve garantir a segurança do transporte, bem como a boa condição dos equipamentos da embarcação. O oficial encarregado de monitorar o serviço de balsa deve ser autorizado a entrar na embarcação a qualquer momento, este pode requerer a apresentação da licença de permissão dos serviços e do certificado de ruídos, os quais devem estar em mãos do titular da licença a todo momento. A licença é intransferível.

De Nationale Assemblée

Lei nº 33/1979 – Ementa: Lei de 14 de agosto de 1979, regulando o seguro compulsório de responsabilidade civil, no que se refere a veículos automotivos, após as emendas feitas pela Lei nº 12/1981; Lei nº 81/1986; Lei nº 86/1994; Lei nº 120/2000 e Lei nº 85/2004.

A Lei estabelece a obrigatoriedade da contratação de um seguro de responsabilidade civil para a circulação de veículos. O seguro obrigatório deve cobrir a responsabilidade civil do proprietário, de todos os titulares e condutores do veículo, bem como das pessoas que são transportadas pelo veículo. O seguro também deve cobrir danos a pessoas e bens, incluindo danos às pessoas transportadas pelo veículo e seus pertences, e excluindo danos a mercadorias transportadas pelo veículo.

Decreto nº 73/2003 – Ementa: Decisão de Estado de 18 de setembro de 2003, implementando os parágrafos 3 e 8 do art. 3º da Lei de Movimentação de Bens (SB 2003 nº 58).

O Decreto trata da implementação da denominada 'Lista Negativa', a qual é uma lista de mercadorias que necessitam de uma autorização especial para serem importadas ou exportadas pelo Suriname. Trata-se, em sua maioria, de produtos químicos, armas, plantas, animais ou outros produtos que podem ameaçar a proteção ambiental ou a segurança nacional do Suriname.

Decisão de Estado nº 103/1957 – Ementa: Decisão de Estado de 23 de novembro de 1957, a qual implementa os artigos 3, 8 e 11 da Lei de Condução, após as alterações nela feitas.

Uma das determinações da decisão é a obrigação da inspeção veicular, a qual deve ser realizada uma vez ao ano, gerando um certificado de inspeção ao proprietário do veículo. São estabelecidos os valores da inspeção para cada tipo de veículo. A lei também determina os tipos de carteira de habilitação (A, BE, CE e DE), as quais são compatíveis com cada tipo de veículo, e os procedimentos para obter a carteira.

Nationale Standaard

Boekingsagenten, Touroperators em Reisbureaus in Suriname – Manual para Agentes de Reservas, Operadores Turísticos e Agências de Viagem no Suriname.

Dá instruções para a atuação de agentes de reservas, operadores turísticos e agências de viagem no Suriname. Determina que é necessário que esses estejam registrados na KKF. Discorre sobre a necessidade de seguros de viagem e contra acidentes para locais e estrangeiros. Também dispõe sobre requisitos mínimos para as instalações, equipamentos e para a contratação de colaboradores. Alerta para a necessidade de um kit de primeiros socorros para garantir a segurança dos passageiros nos passeios turísticos, bem como um plano emergencial para situações adversas.

Tarifas e pedágios

De President van de Republiek Suriname

Lei de Impostos sobre veículos de 2017 – Ementa: Lei de 2018 que estabelece regras relativas à cobrança de um imposto de circulação de veículos.

A Lei determina os valores para emissão de carteira de habilitação, os quais variam quanto ao tipo de veículo, sendo que quanto mais pesado é o veículo, maior é o valor cobrado. São estabelecidos valores específicos para veículos de transporte de cargas e passageiros. Também são determinados os casos de isenção do imposto. A Lei tem caráter de imposto-único, sendo, assim, a única tributação sobre a circulação de veículos no Suriname.

Resolução nº 4932/1997 – Ementa: Resolução de 10 de outubro de 1997, a qual estabelece as condições para concessão de licenças para a manutenção de serviços regulares de balsa.

A Resolução determina que a licença concedida não deve ser utilizada para outros fins além do transporte aquaviário de cargas e passageiros. A respeito da temática de tarifas, a Resolução estabelece uma taxa anual para a manutenção da licença de serviços de balsa. Além disso, segundo a Resolução, fica a cargo do Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo a definição de uma taxa para o transporte de pessoas e mercadorias via *ferry boats*.

