



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - GRI/SRG

RELATÓRIO DE AIR

Assunto: Simplificar o Estoque Regulatório da Navegação Interior		
Palavras-chave: Regulamentação, Transporte, Consolidação, Navegação Interior.	Processos relacionados: 50300.009504/2020-31 50300.001124/2015-91 50300.003857/2018-11 50300.001911/2019-66	AIRs relacionadas: Nota Técnica nº 14/2019/GRI/SRG (SEI nº 0701484) Nota Técnica nº 10/2019/GRI/SRG (SEI nº 0692167) Relatório de AIR 1/2020/GRI/SRG (SEI nº 0966623)
Data: 10/02/2020	Área: GRI	Versão: 1

## SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Trata-se de desenvolvimento do tema 1.1 da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021: "Simplificar o Estoque Regulatório da Navegação Interior".
2. A presente proposta pretende reduzir instrumentos já editados em normas únicas, mais sintéticas e objetivas, focadas principalmente no destinatário da resolução e no tipo de transporte (e seu consequente regime jurídico), e não na modalidade da navegação.
3. Nesse cenário, em 2019, foi publicada a nova Lei Geral das Agências Reguladoras Federais ([Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#)), com a inovação quanto à obrigatoriedade de elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR) para propostas de atos normativos, reforçando a importância da continuidade desse projeto pela ANTAQ.
4. Destaca-se ainda a publicação do [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), que determinou a revisão e consolidação dos atos normativos inferiores a decreto com definição de prazos para a ANTAQ.
5. Dentre os problemas regulatórios do setor, identificou-se que atualmente as normas da navegação interior estão classificadas em função do tipo de navegação, com redação voltada ao

interessado em prestar o serviço. Com isso, observa-se repetição de dispositivos entre tais resoluções e, ao mesmo tempo, falta de padrão para determinadas exigências comuns.

6. Posto isto, encaminha-se a presente caracterização e instrução inicial do projeto, em atendimento à etapa 2 do Plano de Trabalho GRI (SEI nº 1079694).

## IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA E DA BASE LEGAL

7. A navegação fluvial de passageiros, encontrada com grande relevância na Região Amazônica, é o mais importante meio de transporte de pessoas e mercadorias, conectando as diversas comunidades e polos de produção, comercialização e consumo estabelecidos junto à sua vasta e notável malha hidroviária. Com uma demanda estimada de 13,6 (treze vírgula seis) milhões de passageiros ao ano (incluindo a navegação interior de travessia) apenas na Região Amazônica, esse transporte de passageiros na navegação interior é um meio peculiar de transporte no Brasil, principalmente em relação a sua importância social, em que a infraestrutura rodoviária, ferroviária e aerooviária possui baixa abrangência, restando ao transporte hidroviário a função de integrador social e econômico dessa região<sup>[1]</sup>.

8. Da mesma maneira, apesar de menos comentadas e pouco estudadas se comparadas aos outros tipos de navegação, sobre linhas de travessias de passageiros está atrelado o desenvolvimento socioeconômico de diversas regiões do País, complementar ao sistema de transporte nas regiões metropolitanas a baixo custo. Na verdade, em alguns casos, as linhas de travessia possuem uma característica de transporte pendular. São movimentos de “idas e vindas” que seguem a lógica da dinâmica dos centros urbanos/regionais conurbados. Em suma, são localidades interligadas por uma atividade econômica, social, jurídica ou pela necessidade de utilização de algum equipamento de uso coletivo. Apesar de ser por essência uma ponte, a travessia também pode exercer um papel alternativo ao sistema de transporte local/regional, isto em razão de exercer a função complementar às vias de circulação em aglomerações urbanas<sup>[2]</sup>.

9. Para os transportes aquaviários, tradicionalmente optou em dividi-los em modalidades de navegação, sendo denominado marítimo aquele que transpassa a linha de base do território brasileiro ([Decreto nº 8.400, de 4 de fevereiro de 2015](#)) e navegação interior aquela dentro dessa mesma linha. Na subcategoria navegação interior, por sua vez, optou-se em dividi-la em navegação interior em travessia, sendo aquela até 11 (onze) milhas náuticas (art. 2º da [Lei nº 9.432, de 1997](#)), e longitudinal aquela que ultrapassa esse limite de extensão.

10. Dentro dessa classificação normativa vigente, atualmente a Navegação Interior dispõe dos seguintes atos normativos, divididos nas categorias Travessia, Longitudinal misto (passageiros e cargas) e Longitudinal de cargas:

Quadro 1. Lista de atos normativos da Navegação Interior.

Ato normativo	Ementa	Categoría
<a href="#">Resolução ANTAQ nº 260, de 27 de julho de 2004</a>	Dispõe sobre o benefício do idoso	Travessia e Longitudinal misto
<a href="#">Resolução ANTAQ nº 912, de 23 de novembro de 2007</a>	Dispõe sobre o transporte de passageiros e misto longitudinal na navegação interior	Longitudinal misto

<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 1.274, de 03 de fevereiro de 2009</u></a>	Dispõe sobre o transporte de travessia na navegação interior	Travessia
<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 1.558, de 11 de dezembro de 2009</u></a>	Dispõe sobre o transporte de cargas na navegação interior	Longitudinal de cargas
<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 1.864, de 04 de novembro de 2010</u></a>	Dispõe sobre o afretamento de embarcações na navegação interior	Todas
<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 3.285, de 13 de fevereiro de 2014</u></a>	Dispõe sobre o transporte de travessia por microempreendedores na navegação interior	Travessia
<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 3.631, de 15 de setembro de 2014</u></a>	Dispõe sobre a homologação de embarcações no Sistema Mercante	Longitudinal de cargas
<a href="#"><u>Resolução Normativa ANTAQ nº 16, de 06 de fevereiro de 2017</u></a>	Dispõe sobre o benefício de jovens de baixa renda na navegação interior	Travessia e Longitudinal misto
<a href="#"><u>Resolução Normativa ANTAQ nº 24, de 05 de julho de 2018</u></a>	Regulamenta os acordos operacionais na navegação interior	Longitudinal de cargas
<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 6.853, de 13 de abril de 2019</u></a>	Adota o critério de variação de 14% TPB para equivalência de capacidade de transporte do conjunto de equipamentos em acordo operacional	Longitudinal de cargas
<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 7.753, de 11 de maio de 2020</u></a>	Estabelece critérios e procedimentos para a prestação de serviços de transporte privado de pessoas, veículos ou cargas na navegação interior de travessia	Travessia privada

Fonte: Elaboração própria.

11. Ocorre que a imprecisão dos diversos termos de transporte foram restringindo a correta interpretação do mercado de transportes, o que acarretou as divergências que se seguiram ao tratar de dois regimes jurídicos como se fossem um só.

12. Essa subdivisão, por vezes, trouxe ausência de clareza quanto aos propósitos da regulação, com direcionamentos técnicos mais focados no modo de navegar em detrimento ao modo de transportar. Nesse sentido, observa-se uma forte tendência em segregar os regulamentos do setor

baseado em como o prestador do serviço atravessará o rio do que, efetivamente, como ele transportará os bens colocados no mercado, esses sim os principais destinatários da regulação da Agência.

13. Isso porque, ao tratarmos do transporte aquaviário, o modo de navegar (se até 11 milhas ou acima disso) não trás separação útil para se delimitar quais os serviços são afetos aos deveres de serviço público e quais aqueles são eminentemente atividades econômicas exercidas em proveito particular. O tema foi inicialmente tratado na Nota Técnica nº 101/2018/GRI/SRG (SEI nº 0663125), que tratou da distinção sobre linha de transporte e serviços de transporte, ao criar a figura do transporte privado de passageiros em navegação de travessia.

14. Em outros modais de transporte é nítida a agregação desses elementos baseado exclusivamente em seu regime jurídico preponderante, sendo comum a sua subdivisão em transporte de cargas (direito privado) e transporte de passageiros (se regular, de direito público e por demanda, de direito privado).

15. Ultrapassada a ampla discussão técnica quanto a natureza dos serviços de transporte coletivo de passageiros na navegação interior, no âmbito do processo 50300.005469/2018-66, que culminou com a edição do Guia de Regulação de Preços na Navegação Interior (SEI nº 0768960), ficou assente a inegável referência do serviço público de transporte de passageiros como atividade destinada a suprir necessidades coletivas, implicando na inerente obrigação de manutenção das condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade dos preços cobrados (art. 28, I, da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#) c/c art. 4º da [Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017](#)).

16. Observamos, portanto, para o transporte público obrigações próprias para essa modalidade de serviço, como a emissão de bilhete de passagem, a obrigatoriedade de manter horário regular e fixo de viagens, todas próprias da prestação do serviço público adequado. Enquanto o transporte privado, vincula-se a esse os interesses entre particulares em uma relação contratual, similar ao conceito de transporte fretado definido para outros modais:

17. O serviço de transporte não regular de passageiros, doutrinariamente definido como transporte fretado, não é um serviço aberto, indistintamente, à coletividade, mas atende a nichos específicos, além de não haver a cobrança de tarifa no momento da prestação do serviço, embarque ou desembarque. Esse serviço é prestado em circuito fechado, em caráter ocasional, com relação fixa de passageiros transportados e emissão de nota fiscal, por viagem, com prévia autorização do órgão regulador. Há também a modalidade de fretamento contínuo, onde empresas contratam o serviço de terceiros para oferecerem a seus funcionários como benefício no contrato individual de trabalho<sup>[3]</sup>.