Seguros

Ministerie van Transport Communicatie em Toerisme (MINTCT)

Decreto nº 1152/2002 – Ementa: Decreto do Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo de 27 de fevereiro de 2002 que estabelece as condições em que as licenças de serviço de ônibus são concedidas.

O Decreto determina a obrigatoriedade da contratação de um seguro de responsabilidade civil, o qual deve se estender aos passageiros do ônibus.

De Nationale Assemblée

Lei nº 33/1979 – Ementa: Lei de 14 de agosto de 1979, regulando o seguro compulsório de responsabilidade civil, no que se refere a veículos automotivos, após as emendas feitas pela Lei nº 12/1981; Lei nº 81/1986; Lei nº 86/1994; Lei nº 120/2000 e Lei nº 85/2004.

A Lei estabelece a obrigatoriedade da contratação de um seguro de responsabilidade civil para a circulação de veículos no Suriname. O seguro obrigatório deve cobrir a responsabilidade civil do proprietário, de todos os titulares e condutores do veículo, bem como das pessoas que são transportadas pelo veículo. O seguro também deve cobrir danos a pessoas e bens, incluindo danos às pessoas transportadas pelo veículo e seus pertences, e excluindo danos a mercadorias transportadas pelo veículo. Na lei também estão definidos os casos em que o seguro não tem obrigatoriedade de cobertura. Diferentemente da legislação brasileira, não são definidos valores mínimos de cobertura do seguro. Por fim, a Lei institui a criação de um fundo para compensar eventuais danos materiais causados por acidentes envolvendo veículos no Suriname, determinando os casos aplicáveis e os não aplicáveis.

Produtos perigosos

De Nationale Assemblée

Lei nº 29/2011 – Lei de 14 de março de 2011 que aprova a adesão da República do Suriname à Convenção de Basileia sobre o controle de transferências transfronteiriças de resíduos perigosos e sua eliminação.

A Lei determina a adesão da República do Suriname à Convenção de Basileia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua destinação à aprovação da Assembleia Nacional.

Lei nº 40/2017 - Lei de 7 de abril de 2017, que estabelece regras relativas ao exercício das sociedades e profissões (Lei das Empresas e Profissões).

A Lei tem por objetivo melhorar o ambiente de negócios e profissões e sua organização na República do Suriname.

Lei nº 142/1947 – Lei de 8 de setembro de 1947, contendo disposições para proteção no trabalho, após as emendas feitas pela lei nº 109/1962; e nº 116/1980.

A Lei tem por objetivo definir normas referentes a segurança do trabalho e medidas para evitar ferimentos no ambiente de trabalho da República do Suriname.

Lei nº 58/2003 – Lei de 8 de julho 2003, estabelece novas regras relativas à circulação internacional de mercadorias (Lei sobre a Movimentação de Mercadorias), após emenda da lei nº 121/2004.

A Lei tem por objetivo definir normas referentes a movimentação de mercadorias via exportação e importação, prevenir problemas relacionados a segurança econômica, sanitária; e destacar a lista de produtos com comércio limitado ou proibido (Lista Negativa) na República do Suriname.

Decreto nº 74/2003 - Decreto de 18 de setembro de 2003, que implementa os art. 3º, parágrafo 3 e 8 da Lei sobre movimentação de Mercadorias (nº 58/2003).

O decreto tem por objetivo definir as mercadorias exportadas e importadas que compõem a Lista Negativa e tem trânsito limitado ou proibido no Suriname, como por exemplo produtos químicos tóxicos, medicamentos, armas.

Normas técnicas

De Nationale Assemblée

Decisão de Estado nº 103/1957 – Ementa: Decisão de Estado de 23 de novembro de 1957, a qual implementa os arts. 3, 8 e 11 da Lei de Condução, após as alterações nela feitas.

Uma das determinações da Decisão é a obrigação da inspeção veicular, a qual deve ser realizada anualmente, gerando um certificado ao proprietário do veículo. São estabelecidos os valores da primeira inspeção e das demais inspeções para cada tipo de veículo. A Decisão também determina os itens obrigatórios dos veículos para veículos com mais de duas rodas, para reboques e semirreboques e para veículos com duas rodas. Destacam-se as definições acerca do sistema de frenagem dos veículos, do sistema de direção, dos itens obrigatórios da carroceria dos veículos e do sistema de iluminação. Ademais, são definidos também os limites de dimensões e peso dos veículos, estabelecendo a altura e largura máxima, respectivamente 3,80 m e 2,50 m; bem como a pressão sobre o eixo, a qual não deve exceder 8.000 kg – salvo outras determinações dadas pelo Comissário Distrital a respeito das vias terrestres sob sua jurisdição. Por fim, há menções sobre limites ambientais quanto a ruídos e emissão de gases poluentes, porém os valores máximos não foram definidos, ficando a cargo de decisão posterior dada pelo Ministro responsável.