18. Conforme descrito Nota Técnica nº 66/2017/GRI/SRG (SEI nº 0371333), a [Resolução-ANTAQ nº 1274/2009](#), ao definir o termo linha de travessia como aquele serviço de transporte aquaviário de travessia aberto ao público em geral, de natureza regular e permanente, deixou o serviço de transporte fretado em aparente conflito negativo de competência, restringindo sua abrangência onde a Constituição Federal, [Lei nº 10.233/2001](#), [Lei nº 9.432/1997](#) e a [Súmula Administrativa nº 001/04](#) não o fez.

19. Isso porque, ao se incorporar a definição de travessia da [Lei nº 9.432/1997](#) à [Resolução-ANTAQ nº 1274/2009](#), houve aparente confusão entre as definições de serviços de transporte e linha de navegação, como se sinônimos fossem:

**Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997:**

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

[...]

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;

- b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, angras e enseadas;
  - c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;
  - d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água.
- [...]

**Resolução-ANTAQ Nº 1274/2009:**

Art. 2º. Para os efeitos desta Norma, são estabelecidas as seguintes definições:

[...]

VI – **linha de navegação** de travessia: **serviço de transporte** aquaviário de travessia, executado na ligação de dois pontos extremos, aberto ao público em geral, de natureza regular e permanente, com esquema operacional definido no ato de sua autorização;

(grifo nosso)

20. Ora, a ligação entre dois pontos por um modal de transporte não se confunde com o serviço prestado sobre essa linha, se assim o fosse teríamos de consentir que uma rodovia (linha de trânsito asfáltica) seria um serviço de transporte terrestre executado na ligação entre dois pontos extremos. Vemos, no entanto, que rodovia (infraestrutura pública para deslocamento de bens) não se confunde com os serviços prestados sobre ela, podendo ser essas de naturezas jurídicas diversas (públicas, privadas ou particulares).

21. Esse conflito interpretativo foi primeira abordado na elaboração de norma sobre o transporte privado de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia ([Resolução ANTAQ nº 7.753, de 2020](#)). Nas discussões técnicas, no âmbito do processo 50300.019602/2018-61, foi abordado a nítida diferenciação entre linha de travessia, serviço de transporte público, privado e o particular, conforme segue:

Linha pública de navegação de travessia: ligação de dois pontos extremos, aberto aos interessados em geral, executada por serviço público, privado ou particular de transporte aquaviário de travessia;

Serviço público de transporte aquaviário de travessia: realizado em linha pública de navegação de travessia, de natureza regular e permanente, com esquema operacional definido no ato de sua autorização, aberto ao público em geral, para o transporte de passageiros, veículos ou cargas, nos termos da [Resolução ANTAQ nº 1.274, de 2009](#);

Serviço privado de transporte aquaviário de travessia: serviço remunerado de transporte de pessoas, veículos e cargas, não aberto ao público, realizado por EBN em linha pública de navegação de travessia, firmado por meio de contrato privado de prestação de serviço de transporte, por período determinado, destinado ao deslocamento de usufruidores, veículos ou carga do contratante;

Serviço particular de transporte aquaviário de travessia: serviço não remunerado de transporte de pessoas, veículos e cargas, não aberto ao público, com ou sem finalidade comercial, realizado em linha pública de navegação de travessia, destinado ao interesse e benefício exclusivo do transportador.

22. Para sintetizar as principais características dessas três modalidades, abaixo reproduzo quadro comparativo:

Quadro 2. Comparativo entre modalidades de serviços de transporte.

	<b>Transporte Público</b>	<b>Transporte Privado</b>	<b>Transporte Particular</b>
<b>Vínculo comercial</b>	Remunerado	Remunerado	Não remunerado
<b>Abrangência</b>	Aberto ao público	Não aberto ao público	Não aberto ao público
<b>Continuidade</b>	Regular	Não regular	Não regular
<b>Vínculo jurídico</b>	Deveres e princípios de	Contrato de	Sem contrato

	interesse público	Transporte	com terceiros
<b>Interessados</b>	Prestador do serviço e passageiro ou usuário	EBN, Contratante e usufruidor	Particulares
<b>Destinatário dos serviços</b>	Coletividade	Contratante	Particular
<b>Deveres públicos</b>	Deveres de serviço adequado	Deveres contratuais	Serviço para benefício próprio
<b>Documento fiscal</b>	Emissão de Bilhete de Passagem	Emissão de Nota Fiscal de serviço	Não há emissão de documento fiscal pelo serviço realizado
<b>Finalidade</b>	Com fins comerciais	Com fins comerciais	Com fins comerciais (cadeia verticalizada) ou sem fins comerciais (individual ou entidade)
<b>Regime jurídico</b>	Serviço público	Serviço privado	Atividade particular
<b>Modalidades</b>	Transporte de passageiros e veículos	Transporte de pessoas, veículos e cargas	Transporte de pessoas, veículos e cargas
<b>Exemplo</b>	Transporte público de travessia entre Manaus/AM - Carreiro da Várzea/AM (BR-319)	Transporte privado entre Arealva (EBN) e Usina União (Contratante) na travessia Itarumã/GO e Limeira do Oeste/MG	1. Transporte particular de empresa para escoamento de produção (próprio titular da outorga em cadeia verticalizada). 2. Transporte particular de pessoa física para deslocamento próprio (sem fins comerciais). 3. Transporte particular de pessoas físicas (escolares,

			membros de entidade religiosa ou outras entidades sem fins comerciais)
--	--	--	--

Fonte: Elaboração própria.

23. Para os serviços públicos, regulamentados atualmente pela [Resolução ANTAQ nº 1.274, de 2009](#) e [Resolução ANTAQ nº 912, de 2007](#), a pessoa que utiliza o transporte é conceituado como usuário ou passageiro, vinculado a emissão de bilhete de passagem.

24. Para os serviços privados, regulamentados atualmente pela [Resolução ANTAQ nº 1.558, de 2009](#) e [Resolução ANTAQ nº 7.753, de 2020](#), a pessoa (física ou jurídica) que se beneficia do transporte privado, vinculado por contrato entre uma EBN e um Contratante, não é a mesma das definições normativas de usuários (do serviço público) ou passageiro do transporte (visto que passageiro é aquele que paga passagem). Isso resulta na simplificação dos deveres gerais da prestação do serviço não compatíveis com a natureza privada do transporte (como os deveres de regularidade, continuidade, generalidade, pontualidade e modicidade nos preços).

25. Por se tratar de ação fora do mercado do transporte, optou-se por não incluir o serviço particular nesta consolidação de norma, tendo em vista a natureza individual da sua atividade e por não envolvendo transação comercial e sua consequentemente incapacidade de gerar as conhecidas falhas de mercado, não existindo atração regulatória plausível para a atuação da Agência. Notadamente que toda a doutrina regulatória e permissão legal que validam o atuação da Agência está sobre a correção das distorções de mercado e sobre a adequação do serviço público, não vislumbrando respaldo teórico para a regulamentação de autorização do próprio titular da outorga para realizar serviço particular para si mesmo, em cadeia verticalizada, sem remuneração dos serviços, mesmo que seja para a produção de bens de consumo.

26. O mesmo entendimento foi seguido pelo Voto Relator AST-DT (SEI nº 0738062), no âmbito do processo 50300.019602/2018-61, que não se vislumbrou o detimento de algum interesse público específico para intervir no domínio econômico (e consequentemente na livre iniciativa) que seja suficientemente capaz de produzir externalidades regulatórios para o mercado.

27. Por isso, para melhor entendimento da proposta normativa, optou-se em distinguir os normativos da Navegação Interior em 3 grupos distintos, o primeiro exclusivo ao transporte **público**, o segundo afeto ao transporte **privado** e por fim, um grupo dedicado a **regras e procedimentos** para a obtenção de outorgas e afretamento de embarcações.

Quadro 3. Proposta de consolidação de atos normativos.

Tipo normativo	Atos normativos consolidáveis
Normas de <b>Transporte Público</b>	<a href="#">Resolução ANTAQ nº 1.274, de 2009</a> (Transporte em travessia - <u>Direitos, deveres e sanções</u> ) <a href="#">Resolução ANTAQ nº 912, de 2007</a> (Transporte de passageiros e misto longitudinal - <u>Direitos, deveres e sanções</u> ) <a href="#">Resolução ANTAQ nº 3.285, de 2014</a> (Transporte de travessia por microempreendedores - <u>Direitos, deveres e sanções</u> ) <a href="#">Resolução ANTAQ nº 260, de 2004</a> (Benefício

	do idoso) <a href="#"><u>Resolução Normativa ANTAQ nº 16, de 2017</u></a> (Benefício de jovens de baixa renda)
Normas de <u>Transporte Privado</u>	<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 1.558, de 2009</u></a> (Transporte de cargas longitudinal - <u>Direitos, deveres e sanções</u> ) <a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 7.753, de 2020</u></a> (Transporte privado de pessoas, veículos ou cargas em travessia - <u>Direitos, deveres e sanções</u> ) <a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 3.631, de 2014</u></a> (Homologação de embarcações no Sistema Mercante) <a href="#"><u>Resolução Normativa ANTAQ nº 24, de 2018</u></a> (Acordos operacionais) <a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 6.853, de 2019</u></a> (Equivalência de capacidade em acordo operacional)
Normas <u>Procedimentais</u>	<a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 1.274, de 2009</u></a> (Transporte em travessia - <u>Procedimentos de outorga</u> ) <a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 912, de 2007</u></a> (Transporte de passageiros e misto longitudinal - <u>Procedimentos de outorga</u> ) <a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 3.285, de 2014</u></a> (Transporte de travessia por microempreendedores- <u>Procedimentos de outorga</u> ) <a href="#"><u>Resolução ANTAQ nº 1.864, de 04 de novembro de 2010</u></a> (Afretamento de embarcações)

Fonte: Elaboração própria.

28. A proposta de simplificação pretende consolidar os instrumentos normativos sob o mesmo regime jurídico, segregando nitidamente aqueles afetos ao direito público, de um lado, e os de direito privado, de outro. Aquelas normas, por outro lado, que trazem procedimentos para outorga e afretamento de embarcações, por delimitarem dispositivos gerais sobre documentação e mecanismos de requisição perante a ANTAQ, merecem norma exclusiva, fora das normas que tratam das novas modalidades de transporte.

29. A título ilustrativo, reproduzimos os principais capítulos das 3 (três) normas propostas:

Quadro 4. Proposta de agrupamento normativo da consolidação de normas.

## RESOLUÇÃO 1<sup>º</sup>

### Estabelece Direitos e Deveres no Transporte Público na Navegação Interior

#### ¶ DO OBJETO E DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

#### ¶ DOS DIREITOS BÁSICOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

*(regras gerais coincidentes entre as atuais normas de travessia [Res. 1.274 e Res. 3.285] e longitudinal de passageiros [Res. 912])*

#### ¶ Dos Direitos Básicos

##### Dos Direitos de Informação

- Dos Direitos a Benefícios Legais
- Do Direitos na Execução do Serviço
- Do Bilhete de Passagem
- Dos Direitos pelo Descumprimento de Viagem
- Dos Deveres dos Usuários
  - Dos Deveres Gerais
  - Do Dever de Identificação
  - Da Identificação da Criança ou Adolescente
- DA OPERAÇÃO
  - Das Condições Gerais da Prestação do Serviço
  - Da Segurança na Prestação do Serviço
  - Dos Deveres de Informação
  - Das Alterações Operacionais
- DAS PENALIDADES
  - Das Disposições Gerais
  - Das Infrações
- DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

## RESOLUÇÃO 2

### Estabelece Direitos e Deveres no Transporte Privado na Navegação Interior

- DO OBJETO E DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
- DAS CONDIÇÕES GERAIS DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO
  - Da Operação
  - Dos Deveres Gerais
    - (regras gerais coincidentes entre as atuais normas de transporte privado em travessia e longitudinal de cargas [Res. 1.558] e [Res. 1.558])*
- DO TRANSPORTE DE CARGAS
  - (regras exclusivas para a atual norma sobre o transporte em navegação longitudinal de carga [Res. 1.558])*
  - Da Celebração de Acordos Operacionais
    - (regras da atual norma sobre o acordos operacionais em navegação longitudinal de carga [Res. Normativa 24])*
  - Da Licença para o Transporte de Cargas Perigosas
  - Do Transporte de Cargas Fracionadas
    - regras exclusivas para a atual norma sobre a navegação*

*longitudinal misto [Res. 912])*

¶ DO TRANSPORTE PRIVADO DE PESSOAS E VEÍCULOS

Das Condições Gerais da Prestação do Serviço

*(regras exclusivas para a atual norma sobre o transporte privado em travessia [Res. 7.753])*

¶ DAS PENALIDADES

Das Disposições Gerais

Das Infrações

¶ DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

### RESOLUÇÃO 3

**Estabelece Critérios e Procedimentos para Outorga de Serviços de Transporte e Homologação e Afretamento de Embarcações na Navegação Interior**

¶ DO OBJETO E DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

¶ DA AUTORIZAÇÃO PARA O TRANSPORTE

*(regras gerais de outorga atualmente dispostas nas normas de transporte de travessia [Res. 1.274], travessia por microempreendedor [Res. 3.285] privado de travessia [Res. 7.753] longitudinal misto [Res. 912] e longitudinal de cargas [Res. 1.558])*

Das Disposições Preliminares

Do Requerimento de Outorga

Dos Requisitos Técnicos, Econômico-Financeiros e Jurídico-Fiscais

Da Autorização Especial e Emergencial

Da Extinção da Autorização

¶ DA HOMOLOGAÇÃO DE EMBARCAÇÕES NO SISTEMA MERCANTE

¶ DA AUTORIZAÇÃO E REGISTRO DE AFRETAMENTO

*(regras gerais atualmente disposta na norma de afretamento de embarcações [Res. 1.884])*

¶ Da Autorização de Afretamento de Embarcação Estrangeira

¶ Dos Procedimentos para Autorização e Registro de Afretamento

Da Circularização de Consulta

Do Bloqueio

Da Homologação da Circularização de Consulta

Da Solicitação de Autorização de Afretamento de Embarcação Estrangeira

¶ Do Registro de Afretamento

¶Do Contrato de Afretamento e Subafretamento

¶ DAS PENALIDADES

Das Disposições Gerais

Das Infrações

¶ DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Fonte: Elaboração própria.

## ALTERAÇÕES DE MÉRITO - TRANSPORTE PÚBLICO

30. A presente proposta de consolidação trás ainda alterações de méritos nas diversas normas que tratam de assuntos semelhantes, mas que ao longo dos seus percursos normativos não acompanharam a evolução regulatórias entre eles, criando assimetria de interpretação entre seus dispositivos.

31. Abaixo são elencadas as principais alterações promovidas no âmbito da Resolução-MINUTA SRG, SEI nº 1100190, que revisa a [Resolução ANTAQ nº 912, de 2007](#). Pela proposta de consolidação, elas farão parte também do arcabouço normativo da [Resolução ANTAQ nº 1.274, de 2009](#) e [Resolução ANTAQ nº 3.285, de 2014](#), no que couber.

### Alterações temporárias do Esquema Operacional

32. Concernente às alterações temporárias do esquema operacional, retomamos aos esclarecimentos devidamente expostos por meio do Parecer Técnico nº 2/2015-GRI e Folha de Despacho nº 000003/2015-GRI, SEI 0002203, págs. 9-60 e 63, tendo sido inclusive o que motivou a abertura dos presentes autos.

33. Tomando por base um levantamento feito no banco de dados do Sistema Corporativo da ANTAQ, constatou-se a existência de uma demanda frequente, por parte das empresas autorizadas, de alteração do esquema operacional ou a paralisação da prestação do serviço, em situações como de datas comemorativas e festividades locais.

34. Nestes períodos existe uma alteração do fluxo médio dos passageiros para cujo atendimento é, por vezes, necessário alterar o esquema operacional das empresas autorizadas. Portanto, para atender a demanda as empresas solicitam a alteração dos dias ou dos horários de partida e chegada das embarcações ou paralisam a prestação do serviço para fazê-lo em outra linha, conforme podemos aferir da lista de solicitações constantes do anexo "A" do Parecer Técnico nº 2/2015-GRI (SEI 0002203).

35. Colocada a questão fática, ao analisar o arcabouço normativo em vigor, deparamo-nos com uma lacuna normativa sobre o tema, conforme demonstrado a seguir.

36. Quando do pedido de autorização, a empresa solicitante deve especificar o esquema operacional pretendido para análise pela ANTAQ. O esquema operacional constitui o conjunto de parâmetros, de cumprimento obrigatório, que caracterizam a operação na linha de navegação, assim definido pelo inc. VIII, do art. 2º da [Resolução nº 912-ANTAQ/2007](#):

Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:

(...)

VIII - esquema operacional: conjunto de parâmetros, de cumprimento obrigatório, que caracterizam a operação da linha de navegação, constituído pela definição da bacia, dos rios, da linha de navegação e da rota em que será prestado o serviço, da frota que será alocada ao tráfego, da natureza do transporte - passageiros ou misto, das tarifas a serem praticadas, e da freqüência, dos dias da semana e dos horários previstos de chegada e partida de cada ponto de embarque e desembarque (grifo nosso)

37. Após a outorga da autorização, qualquer alteração no esquema operacional deve ser submetida previamente à aprovação da ANTAQ, conforme art. 12, inciso II da [Resolução nº 912-ANTAQ/2007](#).

Art. 12. A autorizada fica obrigada a:

(...)

II - cumprir a prestação do serviço conforme discriminado no Termo de Autorização, devendo submeter previamente à aprovação da ANTAQ qualquer alteração no esquema operacional!" (grifo nosso)

38. Tomando por base as regras em vigor, constatamos que nenhuma delas prevê a hipótese de alteração temporária do esquema operacional - especialmente dos dias e dos horários de chegada e partida da embarcação. Em razão disto, cria-se o risco da empresa autorizada ser multada por executar os serviços em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização (inc. XXX, do art. 20 da [Resolução nº 912-ANTAQ/2007](#)).

39. Com a presente proposta busca-se suprir as lacunas identificadas no arcabouço regulatório vigente no que se refere às alterações temporárias dos esquemas operacionais e paralisações temporárias do serviço, de forma a cumprir os mandamentos legais de proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte, garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, regularidade e pontualidade, bem como harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários e empresas autorizadas.

40. A redação original do inciso determina que a empresa autorizada deverá comunicar à ANTAQ e aos usuários, com antecedência de 30 dias, sobre qualquer programação de paralisação eventual, periódica ou definitiva do serviço.