Staatsblad van de Republiek Suriname

Lei nº 92/2007 – Ementa: Lei de 26 de julho de 2007, modificando a Lei de Condução de 1917. A Lei determina que a placa dos veículos que transportam passageiros deve estar visível.

De Gouverneur van Suriname

Resolução nº 2.975/1945 – Ementa: Resolução de 24 de setembro de 1945 nº 2.975, determinando os termos e condições para concessão da permissão do transporte de pessoas e mercadorias em vias terrestres, como referido no art. 1º da Lei de Ônibus (Lei nº 100 de 1943).

A Resolução determina que o número de assentos do veículo que transporta passageiros deve ter um número de assentos compatível com o número de passageiros transportados pelo ônibus. Ademais, a largura dos assentos deve ser de 40 cm. Também são definidas a largura e altura máxima desses veículos, respectivamente, 2,50 m e 3,20 m; bem como a distância que o degrau de entrada deve estar do solo quando o ônibus está vazio – entre 43 cm e 25 cm.

Ministerie van Transport Communicatie em Toerisme (MINTCT)

Decreto nº 1152/2002 – Ementa: Decreto do Ministério dos Transportes, Comunicação e Turismo de 27 de fevereiro de 2002 que estabelece as condições em que as licenças de serviço de ônibus são concedidas.

O decreto estabelece algumas proibições para a circulação de veículos que realizam o transporte de passageiros. Entre as determinações relevantes para a seção de Normas Técnicas, destacam-se a proibição de materiais que escurecem as janelas e, assim, limitam a visão do veículo; a proibição da instalação de amplificadores de som e o impedimento do uso de iluminação desnecessária no ônibus.

Infrações e sanções

De Nationale Assemblée

Lei nº 65/1916 – Lei de 30 de dezembro de 1916, que regula o tráfego nas estradas, a direção e o uso de veículos, após as alterações estabelecidas pelas leis nº 12/1920; nº 108/1928; nº 39/1933; nº 86/1955; nº 50/1962; nº 108/1964; nº 78/1965; nº 81/1975; nº 11/1977; nº 116/1980; nº 12/1981; nº 41/1989; nº 98/1989; e nº 06/2001.

A Lei tem por objetivo definir normas referentes as infrações cometidas em rodovias por motoristas de veículos automotores, como dirigir sob efeito de substâncias tóxicas, sem carteira de habilitação ou com ela vencida, ou medidas necessárias as serem tomadas em acidente. Além disso, são definidas sanções para cada infração mencionada anteriormente.

Lei nº 02/1986 – Lei de 9 de janeiro de 1986, que estabelece requisitos legais a crimes Econômicas (Lei de Delitos Econômicos), após sofrer alterações das leis nº 42/1989; nº 80/1992; nº 67/2002.

A Lei tem por objetivo definir normas referentes as regras para a investigação, acusação, julgamento e sanções de crimes econômicos estabelecidos por infrações em normativas anteriores na legislação da República do Suriname.

Lei nº 58/2003 – Lei de 8 de julho 2003, estabelece novas regras relativas à circulação internacional de mercadorias (Lei sobre a Movimentação de Mercadorias), após emenda da Lei nº 121/2004.

A Lei tem por objetivo definir normas referentes a movimentação de mercadorias via exportação e importação, prevenir problemas relacionados à segurança econômica e sanitária; e destacar a lista de produtos com comércio limitado ou proibido (Lista Negativa) na República do Suriname.

APÊNDICE 3 – LEGISLAÇÕES INTERNACIONAIS

Mercado Comum do Sul (Mercosul)

CARGAS

Decisão nº 2/1994/CMC/Mercosul – Ementa: Acordo sobre transporte de mercadorias perigosas no Mercosul.