41. Pela dinâmica do mercado, o prazo de 30 dias para programar paralisações se torna inviável para as empresas, e fonte de multas desnecessárias. O prazo de 15 dias é adequado e suficiente, tanto para a empresa quanto para o usuário. Ademais, acrescida a previsão de afixação de comunicação "em locais visíveis nas embarcações", mantendo-se o similitude do termo com as demais obrigações de ciência ao usuário.

42. Por fim, removido o termo "salvo casos fortuitos ou de força maior", isso porque, caso haja qualquer paralisação por motivos alheios à operação, e seja possível a comunicação prévia aos usuários, a manutenção desse termo permitiria a interpretação equivocada que não seria obrigatório seu esclarecimento aos passageiros. Além disso, já existe a previsão nesta proposta de revisão (art. 10, § 1º) e no art. 6º, § 3º da [Lei de Concessões](#) que não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações.

43. Embora a ANTAQ já atue sobre o tema, a opção de não-regulamentar não é indicado. A regulamentação expressa das hipóteses de alterações do serviço em virtude de datas comemorativas e festividades locais é necessária para a adequação da norma à realidade fática do transporte, haja vista a existência de demanda frequente e sazonal em períodos típicos do ano. A atualização da norma permitirá a regularidade das empresas, que diante da imprevisão regulamentar, estariam em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização (inc. XXX, do art. 20 da [Resolução nº 912-ANTAQ/2007](#)).

## **Alterações no esquema operacional**

44. Trata-se de simplificação do processo de alteração do esquema operacional da linha autorizada.

45. Primeiramente, a redução de prazo de comunicação aos usuários sobre as alterações aprovadas pela Agência de 30 para 15 dias. O ajuste pretende oferecer mais agilidade no procedimentos de alterações de horários, em consonância as novas ferramentas tecnológicas da atualidade, que reduziram consideravelmente o tempo de recebimento das solicitações nesta Agência e consequentemente o prazo de análise e sua comunicação aos operadores. Da mesma maneira, a divulgação mais ampla dos Esquemas Operacionais da linhas autorizadas, tanto no portal da ANTAQ quanto nas embarcações e nos pontos de venda de passagens, permitem afirmar que a redução do tempo de comunicação não prejudicaram o prestação do serviço público.

46. Hoje superadas as limitações que motivaram a instituição do vigente prazo de 30 dias, recomenda-se a redução desse período de comunicação aos usuários para 15 dias.

47. Por fim, o art. 31, caput, do Código de Defesa do Consumidor - CDC ([Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990](#)) determina ao fornecedor o dever de informar ao consumidor, sempre de maneira clara, precisa, ostensiva e em língua portuguesa, a respeito do preço e demais características relevantes sobre o serviço ofertado. Note-se que a proposta visa maior transparência à relação de consumo, pois assegura que o consumidor seja devidamente informado sobre eventuais majorações de tarifas dos serviços públicos.

48. Portanto, a determinação de prazo específico para os reajuste e revisão de tarifas, com comunicação à ANTAQ e aos usuários com antecedência mínima de 30 dias demonstra-se adequada para os preceitos da norma em revisão.

## **Descontinuidade do serviço**

49. Trata-se de reprodução do Art. 6º, § 3º da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#) (Lei de Concessões), que caracteriza as hipóteses de descontinuidade do serviço público. As hipóteses legais previstas supracitadas acabam por demonstrar que o *princípio da continuidade do serviço público* não é absoluto, vez que casos fortuitos ou de força maior ou mesmo motivos técnicos e de segurança podem ensejar a sua temporária interrupção.

## **Seguro de danos pessoais**

50. Devido as características do transporte na região, que possui baixa organização comercial e empresarial, seria injustificável permitir que se transporte passageiros sem nenhuma garantia de ressarcimento de despesas de assistência média ou indenização por morte ou invalidez, no caso da indisponibilidade do seguro DPEM (vige suspensão do DPEN: [CIRCULAR Nº 4/2016](#)).

51. A inobservância desse requisito naval poderia ocasionar grandes prejuízos na salvaguarda da vida e do patrimônio na navegação. Recentemente tem-se notificado diversos casos de acidentes envolvendo embarcações em condições precárias e acima da sua capacidade de navegação, chamando a atenção para a necessidade de medidas mais rigorosas na proteção de passageiros e tripulações que utilizam esse meio de transporte (Vide Notícia: [Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017](#)). Colabora com esse fato gravídico a existência de embarcações no transporte longitudinal de competência federal que transportam mais de mil passageiros em única viagem. O dano potencial desse tipo de transporte necessita de intervenção do Ente Regulador.

52. A manutenção dessa insegurança no transporte aquaviário poderá acarretar, no plano fático, a possível responsabilização subsidiária da União em acidentes com embarcações autorizadas pela ANTAQ, em especial para aquelas empresas que comprovadamente não possuem capacidade financeira de arcar com indenizações. Inclusive, a determinação de contratar seguro similar no mercado privado possibilita que as empresas, no caso de eventuais sinistro, continuem com a atividade empresarial sem o desequilíbrio econômico-financeiro de indenizações por processo judicial.

53. Por isso, opta-se em garantir expressamente tal a exigência de seguro de danos pessoais similar, nos mesmos valores de cobertura do DPEM, compreendendo os mesmos danos previstos na [Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991](#).

### **Certidões negativas**

54. Trata-se de retirada de documentos para comprovação de outorga respaldada no inciso II do art. 6º, com o propósito específico de simplificar e desoneras os operadores de exigências não essenciais para a emissão do instrumento de outorga.

55. Conforme já manifestado anteriormente, a a [Lei nº 13.460/2017](#) prescreve em seu Art. 5º, inc. XI, a necessidade dos órgãos públicos em eliminar as formalidades e exigências cujo custo econômico ou social seja superior ao risco envolvido. Portanto, opta-se por remover as exigências de comprovação documental do arranjo geral da embarcação, plano de capacidades e o quadro de uso de fontes, quando couber.

56. Ademais, tendo em vista as diversas situações em que a Marinha do Brasil emite protocolos ou guias provisórias cuja tramitação até a emissão dos documentos definitivos pode levar meses.

57. Outrossim, retirada também a exigibilidade de apresentação pelas empresas de certidão de regularidade perante a Fazenda Federal e perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, devendo a ANTAQ obtê-las diretamente junto às entidades responsáveis.

58. O art. 2º do Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017, que dispõe que os órgãos e as entidades do Poder Executivo Federal que necessitarem de documentos comprobatórios da regularidade da situação de usuários dos serviços públicos, de atestados, de certidões ou de outros documentos comprobatórios que constem em base de dados oficial da administração pública federal deverão obtê-los diretamente do órgão ou da entidade responsável pela base de dados, e não poderão exigir-los dos usuários dos serviços públicos.

59. Por fim, adequado o termo "certidão de Registro Público de Empresas Mercantis" para apenas "Requerimento de empresário". A alteração pretende simplificar a terminologia técnica da norma.

### **Identificação dos passageiros**

60. Em reunião realizada na ANTAQ, em 2015, a Polícia Federal sugeriu que fosse exigido das transportadoras a identificação de passageiros no transporte longitudinal. O objetivo é colaborar com as atividades policiais no controle de migração em regiões de fronteira.

61. A omissão normativa da resolução em tratar do tema da identificação de passageiros no transporte longitudinal é identificada como a principal causa do problema abordado. O assunto é abordado apenas como uma obrigação genérica do usuário, que terá seu embarque ou determinado seu desembarque quando não se identificar quando exigido. No entanto, a norma não traz elementos suficientes que caracterizem os procedimentos ou a maneira que essa identificação deverá ser realizada.

62. A omissão da resolução poderia permitir que os transportadores apliquem a conveniência que melhor lhe prover, sem a observância dos preceitos legais, normalmente dispersos em estatutos e legislações esparsas (como as disposições da [Lei nº 12.037, de 1º de outubro de 2009](#), que dispõe sobre a identificação criminal do civilmente identificado, e ainda as determinações legais impostas pelo [Estatuto da Criança e do Adolescente](#), art. 83).

63. Assim, a previsão normativa das procedimentos de reconhecimento civil do passageiro, com a listagem dos documentos, as exigências da identificação da criança, do índio, do estrangeiro, entre outras, permitirá maior transparência ao usuário quanto aos documentos válidos para o transporte.

64. Ademais, o tratamento mais detalhado do tema garantirá maior segurança migratória no embarque e desembarque de passageiros, sobretudo para certificar que menores de idade não sejam transportados sem o consentimento dos seus tutores, e nos demais casos, que se permita a identificação de passageiros pelos órgãos de segurança pública, para verificação de indivíduos com restrições de liberdade por mandados de prisão ou demais mecanismos policiais exigidos.

#### **Emissão de documento com motivo da recusa de benefício**

65. Trata-se de dispositivo que impõe ao regulado dever de transparência para os usuários do transporte, obrigando-o a emitir documento que motive a recusa do benefício de gratuidade ou desconto legal, caso ocorra.

66. Atualmente, o usuário da gratuidade ou desconto legal não possui meios de prova eficazes que auxiliem seu testemunho na comprovação da recusa do benefício, dificultando ainda mais a efetividade do direito em possíveis reclamações administrativas (ouvidoria ANTAQ) ou judiciais.