Dispõe sobre as regras gerais de transporte de mercadorias. Exige conformidade com as normas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (OMI) e pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI); determina que as mercadorias perigosas sejam colocadas em embalagens ou equipamentos que atendam aos requisitos estabelecidos nas recomendações das Nações Unidas para o transporte de produtos perigosos; e que estejam marcadas, identificadas e em conformidade com as práticas nacionais que atendem a tais requisitos. Impõe o uso de veículos cujas características técnicas e estado de conservação garantam segurança compatível com o risco correspondente às mercadorias transportadas e que todo o pessoal envolvido com o transporte e manuseio de mercadorias perigosas deva receber treinamento específico para as funções que lhes competem, além de dispor de equipamento de proteção adequado. Modificado pela Decisão nº 014/1994/CMC/Mercosul.

Decisão nº 14/1994/CMC/Mercosul – Ementa: Transporte de produtos perigosos. Atualiza a Decisão nº 02/1994/CMC/Mercosul.

Acrescenta o art. 11, que requer o estabelecimento de comissões de especialistas que se reunirão em intervalos não superiores a dois anos, e, em cada caso, designarão um dos Estados-Partes como Coordenador.

Decisão nº 19/2009/CMC/Mercosul – Ementa: Regime de infrações e penalidades do Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no Mercosul.

Estabelece as categorias de infrações e as penalidades possíveis, considerando o grau da infração cometida e as situações atenuantes e agravantes. Os transportadores e o expedidores poderão ser responsabilizados quando a infração aos seus deveres e obrigações for passível de aplicação de medida disciplinar, a qual será objeto de processo administrativo que permita sua defesa. A definição das infrações e suas penalidades é distinguida para o transportador rodoviário, para o transportador ferroviário e para o expedidor.

Resolução nº 128/1996/GMC/Mercosul – Ementa: Regulamento técnico de limites máximos de emissão de gases contaminantes e ruídos para veículos automotores.

Aprova o Regulamento Técnico de limites máximos de emissão de gases poluentes e ruído para veículos automotores. Estabelece os limites de emissão de ruído dinâmico e poluentes para diferentes categorias de veículo, bem como procedimentos de ensaio.

Resolução nº 10/2000/GMC/Mercosul – Ementa: Instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no Mercosul.

Objetiva orientar a autoridade competente de fiscalização na aplicação dos dispositivos legais que compõem o Acordo para a facilitação do transporte de produtos perigosos no Mercosul. Enumera precauções gerais. Exige a fiscalização do transporte que inclui a documentação (declaração de carga, instruções escritas ou ficha de emergência, certificados de capacitação, documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, documento original que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor do veículo e autorizações dos organismos competentes do Estado-Parte de origem), a identificação das Unidades de Transporte verificando os elementos indicativos de risco, painel de segurança, rótulos de risco. Verificando também as condições do veículo (dos equipamentos e do carregamento, o estado geral dos pneus, as condições da carroceria, a existência de vazamento no equipamento de transporte no caso de carga a granel e das embalagens), os equipamentos de segurança obrigatórios (extintores de incêndio, estojo de ferramentas adequado para reparos em situações de emergências, equipamentos de proteção individual, registrador gráfico, conjuntos de equipamentos para emergência e no mínimo dois calços). Define os procedimentos em caso de retenção do veículo ou em caso de emergência. Versa sobre infrações e penalidades (multas, suspensão da licença e cassação da licença). Possui um modelo de roteiro de fiscalização para o transporte rodoviário de produtos perigosos. Indica a colocação de painéis de segurança e rótulos de risco nas unidades de transporte. Lista os produtos sujeitos a licença especial da autoridade competente e produtos cujo transporte é proibido.

Decisão nº 32/2007/CMC/Mercosul – Ementa: Acordo para a Facilitação do Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul.

Com a intenção de facilitar o transporte multimodal internacional de mercadorias perigosas, simplificar as consultas de usuários, expedidores e transportadores, além de proporcionar maior segurança às operações de transporte terrestre dessas mercadorias, foi aprovado o Acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no Mercosul, que consta como Anexo.

Resolução nº 26/2011/GMC/Mercosul – Ementa: Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas. Substitui o item 6 da alínea a do Anexo da Resolução nº 14/2006/GMC/Mercosul.

Estipula a medição da carga útil dos veículos de transporte internacional de cargas de acordo com o tipo de caminhão e o número de eixos.

Resolução nº 6/1998/CMC/Mercosul – Ementa: Procedimento uniforme de controle do transporte de mercadorias perigosas e cronograma para o cumprimento das exigências do Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul.