67. Para o benefício do passe livre à pessoa com deficiência, no entanto, a [Portaria nº 320/2015](#) do Ministério dos Transportes, que alterou o [art. 27 da Portaria nº 261/2012](#), regulamentou a obrigatoriedade das empresas prestadoras dos serviços de transporte de emitir ao solicitante documento que informe por escrito o motivo da recusa de benefício de passe livre à pessoa com deficiência, conforme segue:

Art. 27. Para a obtenção da "Autorização de Viagem de Passe Livre" junto à empresa transportadora, o interessado ou seu representante, munido da credencial e identidade do beneficiário de Passe Livre, deverá dirigir-se a qualquer um dos postos de venda da empresa, próprios ou terceirizados, até 3 (três) horas antes do início da viagem no ponto inicial da linha.

Parágrafo único. Quando o benefício não for concedido, as empresas prestadoras dos serviços de transporte deverão emitir ao solicitante documento que indicará a data, a hora, o local e o motivo da recusa.

68. A presente proposta, já vigente para o passe livre do deficiente, estende essa inovação normativa para os demais benefícios legais do idoso, do jovem carente e da criança. Assim, ao autorizado será exigido que emita documento escrito indicando data, hora, local e motivo da recusa.

#### **Exclusão do esquema operacional do Termo de Autorização**

69. Trata-se de exclusão do esquema operacional do Termo de Autorização emitido pela ANTAQ. A obrigatoriedade de inclusão do esquema operacional nos termos de autorização para a prestação de serviço de transporte dessa Resolução condiciona o fluxo de simples alterações no esquema, como as modificações dos horários ou da frota da linha, em aditamentos ao Termo de Autorização. Esses aditamento, conforme preceito do [art. 4º, § único](#), necessitam de nova publicação no Diário Oficial da União, acarretando morosidade e burocracia excessivas a atos meramente

operacionais. Visto que o Termo de Autorização já traz em seu teor as condições gerais da prestação do serviço, a presente proposta não reduzirá a eficácia desse ato de autorização.

70. A supressão da integralidade do esquema operacional dentro do termo de autorização permitirá análises mais céleres, sem, no entanto, acarretar prejuízos na publicidade do ato, visto que os mesmos atos já são publicados na rede mundial de computadores, no sítio da ANTAQ. Ademais, essa adequação mantém a similaridade da norma de transporte de passageiros e misto na navegação de travessia ([Resolução nº 1.274-ANTAQ, de 3 de fevereiro de 2009](#)).

71. Por fim, essa alteração atende ainda as novas diretrizes da racionalização e desburocratização do exercício de direitos pelos usuários de serviços públicos ([Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017](#) e [Decreto nº 9.094, de 17 de julho de 2017](#)).

72. Nesse sentido, a [Lei nº 13.460/2017](#) prescreve em seu Art. 5º, inc. XI:

Art. 5º O usuário de serviço público tem direito à adequada prestação dos serviços, devendo os agentes públicos e prestadores de serviços públicos observar as seguintes diretrizes:

(...)

XI - eliminação de formalidades e de exigências cujo custo econômico ou social seja superior ao risco envolvido;

73. Assim, a supressão do esquema operacional do termo de autorização vai ao encontro da desburocratização, transparência, governança e sistematização, que são aspectos relevantes à ANTAQ. Para tanto, constará no Termo de Autorização apenas a seguinte expressão: "A prestação dos serviços será realizada conforme parâmetros do Esquema Operacional, disponibilizado no sítio da internet [www.antaq.gov.br](#)".

74. Ademais, abordou-se a inclusão de regra que possibilita a análise de pedidos de aditamentos dos Termos de Autorização mais célere. As mudanças nos esquemas operacionais (alterações de horário e de embarcação alocada na rota, principalmente) demandam sobremaneira o trabalho de diversas áreas da ANTAQ, via de regra, promovendo sobrecarga de burocracia desproporcional à finalidade e aos impactos que aquelas mudanças ocasionam. Para minimização desse percalço, definiu-se que o Esquema Operacional assumirá efetivamente o caráter de anexo do Termo de Autorização, de tal sorte que alterações no Esquema Operacional sejam efetuadas por apostilamento, não mais por aditamento ao Termo de Autorização. Propõe-se, ainda, que o apostilamento possa ser atribuído ao Superintendente de Outorgas, dispensando-se a tramitação pela Diretoria Colegiada.

### **Definição de seção de linha, atraso e antecipação de viagem**

75. Trata-se de definição de seção de linha trazido pelo [Decreto nº 2.521/1998](#), que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Essa descrição, emprestada do transporte rodoviário, será aproveitada para se definir o tempo máximo não penalizado para os atrasos de viagens programadas prescritas no [art. 12, inc. XVI](#).

76. Assim, são considerados seção de linha o trecho de itinerário entre um ponto de embarque com emissão de passagem e o imediatamente posterior.

77. Esse dispositivo pretende normatizar as possibilidades de atraso na execução das viagens programadas, definindo o tempo tolerável de demora que uma embarcação poderá praticar entre um ponto de atracação e o próximo ponto de embarque.

78. Para isso foram estabelecidas faixas de tempo de tolerância, diferenciadas pelo tempo de deslocamento estabelecido no Esquema Operacional autorizado da linha. Assim, uma viagem com horário previsto de atracação na cidade A para às 12:00 e para a próxima atracação na cidade B para

às 18:00, perfaz um tempo de deslocamento de 6 (seis) horas, com tempo máximo de atraso não penalizado de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos. Utilizou-se a definição de "seção de linha" para caracterizar esse trecho de itinerário entre um ponto de embarque com emissão de passagem e o imediatamente posterior.

79. Ademais, acrescida a alternativa que limita o tempo máximo de atraso tolerado para 5% do tempo total de deslocamento previsto para a linha. Assim, não permitiria a possibilidade de acumular diversas tolerâncias entre as seções da linha, que cumuladas ultrapassariam o razoável para o cumprimento adequado do horário previsto de chegada ao destino final do itinerário.

80. Por fim, acrescido dispositivo que possibilita que seja garantido o direito de regularidade do serviço público adequado, não permitindo que se antecipe o horário previsto para a viagem. Isso porque o usuário, no momento da aquisição do bilhete de passagem, submete-se antecipadamente à programação de viagens da empresa autorizada, e a antecipação do horário de viagem atenta diretamente à expectativa de embarque do passageiro. Por vezes esse passageiro, oriundo de outro modal de transporte e localidades mais distantes do ponto de embarque, estaria prejudicado caso essa prática não seja coibida.

81. Ressalta-se que devido o prejuízo social grave, vislumbrou-se apenas duas exceções à regra, uma relativa à segurança da navegação e outra de implicação lógico, na hipótese da viagem estiver alcançado sua lotação máxima. Caso a autorizada preveja qualquer dano ao cumprimento adequado dos horários previsto, poderá requerer o ajuste pertinente ao esquema operacional, com a devida observância dos prazos normativos do art. 14, inc. II, "a" (NR).

82. Ressalta-se que devido o prejuízo social grave, não vislumbrou-se qualquer exceção para a regra que justifique margem para tolerância. Caso a autorizada preveja qualquer dano ao cumprimento adequado dos horários previsto, poderá requerer o ajuste pertinente ao esquema operacional, com a devida observância dos prazos normativos do art. 12, inc. II, "a".

### **Alteração de preço no Quadro de Tarifas**

83. Trata-se de obrigação de não exceder na cobrança de tarifa acima do desriminado no Quadro de Tarifas. Apesar de implícito na prestação do serviço, havia lacuna normativa que não previa com a devida sanção pecuniária o descumprimento dessa regra.

84. Ademais, estabelece ainda a obrigatoriedade de comunicação de qualquer alteração de preço, fundamentando as elevações de preço com as devidas justa causa, conforme procedimento estabelecido em recente trabalho de Método de Regulação de Preços na Navegação Interior (Processo Eletrônico 50300.005469/2018-66).

85. Por fim, o art. 31, caput, do Código de Defesa do Consumidor - CDC ([Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990](#)) determina ao fornecedor o dever de informar ao consumidor, sempre de maneira clara, precisa, ostensiva e em língua portuguesa, a respeito do preço e demais características relevantes sobre o serviço ofertado. Note-se que a proposta visa maior transparência à relação de consumo, pois assegura que o consumidor seja devidamente informado sobre eventuais majorações de tarifas dos serviços públicos.

86. Portanto, a determinação de prazo específico para os reajuste e revisão de tarifas, com comunicação à ANTAQ e aos usuários com antecedência mínima de 30 dias demonstra-se adequada para os preceitos da norma em revisão, em especial para que possibilite ao usuário a programação adequada do orçamento familiar mensal, com prazo razoável para amortizar os possíveis impactos da majoração dos preços.

87. Pro fim, inclusa previsão que condiciona a análise de preços e os devidos critérios de julgamento das causas da elevação a estudos de níveis de mercado determinados pela Superintendência de Regulação (SRG). Esses critérios estão devidamente fundamentos em projeto

de Método de Regulação de Preços na Navegação Interior (Processo Eletrônico 50300.005469/2018-66), que criou metodologias para classificação de mercados e análise de justa causa de tarifas, e publicados na página da ANTAQ na internet.

### **Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC)**

88. Trata-se de definição de Serviço de Atendimento ao Consumidor, comumente denominado SAC. O [Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008](#), fixa as normas gerais sobre esse serviço, instituindo sua obrigatoriedade no âmbito dos fornecedores de serviços regulados pelo Poder Público federal (art. 1º), com vistas à observância dos direitos básicos do consumidor de obter informação adequada e clara sobre os serviços que contratar e de manter-se protegido contra práticas abusivas ou ilegais impostas no fornecimento desses serviços.

89. Por se tratar de legislação federal que impõe obrigação a todos os fornecedores de serviços regulados pelo Poder Público federal, com exigência obrigatória desde julho de 2008, a adequação normativa não cria novos deveres já exigíveis aos regulados.

90. Apesar disso, foi prevista a possibilidade dos prestadores oferecerem serviço de atendimento eletrônico, com o mesmo tratamento das demandas telefônicas. Nesse sentido, existe ferramenta governamental, gratuita, que disponibiliza sistema de solução de conflitos de consumo pela internet, denominado [Consumidor.gov.br](#). Portanto, além da disposição legal imposta, a possibilidade de implementar ferramenta gratuita e eficaz na interlocução entre consumidores e empresas não onerará os prestadores de serviço público.

### **Código de barras bidimensional**

91. Trata-se de adequação da redação para inserir mecanismo de código de barras bidimensional nas placas de avisos nas embarcações e nos postos de venda de passagens. Isso facilitará a identificação das informações pela internet do Termo de Autorização e da embarcação autorizada, em dispositivos móveis tanto pelos agentes fiscais da ANTAQ quanto pelos usuários do transporte.

### **Reclamações encaminhadas pelos usuários**

92. Trata-se de adequação do prazo para que as autorizadas respondam às reclamações encaminhadas pelos usuários, resolvendo-as no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro. A alteração faz-se necessária para o alinhamento ao prazo estabelecido no art. 17. do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008.

### **Nome Social**

93. O nome social é a designação pela qual a pessoa travesti ou transexual se identifica e é socialmente reconhecida. O [Decreto nº 8.727, de 28 de abril de 2016](#) estabeleceu que os órgãos e as entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, em seus atos e procedimentos, devem adotar o nome social da pessoa travesti ou transexual em documentos oficiais e nos registros dos sistemas de informação, de cadastros, de programas, de serviços, de fichas, de formulários, de prontuários e congêneres, de acordo com seu requerimento.

94. Não obstante a inaplicabilidade do citado decreto para a exigibilidade do *nome social* perante as autorizadas de serviço público, será conveniente esta ANTAQ, no exercício da competência normativa inerente à atividade regulatória, disciplinar a matéria.

95. Apesar do uso do nome social garantir às pessoas travestis e transexuais tratamento condizente com sua personalidade e sua identidade de gênero, a identificação civil no embarque do passageiro é necessária para a salvaguarda dos direitos de terceiros, tanto na prevenção de fraudes quanto no reconhecimento de cidadãos com ordens de prisão decretadas, por exemplo.

96. Para circundar os impedimentos nesses dois cenários conflitantes, da garantia de tratamento digno ao passageiro e da segurança jurídica na identificação civil, alguns órgãos de segurança pública dos Estados já passaram a emitir carteiras de identidade com registro de identificação social, válidas como documentos públicos aptos a identificar o cidadão perante terceiros. O primeiro Estado brasileiro a adotar essa medida foi o Rio Grande do Sul, seguidos dos estados do Pará, Mato Grosso do Sul e São Paulo.

97. Recentemente a Receita Federal publicou [Instrução Normativa](#) que permite, a requerimento do interessado, a inclusão de nome social de pessoa travesti ou transexual. Dessa maneira, o nome social constará dos documentos “Comprovante de Inscrição” e “Comprovante de Situação Cadastral” no CPF, podendo assim ser atestada a identidade do passageiro que se identificar com o nome social. Ademais, o novo [Decreto nº 9.278, de 5 de fevereiro de 2018](#), que regulamenta a validade nacional às Carteiras de Identidade e regula sua expedição, trata em seu art. 8º da possibilidade de inclusão do nome social na Carteira de Identidade.

98. Portanto, o dispositivo proposto garantirá o embarque ao passageiro que registrou seu nome social em bilhete de passagem no serviço de transporte de navegação sob competência desta Agência, sem no entanto, fragilizar os mecanismos de identificação de passageiros.

#### **Pedido de autorização preferencialmente em requerimento digital no Sistema de Outorga Eletrônica – SOE**

99. Trata-se de adequação da norma ao Sistema de Outorga Eletrônica - SOE, já implementado de maneira subsidiária ao processo de requerimento tradicional. Opta-se pela exclusividade do método eletrônico, devido a agilidade e desburocratização de procedimentos que a ferramenta proporciona.

100. O principal objetivo da implantação do SOE é possibilitar aos interessados em solicitar autorização para a prestação dos serviços de transporte o envio de informações preferencialmente em ambiente virtual, com interface amigável para instrução do processo de outorga eletrônica no Sistema Eletrônico de Informações (SEI). O SEI é um sistema tipicamente de instrução processual, ambiente no qual todos os processos da ANTAQ devem estar pautados, inclusive os de outorga. Com a implantação do Sistema de Outorga Eletrônica, a ANTAQ espera reduzir em 50% o tempo de análise de outorga, que varia de acordo com o processo. Em norma auxiliar, que instruirá os pedidos de outorga eletrônicos, serão tratados os casos parâmetros de funcionalidade do sistema e de indisponibilidade.

#### **Exigência de operação exclusivamente em instalações portuárias autorizadas ou registradas pela ANTAQ**

101. A intenção é que as EBN's operem apenas em terminais autorizados ou registrados pela ANTAQ, porém, sem inviabilizar a operação em localidades onde esses terminais não existam ou não tenham disponibilidade/capacidade de atender a todas as embarcações. A criação da exigência visa, principalmente, à segurança e ao conforto dos usuários, por meio da operação em terminais com infraestrutura preparada para movimentação pessoas e cargas.

102. Entretanto, tendo em vista que, após o recebimento da chancela governamental, há terminais autorizados e registrados com obras de construção e/ou adequação em andamento, faz-se necessário abrir prazo para adaptação da medida. Dessa forma, foi estabelecido que a exigência terá

sua eficácia suspensa até 1 de agosto de 2020, data a partir da qual esta Agência Reguladora começará a exigir o cumprimento do dispositivo.

### **Bilhete de Passagem Eletrônico**

103. O Bilhete de Passagem Eletrônico (BP-e), instituído pelo [Ajuste SINIEF 01/17](#), é um documento fiscal de existência exclusivamente eletrônica, semelhante aos outros documentos fiscais eletrônicos existentes (NF-e, NFC-e, CT-e, CF-e ou SAT) que substituirá o atual bilhete de passagem rodoviário, ferroviário e aquaviário.

104. Com validade jurídica garantida pela assinatura digital do emitente, esse documento eletrônico simplificará as obrigações acessórias dos contribuintes e permitirá, ao mesmo tempo, o acompanhamento em tempo real das operações comerciais pelo Fisco.

105. O BP-e (Modelo 63) será utilizado como modelo nacional para substituir a sistemática atual de emissão do Bilhete de Passagem Aquaviário, documento em papel no modelo 14. Não foi estabelecido nenhuma obrigatoriedade ao uso do BP-e até o momento, ficando a critério das Secretarias de Estado de Fazenda de cada unidade da federação a adoção do BP-e. (Vide [Portal BP-e](#)).

106. Portanto, a presente proposta visa estabelecer obrigação condicionada a instituição do projeto de bilhete eletrônico pelo órgão tributário estadual. Caso a secretaria estadual da fazenda tenha aderido ao BP-e, os autorizados deverão utilizar também na emissão do bilhete de passagem eletrônico aquaviário. Caso contrário, seguirá as tradicionais determinações instituídas nesta Resolução.

107. Como contrapartida, será desonerada a emissão da terceira via do bilhete de passagem. Assim, caso se emita o Bilhete Eletrônico, a autorizada não necessitará de manter em sua posse e disponível em sua sede a terceira via do bilhete, utilizada para fins de controle e fiscalização pela ANTAQ e demais órgão competentes.

### **Rampa de acesso balaustrada**

108. Trata-se de dispositivo obrigatório para embarque e desembarque de passageiros enumerado na [NORMAM-02/DPC](#) (Anexo 3-M Item 12), que determina a utilização de rampa de acesso balaustrada. A inclusão se justifica pela necessidade de normatização desse item de segurança também por esta ANTAQ, reforçando a importância da obrigatoriedade desse dispositivo para o embarque e desembarque de passageiros com segurança.

### **Apresentação de documentos em cópia simples ou digital**

109. Com o objetivo de desburocratizar a relação com os cidadãos e aumentar a eficiência do Estado, o Governo Federal publicou em 18 de julho de 2017 o [Decreto nº 9.094/2017](#), que estabelece novas regras para simplificar o atendimento de usuários dos serviços públicos. Referido decreto pretende eliminar etapas desnecessárias e documentos do cidadão que o Estado já possua.

110. Dentre as inovações apresentadas pelo novo normativo está a dispensa do reconhecimento de firma e a autenticação de documentos expedidos no país, assim, ao usuário prevalecerá a presunção de boa-fé nas declarações e documentos apresentados ao Poder Público.

111. Com a implementação desse novo normativo, com vigência a partir de sua publicação, a ANTAQ pretende assim racionalizar os métodos e procedimentos de controle, eliminando formalidades e exigências cujo custo econômico e social seja superior ao risco envolvido.