O procedimento compreende a inspeção da documentação de porte obrigatório, sinalização das mercadorias e veículos, estado da carga e do equipamento de segurança. Lista os documentos de porte obrigatório, exige a identificação das mercadorias e veículos, verifica as condições do carregamento e equipamentos de segurança. Cronograma alterado pela Resolução nº 002/1999/GMC/Mercosul.

PASSEGEIROS

Resolução nº 15/2014/GMC/Mercosul – Ementa: Valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.

Atualiza os valores mínimos para o seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional.

Resolução nº 28, de 19 de outubro de 2005 – Aprovar a norma relativa ao transporte de encomendas em ônibus de passageiros de linha regular habilitados para viagens internacionais.

Define os tipos de encomendas abrangidos e excluídos pela norma e as aduanas envolvidas nesse tipo de transporte. Dispõe sobre o tratamento tributário, a habilitação e credenciamento das empresas, o acondicionamento das encomendas, a aplicação e operação do regime de Trânsito Aduaneiro Internacional, os procedimentos nas aduanas de partida, fronteira e destino, e as infrações aduaneiras.

Resolução nº 54, de 16 de dezembro de 2018 – Aprovar o “Regime de identificação de bagagem aplicável aos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros.

Estabelece procedimentos para a identificação de bagagens associadas com o passageiro que as transporte nos ônibus utilizados nos serviços de transporte internacional de passageiros no âmbito do Mercosul, no intuito de harmonizar as legislações entre os Estados-Partes.

Art. 2º - Sistema de Controle de Bagagens

As empresas de transporte internacional abrangidas pela presente Resolução deverão identificar toda bagagem despachada em compartimento ou transportada com os passageiros mediante rótulo correspondente, de acordo com o tipo de despacho do qual se trate. Caso contrário, o volume não poderá dar entrada na unidade de transporte, sem direito a compensação alguma.

Art. 3º - Identificação da Bagagem despachada em compartimento. Rótulo

Para a identificação da bagagem, utilizar-se-ão rótulos ou etiquetas autoadesivas. Os referidos rótulos deverão possuir um sistema de segurança que advirta sobre qualquer tentativa de remoção. Por sua vez, dever-se-á adotar um código que permita sua leitura ágil e que conte com dois canchotos adesivos; um destinado a ser colocado no verso da passagem ou no voucher entregue ao usuário, e outro que deverá ser fixado na lista de passageiros ou no canchoto da passagem que fica em poder do motorista. Os referidos códigos deverão conter numeração correlativa e letras identificativas de cada Estado Parte (AR-BR-UY-PY), a indicação de que se trata de bagagem despachada em compartimento e a identificação da empresa de transporte que recebeu a bagagem a ser despachada. As autoridades de fiscalização de cada Estado Parte poderão ampliar a quantidade de dados a serem incluídos nesses códigos, a fim de garantir o rastreamento das bagagens despachadas.

Art. 4º - Identificação da bagagem de mão. Rótulo

Sistema similar ao indicado no artigo 3º do presente Anexo, utilizar-se-á para identificar a bagagem de mão, devendo o rótulo ser dotado de cor e numeração diferente e devendo o código nele inserido conter a especificação de que se trata de bagagem de mão e a identificação da empresa de transporte internacional.

Também dispõe sobre as tarefas de fiscalização, reclamações e indenizações, conservação e prestação de dados, medidas de segurança complementares e regime sancionário.

CARGAS E PASSAGEIROS

Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul (Protocolo de Ouro Preto)

Estabelece os órgãos do Mercosul, que terão capacidade decisória e natureza intergovernamental, sendo eles: i) o Conselho do Mercado Comum (CMC), ii) o Grupo Mercado comum (GMC) iii) a Comissão de Comércio do Mercosul (CCM), iv) a Comissão Parlamentar Conjunta (CPC), v) o Foro Consultivo Econômico-Social (FCES), e vi) a Secretaria Administrativa do Mercosul (SAM)

O Capítulo IV dispõe sobre a aplicação interna das normas emanadas dos órgãos do bloco, em que os Estados-Partes se comprometem a adotar todas as medidas necessárias para assegurar, em seus respectivos territórios, o cumprimento das normas emanadas dos órgãos do Mercosul.

Resolução nº6/1992/GMC/Mercosul – Ementa: Substituição do art. 1º da Resolução nº9/91. Altera o art. 1º da Resolução nº09/1991/GMC/Mercosul, para corrigir um erro de transcrição.