112. Como diretriz, prevalece a presunção de boa-fé do usuário nas manifestações em atestados, certidões ou outros documentos exigidos pelo ente público, mantendo-se ainda previsão de

que o teor e a integridade dos documentos serão de responsabilidade do administrado, que responderá nos termos da legislação civil, penal e administrativa por eventuais fraudes.

113. No entanto, está resguardada ainda à Administração Pública a possibilidade de excepcionar a regra, caso haja dúvida quanto à autenticidade do documento, incluindo-se possíveis adulterações. Nesses casos, é permitida a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, explicitando as razões que levaram à dúvida, como também a instauração de diligência para verificação do documento objeto de questionamento.

### **Alterações formais relevantes das empresas autorizadas**

114. Trata-se de alteração de dispositivo que prescreve obrigações ao transportador em informar à ANTAQ as alterações no contrato ou estatuto social, o encerramento permanente da operação e alteração de qualquer tipo na frota da autorizada. Opta-se pela simplificação da redação e dos itens exigidos, requerendo apenas as mudanças de endereço, alterações empresariais e na frota em operação.

115. A substituição do termo "substituição de administradores, alterações e/ou transferência de controle societário" por "alterações no contrato ou estatuto social" visa essa simplificação, deixando clara que se trata de qualquer alteração no contrato ou estatuto social, como as alterações dos responsáveis legais pela gestão empresarial da atividade outorgada, seja essa alteração uma transferência, exclusão ou inclusão.

116. A supressão do termo "alterações patrimoniais relevantes" pretende desonerar os operadores de encargo genérico e de difícil verificação pela área técnica.

117. Ademais, a alteração proposta visa ainda padronizar os enunciados trazidos em outras resoluções correlatas, como é o caso da [Resolução nº 1.274-ANTAQ/2009](#), que trata da modalidade de transporte na navegação interior de travessia. O enunciado proposto é a reprodução literal do dispositivo corresponde da citada resolução (inc. VII, art. 14), que possui as mesmas diretrizes e características gerais da presente norma.

118. Por fim, acrescida obrigação de apresentação de instrumento de procuração para o requerente representado por procurador. O presente dispositivo foi incorporado à norma para garantir a segurança jurídica das solicitações de alterações do Termo de Autorização, em especial para assegurar que o representante da empresa ou seu procurador tenha poderes para peticionar em seu nome.

### **Envio de informações à ANTAQ pelas autorizadas**

119. Trata-se de alteração de periodicidade de envio de dados operacionais das linhas autorizadas de bimestralmente para mensalmente. Justifica-se a modificação do prazo devido aos avanços percebidos na infraestrutura de telecomunicações nas localidades onde as empresas transportadoras atuam.

120. Sobre o assunto, foi realizado análise da cobertura de rede móvel na navegação interior (SEI nº 0318947), que compila os dados de disponibilidade de sinal de internet nos 20 mil quilômetros de vias economicamente navegadas. Nesse universo foi identificado um patamar satisfatório de cobertura em grande parte das localidades que possuem atracação e embarque e desembarque de passageiros ou cargas (95% com sinal de celular estável), o que justifica a modificação do envio de dados para o intervalo mensal.

121. Ademais, foram promovidos ajustes textuais à redação, para prever a possibilidade de exigência, a qualquer tempo, dos dados especificados no dispositivo, sendo obrigatória a coleta e

agrupamento de número total por viagem, com início e fim das viagens, inclusive nas seções da linha. Ajustado ainda a previsão de envio de passageiros transportados com benefícios de desconto e cortesias, segmentado por tipo de benefício.

122. Ainda, prescrita a obrigatoriedade de envio dos dados conforme estabelecido em procedimento no sítio da ANTAQ na internet, até o último dia do mês subsequente ao da compilação dos dados.

#### **Adequação normativa: substituição do termo "venda de passagem" por "emissão de passagem"**

123. Trata-se de simples adequação normativa para manter a congruência do termo "venda de passagem" com os mecanismos de gratuidades desta Resolução.

124. Ao se conceder uma gratuidade legal (idoso, jovem, deficiente ou criança) existe necessariamente a emissão de bilhete de passagem, no entanto, tecnicamente não há a venda de uma passagem. A manutenção do termo poderia supor que esse dispositivo não se aplicaria para os casos de concessão de gratuidades.

125. Opta-se, portanto, pela substituição do termo "venda de passagem" em todas as suas ocorrências nesta norma para "emissão de passagem".

#### **Detalhamento da obrigação de prestação de informações aos usuários dos procedimentos de emergência**

126. O acréscimo proposto pretende esclarecer o modo e as informações mínimas que deverão ser transmitidas ao usuários quanto aos procedimentos de emergência. Para o método de disponibilidade da informação, opta-se pelo meio oral ou audiovisual, tecnicamente menos oneroso para os transportadores, que já disponibilizam na maioria das localidades de sistema sonoro de entretenimento. Sobre as informações mínimas, requere-se a explicação quanto aos itens essenciais de segurança na navegação, demonstrando os locais defesos de circulação de passageiros e a localização e modo de uso dos coletes e itens de salvatagem na embarcação.

#### **Vedação do transporte de bagagem despachada no convés de passageiros**

127. Trata-se de acréscimo de proibição aos usuários de transportar sua bagagem despachada no convés de passageiros. Apesar de algumas embarcações permitirem que o passageiro leve toda sua bagagem junto consigo, sem despachar, quando a carga é grande isso compromete a segurança dos demais passageiros.

#### **Transporte de crianças acompanhadas de responsáveis, gratuidades e descontos infantis**

128. Conforme apontamentos da Superintendência de Fiscalização, existe preocupação quanto a prática de abusos de concessão de gratuidades oferecidas a crianças no transporte aquaviário, atualmente não dispondo de uma limitação quanto a quantidade de concessões por embarcação ou por passageiro acompanhante.

129. De fato, a norma não traz limitação ao exercício desse direito, permitindo que seja transportado um número indeterminado de crianças até cinco anos de idade, desde que não ocupem acomodação individual. Somado a isso, as [Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM-02/DPC](#) (Item 0602-q) definem que será considerado passageiro a criança com menos de um ano de idade e, portanto, são contabilizadas na verificação da

lotação máxima da embarcação.

130. Tendo em vista que as embarcações não podem transportar passageiros acima da lotação máxima definida, na prática a concessão da gratuidade infantil, mesmo não ocupando uma acomodação individual, restringe a disponibilidade de vagas de passageiros pagantes, contribuindo assim para o desequilíbrio econômico-financeiro no mercado regulado.

131. Observa-se, portanto, a necessidade de imposição de restrição do benefício em duas modalidades distintas: a limitação do número de gratuidades para um mesmo acompanhante, seja ele pagante ou não; e a limitação do número total de gratuidades por viagem, de maneira que não se permita o transporte de passageiros acima da capacidade máxima estabelecida para a embarcação.

132. Em contrapartida à restrição da regra atual, concede-se o benefício de desconto em 50% do preço de passagem, para todas as crianças de até 12 anos de idade. Assim, pretende-se equilibrar os interesses dos regulados (empresas e usuários), mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro da linha e a promoção de tarifa de serviço módica.

133. Por fim, reiterada a observância do transporte de crianças com responsáveis legais, conforme nova redação do art. 17-D e 17-E.

#### **Direito do usuário de transportar bagagem no compartimento de carga**

134. Trata-se de supressão do termo "e volume máximo de duzentos decímetros cúbicos" do dispositivo que limita o direito do usuário de transportar, sem custo adicional, bagagem no compartimento de carga. Essa remoção justifica-se pela dificuldade prática de se mensurar a dimensão das bagagens na navegação interior, tanto pelos usuários quanto pelos fiscais da Agência.

135. Dessa maneira, a simplificação do inciso permitirá uma melhor flexibilidade dos trabalhos das equipes de finalização e traduzirá em maior transparência dos direitos dos usuários.

#### **Transporte ou embarque de animais vivos, ovos férteis e outros materiais de multiplicação animal**

136. Trata-se de reprodução do [artigo 15, inciso V](#) da Resolução nº 912, que determina o desembarque ou impede o embarque de usuários que transportar animais vivos, ovos férteis e outros materiais de multiplicação animal sem o devido acondicionamento e em desconformidade com a legislação pertinente. Esta disposição existia somente para resguardar o empresário, que podia negar o embarque desses animais, mas não instituía obrigação direta. Esse acréscimo pretende enfatizar que o transportador não poderá fazer o transporte sem o acondicionamento adequado.

137.

#### **Prioridade de atendimento, gratuidades ao jovem carente e passe livre ao Auditor-Fiscal do Trabalho**

138. Trata-se de reprodução do artigo 42 do [Estatuto do Idoso](#), que determina que seja assegurada a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

139. Devido a semelhança do beneficiário idoso às demais categorias de passageiros com atendimento especial, optou-se em estender essa prerrogativa também às pessoas com deficiência, gestante, lactante, pessoa acompanhada de criança de colo.

140. Previsto, ainda, dispositivo que garante benefício de gratuidade ao jovem de baixa renda, conforme disposto na [Resolução Normativa nº 16-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2017](#).

141. Por se tratar de reprodução de dever já imposto aos autorizados, regulado

especificamente na referida norma especial, a remissão feita nesse dispositivo tem propósito meramente informativo, com a finalidade específica de compilar, em um único artigo, as principais obrigações impostas às empresas que prestam o serviço autorizado.