Define que automóveis, caminhonetes, caminhões, veículos mistos e transportes escolares virão equipados de fábrica, obrigatoriamente, com cintos de segurança em número correspondente ao de passageiros sentados mais o motorista. Estabelece os critérios para a instalação dos cintos de segurança nos veículos.

Resolução nº 65, de 15 de dezembro de 1992 – Ementa: Pneumáticos, aros e válvulas.

Dispõe sobre a adequação das legislações dos Estados-Partes de modo a possibilitar o livre intercâmbio de veículos, suas partes e peças.

O art. 1º proíbe a limitação ou restrição à livre circulação, homologação, certificação, venda, importação, comercialização, matrícula ou uso dos veículos que cumpram os requisitos estabelecidos no documento relativo a “Pneumáticos, Aros e Válvulas”, que se inclui como ANEXO A da Resolução, por motivos relacionados com os aspectos técnicos harmonizados em tal documento.

Resolução nº 84/1994/GMC/Mercosul – Ementa: Regulamento técnico sobre limites máximos de emissão de gases contaminantes.

Resolução nº120/1994/GMC/Mercosul – Ementa: Seguro de responsabilidade civil do proprietário.

O objetivo do seguro é indenizar terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes aos quais seja civilmente responsável, em sentença judicial transitada em julgado ou em acordo autorizado de modo expresso pela entidade seguradora por fatos ocorridos durante a vigência do seguro e relativos à morte e/ou a danos pessoais e despesas médico-hospitalares e a danos materiais causados a terceiros não transportados, e derivados de riscos cobertos pelo contrato. E garantirá também o pagamento dos honorários do advogado de defesa do segurado e as custas judiciais sempre que este seja escolhido. Define os riscos cobertos, o âmbito geográfico e os riscos não cobertos. Indica as somas seguradas e os limites máximos de responsabilidade. Lista as obrigações do segurado. Define as normas relativas à liquidação de sinistros. Versa sobre a vigência e o cancelamento do contrato, a sub-rogação de direitos, a prescrição e o tribunal competente.

Decisão nº 1/1996/CMC/Mercosul – Ementa: Protocolo de São Luís em matéria de responsabilidade civil procedente de acidentes de trânsito entre os Estados-Partes do Mercosul.

Determina o direito aplicável e a jurisdição internacionalmente competente, em casos de responsabilidade civil emergente de acidentes de trânsito ocorridos em território de um Estado-Parte, em que participem ou sejam afetadas pessoas domiciliadas em outro Estado-Parte. A responsabilidade civil por acidentes de trânsito se regulará pelo direito interno do Estado-Parte em cujo território ocorreu o acidente. O direito aplicável à responsabilidade civil determinará especialmente: a) as condições e a extensão da responsabilidade; b) as causas de exoneração assim como toda a delimitação de responsabilidade; c) a existência e a natureza dos danos suscetíveis de reparação; d) a modalidade e a extensão da reparação; e) a responsabilidade do proprietário do veículo pelos atos e fatos de seus dependentes, subordinados ou qualquer outro usuário a título legítimo; f) a prescrição e a caducidade. Dispõe sobre a jurisdição, o sinistro de automóveis, a solução de controvérsias e as disposições finais. Errata na Decisão nº 006/1997/CMC/Mercosul.

Resolução nº 62/1997/GMC/Mercosul – Ementa: Condições gerais do seguro de responsabilidade civil do OTM no âmbito do Mercosul – prejuízos à carga.

Dispõe sobre o objeto do seguro, riscos cobertos e riscos não cobertos, começo e fim dos riscos, bens ou mercadorias não contempladas pela cobertura do presente contrato de seguro, limite máximo de responsabilidade, capital assegurado, declarações, pluralidade de seguros, sinistro, defesa em juizado civil, liberação de responsabilidade, inspeções, reembolso, rescisão, sub-rogação, prescrição e foro competente.

Resolução nº 75/1997/GMC/Mercosul – Ementa: Inspeção técnica veicular.

Os veículos de transporte de passageiros e cargas habilitados nos termos do ATIT deverão submeter-se a uma inspeção técnica veicular periódica (não maior que um ano, conforme os arts. 1-5) em conformidade com os princípios contidos no anexo desta resolução. As inspeções serão externas, em um só ato, feitas visualmente e por meio de instrumentos sem necessidade de desarmar nenhum elemento do veículo, comprovando certas propriedades e funções deste sem realizar controles internos para determinar as causas dos defeitos, e deverão ser realizadas pela autoridade competente ou por terceiros devidamente credenciados, conforme as legislações internas vigentes em cada Estado-Parte. Eventuais defeitos serão classificados nas categorias leves, graves e muito graves.

A aprovação da inspeção técnica será sinalizada por um selo de segurança aplicado ao para-brisa dianteiro vinculado ao respectivo certificado de porte obrigatório, em forma e condições definidas pela autoridade de cada país. Lista os instrumentos de fiscalização e o procedimento de fiscalização visual.

No anexo encontram-se os formulários e os critérios de avaliação subdivididos em grupos (identificação e acondicionamento exterior do veículo, carroceria, acondicionamento interior, iluminação e sinalização, freios, direção, eixos e suspensões).

Resolução nº 15/2006/GMC/Mercosul – Ementa: Aperfeiçoamento do prazo de vigência da inspeção técnica veicular.

Quando, por caso fortuito ou força maior, o prazo de vigência do certificado de inspeção técnica veicular periódica, estabelecido mediante a Resolução nº 075/1997/GMC/Mercosul, tenha expirado no país de trânsito ou de destino, a vigência do certificado será estendida por um prazo adicional, até o ingresso do veículo em seu país de origem, não podendo estender-se por um prazo maior do que 30 dias corridos. No caso de mercadorias perigosas, para poder regressar carregado ao seu país de origem, o veículo deverá ser submetido, previamente, a uma inspeção técnica veicular no referido país de destino. Complementa a Resolução nº 75/1997/GMC/Mercosul.

Resolução nº 64/2008/GMC/Mercosul – Ementa: Uso das faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Especifica as normas técnicas pertinentes ao uso adequado das faixas refletivas em veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros.

Resolução nº 65/2008/GMC/Mercosul – Ementa: Acordo sobre Pesos e Dimensões para Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas.

Estabelece os pesos e as dimensões a serem aplicados à frota veicular dos Estados-Partes que realizam o transporte internacional de cargas ou passageiros. A circulação de veículos especiais ou de conjuntos de veículos que superem as dimensões e/ou pesos máximos, estabelecidos neste Acordo, somente se admitirá mediante a concessão prévia de autorizações especiais expedidas pelas autoridades competentes, com base nas normas estabelecidas no país transitado. Os limites são calculados levando em conta, o tipo de eixo e a quantidade de rodas. Define o comprimento máximo, a largura máxima e a altura máxima dos veículos.

Resolução nº 14/2014/GMC/Mercosul – Ementa: Regime de Infrações e Sanções aplicáveis por descumprimentos dos limites de peso dos veículos de transporte internacional por rodovias no Mercosul.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Malha rodoviária federal brasileira.....	20
Figura 2 – Classificação dos serviços de transporte de passageiros	23
Figura 3 – Malha rodoviária do Suriname.....	30
Figura 4 – Limites internacionais do Suriname.....	40
Figura 5 – Malha rodoviária do Brasil e do Suriname.....	42

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Malha rodoviária federal: pavimentada, não pavimentada e planejada	21
Gráfico 2 – Modos de transporte mais utilizados nas exportações e importações brasileiras para o Suriname.....	43

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Organizações Internacionais latino-americanas e seus participantes.....	17
--	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados de geografia e demografia do Brasil	20
Tabela 2 – Avaliação da estrutura viária brasileira	22
Tabela 3 – Frota brasileira de veículos de transporte de carga.....	22
Tabela 4 – Dados geográficos e demográficos do Suriname.....	28
Tabela 5 – Malha rodoviária por distrito e tipo de pavimentação em 2016 no Suriname.....	29
Tabela 6 – Quantidade de veículos de carga transportados entre Suriname e Guiana Francesa em 2015.....	31
Tabela 7 – Número Total de veículos segurados no Suriname em 2017.....	31
Tabela 8 – Número e a porcentagem mensal de movimentação de passageiros via Moleson Creek – South Drain (2016).....	33
Tabela 9 – Área territorial e extensão da malha rodoviária do Brasil e do Suriname.....	41