142. Por fim, incorporado dispositivo que garante aos Auditores-Fiscais do Trabalho e aos Agentes de Higiene e Segurança do Trabalho, no exercício das atribuições do cargo, o passe livre ao transporte de qualquer natureza, nos termos do art. 34 do [Decreto nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002](#):

Art. 34. As empresas de transportes de qualquer natureza, inclusive as exploradas pela União, Distrito Federal, Estados e Municípios, bem como as concessionárias de rodovias que cobram pedágio para o trânsito concederão passe livre aos Auditores-Fiscais do Trabalho e aos Agentes de Higiene e Segurança do Trabalho, no território nacional em conformidade com o disposto no art. 630, § 5º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), mediante a apresentação da Carteira de Identidade Fiscal.

Parágrafo único. O passe livre a que se refere este artigo abrange a travessia realizada em veículos de transporte aquaviário.

143. Por se tratar de benefício de gratuidade decorrente de legislação federal, vigente desde 2002, sua observância já se tornou obrigatória a todos os operadores do transporte aquaviário desde então. Logo, a incorporação desse dispositivo não cria novos deveres por esta Agência, visto que esse ônus já deve ser suportado pela atividade empresarial.

### **Transporte de combustível para consumo**

144. Trata-se de permissão normativa que possibilita que os operadores transporte combustível para consumo da própria embarcação, caso seja necessário para a execução do serviço naquelas viagens em longos trajetos, onde o apoio de abastecimento da embarcação seja limitado ou tecnicamente inviável.

145. Devida a periculosidade do transporte de cargas inflamáveis, esse transporte não poderá ser realizado quando se transportar passageiros na mesma viagem. A regra, todavia, é relativizada ao se tratar do transporte de combustível estritamente necessário para o consumo da própria embarcação, desde que acondicionado em recipientes apropriados e adequados, e em locais segregados dos passageiros.

### **Práticas abusivas à relação de consumo**

146. Trata-se de dispositivos que garantem ao usuário os mesmos direitos garantidos pelo consumidor, com reprodução adaptada do art. 39, inc. I, V, IX e X do Código de Defesa do Consumidor - CDC ([Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990](#)), sendo eles:

- a) exigir do usuário vantagem manifestamente excessiva;
- b) elevar sem justa causa o preço dos serviços;
- c) condicionar a prestação do serviço autorizado ao fornecimento de outro produto ou serviço; e
- d) discriminhar ou recusar a venda e a prestação do serviço autorizado ao usuário.

### **Extinção de autorização**

147. Trata-se de dispositivo que prevê as possibilidades de extinção da autorização emitida. Essa adequação mantém a similaridade da norma de transporte de passageiros e misto na navegação de travessia ([Resolução nº 1.274-ANTAQ, de 3 de fevereiro de 2009](#)), com reprodução parcial do

dispositivo para a presente norma de navegação longitudinal de passageiros e misto.

148. Acrescido apenas a previsão de revogação tácita da autorização caso não haja o início da prestação do serviço autorizado, com texto original da infração do art. 20, inciso XXV, já suprimido na presente minuta e transformado em procedimento de extinção, ao invés de multa.

### **Refeições servidas a bordo**

149. Trata-se de dispositivo que impõe ao transportador dever de informação aos usuários sobre os produtos acessórios vinculados ao preço de passagem, em especial sobre as refeições servidas a bordo.

150. O serviço de alimentação nas embarcações é oferecido como diferencial em grande parte das embarcações na navegação interior, e apesar do seu oferecimento ser uma liberalidade dos operadores, ao passo que é diretamente vinculado ao transporte coletivo de passageiros, deve seguir os mesmos preceitos da prestação do serviço público autorizado, em especial os deveres de generalidade. Por esse motivo, onde as refeições servidas possuem natureza de cortesia, não deverá a empresa fazer distinção entre aqueles que pagam passagem integral ou aqueles beneficiários de gratuidades ou descontos legais e normativos.

151. Ademais, devido a isonomia de tratamento pugnada pelos estatutos do idoso e deficiente, as empresas também não poderão fazer distinção de direitos a beneficiários de gratuidade.

## **DESCRÍÇÃO E COMPARAÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO, SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS E ESCOLHA DA MELHOR ALTERNATIVA**

152. Diante do cenário apresentado, bem como das competências acima elencadas, identificou-se as seguintes opções regulatórias:

I - **Manter o *status quo*.** Manter a situação atual implicaria em não regular o tema. Não obstante esta seja viável, uma vez que implica na manutenção do cenário atual, não é recomendado visto a determinação de consolidação de normas advinda do [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), e a inviabilidade racional de agregar os normativos de transporte em dispositivos semelhantes.

II - **Consolidar as normas pelo regime jurídico e tipo de transporte:**

a) A imprecisão dos diversos termos de transporte restringem a correta interpretação do mercado de transportes, acarretando em divergências que se seguiram ao tratar de dois regimes jurídicos como se fossem um só.

b) A subdivisão, por vezes, trouxe ausência de clareza quanto aos propósitos da regulação, com direcionamentos técnicos mais focados no modo de navegar em detrimento ao modo de transportar.

c) Isso porque, ao tratarmos do transporte aquaviário, o modo de navegar (se até 11 milhas ou acima disso) não trás separação útil para se delimitar quais os serviços são afetos aos deveres de serviço público e quais aqueles são eminentemente atividades econômicas exercidas em proveito particular.

d) A proposta de simplificação pretende consolidar os instrumentos normativos sob o mesmo regime jurídico, segregando nitidamente aqueles afetos ao direito público, de um lado, e os de direito privado, de outro. Aquelas normas, por outro lado, que trazem procedimentos para outorga e afretamento de embarcações, por delimitarem dispositivos gerais sobre documentação e mecanismos de requisição perante a

ANTAQ, merecem norma exclusiva, fora das normas que tratam das novas modalidades de transporte.

153. Diante do exposto, e considerando as opções regulatórias aventadas, quais sejam: i) manter o *status quo*; e ii) consolidar as normas pelo regime jurídico e tipo de transporte; entendeu-se que a opção mais eficiente seria a ii), conforme motivos apresentados no item II acima.

## 1. CONSIDERAÇÕES FINAIS

154. Diante do exposto, considerando a competência da ANTAQ em regulamentar o transporte aquaviário; as contribuições e análises ao longo dos autos deste processo (50300.009504/2020-31); e as alternativas regulatórias propostas, conclui-se que a proposta de norma está pronta para análise pela SRG, com indicativo de encaminhamento de texto final revisado para a Diretoria.

155. Optou-se por encaminhar 9 (nove) documentos, incluindo o presente relatório de AIR, a saber:

- a) Resolução-MINUTA GRI (SEI nº 1229601): Direitos e Deveres no Transporte Público na Navegação Interior. Versão comentada.
- b) Resolução-MINUTA GRI (SEI nº 1229605): Direitos e Deveres no Transporte Público na Navegação Interior. Versão sem comentários.
- c) Resolução-MINUTA GRI (SEI nº 1229626): Direitos e Deveres no Transporte Privado na Navegação Interior. Versão comentada.
- d) Resolução-MINUTA GRI (SEI nº 1229630): Direitos e Deveres no Transporte Privado na Navegação Interior. Versão sem comentários.
- e) Resolução-MINUTA GRI (SEI nº 1229632): Critérios e Procedimentos para Outorga de Serviços de Transporte e Homologação e Afretamento de Embarcações na Navegação Interior. Versão comentada.
- f) Resolução-MINUTA GRI (SEI nº 1229634): Critérios e Procedimentos para Outorga de Serviços de Transporte e Homologação e Afretamento de Embarcações na Navegação Interior. Versão sem comentários.
- g) Resolução-MINUTA GRI (SEI nº 1229651): Atributos Mínimos de Serviço Público Adequado para a Navegação Interior. Versão sem comentários.
- h) Mapa de Consolidação de Dispositivos (SEI nº 1229670): Planilha detalhada contendo a correspondência dos dispositivos das antigas normas e o status "revogado" ou "revisado e consolidado".
- i) Instrução Normativa-MINUTA GRI (SEI nº 1229645): Glossário dos Termos e Conceitos Técnicos para a Navegação Interior. Versão sem comentários.

156. Ressalta-se que, sendo aprovado pela Diretoria Colegiada, o texto deve ser submetido a audiência pública, por afetar direitos dos agentes atuantes no setor, nos moldes do disposto no artigo 68 da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

157. Para apreciação superior.

[1] Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros da Região Amazônica, Faculdade de Engenharia Naval da Universidade Federal do Pará – UFPA/ANTAQ (2017). Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/caracterizacao-da-oferta-e-da-demanda-do-transporte-fluvial-de-passageiros-na-regiao-amazonica/>. Acesso em: 7 ago. 2020.

[2] Discussão conceitual sobre a classificação dos serviços de transporte na navegação interior. 10º Seminário Internacional de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior, 2017. Disponível em: <https://sobena2017.galoa.com.br/br/node/1059/>. Acesso em: 7 ago. 2020.

[3] BARBOSA, Ana Emilia Fioreze. Regulamentação dos serviços de fretamento. In: Série Cadernos Técnicos – Volume 9: Transporte por fretamento. São Paulo: ANTP, 2012, p. 47.

Atenciosamente,

**Pedro Henrique Soares**

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários

**Karina Seto Shimoishi**

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Henrique Soares, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 15/01/2021, às 20:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1229711** e o código CRC **2CCBCB62**.