Tabela 10 – Comparação da utilização do modal rodoviário com os demais modais nas exportações e importações realizadas com o Suriname.....	43
Tabela 11 – Área territorial e extensão da malha ferroviária do Brasil e do Suriname	44
Tabela 12 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	75
Tabela 13 – Emolumentos cobrados no âmbito brasileiro	78
Tabela 14 – Taxas para a emissão de carteira de condução de um veículo destinado ao transporte de carga.	79
Tabela 15 – Taxas para a emissão de carteira de condução de um veículo destinado ao transporte de passageiros, com capacidade de até dez pessoas.	83
Tabela 16 – Taxas para a emissão de carteira de condução de um veículo destinado ao transporte de passageiros, com capacidade acima de dez pessoas.	84
Tabela 17 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	85
Tabela 18 – Valores cobertos pelo seguro de responsabilidade civil por danos a terceiros não transportados.....	95
Tabela 19 – Valores cobertos pelo seguro de responsabilidade civil por danos a passageiros ..	95
Tabela 20 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	97
Tabela 21 – Normativas analisadas para o tema produtos perigosos.....	104
Tabela 22 – Valores para a primeira inspeção veicular	106
Tabela 23 – Itens analisados e lista de normas identificadas.....	115
Tabela 24 – Limites de peso dos veículos no Mercosul	116
Tabela 25 – Limites de dimensões dos veículos no Mercosul.....	116
Tabela 26 – Limites de ruídos para veículos no Mercosul	119
Tabela 27 – Limites de ruídos para veículos no Brasil	119
Tabela 28 – Limites de emissão de ruído, em dB(A), para veículos pesados de uso rodoviário (Proconve P8)	120

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABS	Algemeen Bureau Voor De Statistiek
ABS	<i>Antiblockier-Bremssystem</i>
AET	Autorização Especial de Trânsito
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ATIT	Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre
CAN	Comunidade Andina
CARICOM	Comunidade do Caribe
CIA	Central Intelligence Agency
CIOT	Código Identificador da Operação de Transporte
CIPP	Certificado de Inspeção para Transporte de Produtos Perigosos
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular Periódica
CIV	Certificado de Inspeção Veicular
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT	Confederação Nacional do Transporte
Codefro	Comissão de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
CRV	Certificado de Registro de Veículos
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTMC	Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas
CTPP	Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DIF	Dispositivo de Fixação de Contêiner
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Dados Pessoais Causados por Veículos Automotores
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
ECOSOC	Conselho Econômico e Social das Nações Unidas
FAO	Food and Agriculture Organization
GRU	Guia de Recolhimento da União

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRD	<i>The International Bank for Reconstruction and Development</i>
II	Imposto sobre Importação
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
ITL	Instituição Técnica Licenciada
IUD	Invoer, Uitvoer em Deviezen Controle
KKF	Kamer van Koophandel en Fabrieken
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LCVM	Licença para Uso da Configuração de Veículo Motor
LOP	Licença Operacional
LPI	<i>Logistics Performance Index</i>
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Cargas
MIE/DTA	Manifesto Internacional de Encomendas Transportadas por Rodovias/Declaração de Trânsito Aduaneiro
MInfra	Ministério da Infraestrutura
Monitriip	Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
OFI	Operador Ferroviário Independente
OI	organizações internacionais
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
OTCA	Organização do Tratado de Cooperação Amazônica
OTM	Operador de Transporte Multimodal
OWT & C	Ministerie van Openbare Werken Transport en Communicatie
PBT	Peso Bruto Total
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PF	Polícia Federal
PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
PRF	Polícia Rodoviária Federal

Proconve	Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
RCF-DC	Responsabilidade Civil Facultativa – Desvio de Carga
RCOTM-C	Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas
RCTR-C	Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga
RCTR-VI	Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
SCF	Sistema de Controle de Frotas
SEAE	Secretaria de Acompanhamento Econômico
SECOM	Setor de Promoção Comercial
SEFID	Secretaria de Fiscalização de Desestatização e Regulação
SGT-5	Subgrupo de Trabalho-5
SNV	Sistema Nacional de Viação
SRC	Seguros de Responsabilidade Civil
STF	Supremo Tribunal Federal
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
Susep	Superintendência de Seguros Privados
TAF	Termo de Autorização de Fretamento
TAR	Termo de Autorização de Serviços Regulares
TCP	Transportador de Carga Própria
TCU	Tribunal de Contas da União
TEC	Tarifa Externa Comum
TED	termo de execução descentralizada
TKU	toneladas por quilômetro útil
TRIC	Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
Unasul	União das Nações Sul-Americanas
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
VPC	Veículo Porta-Contêiner