



Relatório de Contribuições Validadas

Audiência: 14 / 2024

Texto da Audiência:

afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação, ou parte dela, armada e tripulada, para operá-la por tempo determinado;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Posidonia Shipping & Trading Ltda.	II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, para operá-la por tempo determinado;	O afretamento por tempo de parte da embarcação é inviável.
Total de contribuições do dispositivo: 1		

embarcação brasileira: aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	V - embarcação de bandeira brasileira: a que tem o direito de arvorar bandeira brasileira, conforme a legislação em vigor;	Proposta de manter a expressão "bandeira brasileira" e não utilizar "embarcação brasileira". Embarcação brasileira, para efeitos fiscais e tributários, é a embarcação construída no Brasil. A proposta visa evitar interpretações que podem prejudicar as EBNs.
SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	embarcação de bandeira brasileira: a que tem o direito de arvorar bandeira brasileira, conforme a legislação em vigor;	Muito embora previsão da definição no artigo 2º XV da Lei 9.434/97 (incluída pela Lei 14.301/2022), sugerimos a manutenção da redação original, ou seja, "embarcação de bandeira brasileira", uma vez que a mudança de redação pode gerar interpretação equivocada, como se a embarcação tivesse sido construída no Brasil. Nesse caso, a presente sugestão busca como oportunidade, evitar divergências quanto ao entendimento do termo/nomenclatura, já que, quando denominada "embarcação de bandeira brasileira", facilita o entendimento de que a construção não se limitou ao Brasil, e quando denominado "embarcação brasileira", esse entendimento pode não ocorrer de forma automática, ainda que, tal ponto tenha sido abordado na descrição do termo/nomenclatura.
Total de contribuições do dispositivo: 2		

Não é objeto de outorga de autorização de navegação, nem é tipificada como parte da frota operacional de uma EBN a embarcação adaptada para operação de regaseificação do tipo Floating Storage and Regaseification Unit – FSRU, fundeada em Águas Jurisdicionais Brasileiras, quando utilizada exclusivamente como instalação de apoio, sem exercer atividade de transporte.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Empresa de Navegação Elcano S.A.	INCLUIR UM SEGUNDO PARÁGRAFO ADICIONAL AO PARÁGRAFO ÚNICO EXISTENTE : "Não é objeto de outorga de autorização de navegação de cabotagem, nem é tipificada como parte da frota de uma EBN, a embarcação do tipo EC2, nos termos definidos pela Autoridade Marítima."	Para um transporte marítimo adequado, importante ressaltar algumas das características típicas que são universalmente aceitas: 1) A capacidade de transportar grandes quantidades de carga; 2) uso de instalações portuárias apropriadas para o manuseio de carga; 3) uso de eventuais conexões intermodais; 4) Versatilidade; 5) Flexibilidade. Em síntese, pode-se afirmar que, conceitualmente, o transporte marítimo designa cargas em grandes volumes ou tonelagem, em navios especializados para o transporte de tais cargas.

		<p>Porém, como bem aponta a ANTAQ em sua Nota Técnica 419/2024/GOA/SOG, o transporte de cabotagem não traz em sua definição o Volume ou o Tipo de Carga, o que dá ensejo a se apresentar como suporte ao pedido de autorização de outorga qualquer embarcação capaz de navegar em mar aberto. Entretanto, fica evidente que outros critérios devem ser adotados para balizar a atuação da Agência Reguladora, observados os princípios gerais da Lei nº 10233/2001. Desta forma, necessário para a composição do Requisito Técnico, em complemento aos critérios hoje adotados: I) as embarcações devem cumprir as Convenções-Chave da Organização Marítima Internacional: SOLAS, MARPOL e STCW; ou II) quando a empresa apresentar embarcações não-SOLAS que porventura venham a ser empregadas na cabotagem devem estar na classe EC1, conforme definido na NORMAM 201, devidamente certificadas por Entidade Certificadora; III) A empresa que apresenta um requerimento de autorização de outorga deve possuir o Documento de Conformidade (DOC), emitido pela Autoridade Marítima, ou uma Organização Reconhecida para atuar em seu nome; IV) As embarcações SOLAS devem possuir o Certificado de Gerenciamento de Segurança (SMC); as embarcações EC1 devem apresentar o Certificado de Segurança da Navegação (CSN); As especificações das alíneas I) e II) definem aspectos que, s.m.j., merecem ser considerados: 1. uma arqueação mínima compatível com o porte do que se espera de uma embarcação adequada ao conceito de transporte Marítimo, ainda que abaixo da arqueação estipulada pelo Tribunal Marítimo para registro da embarcação naquele Tribunal (no caso de embarcações EC1); 2. as embarcações EC1 são submetidas à certificação por Entidade Certificadora; as embarcações SOLAS são classificadas por Sociedades Classificadoras; As especificações das alíneas III) e IV) indicam o cumprimento de requisitos estabelecidos pelo Código Internacional de Gerenciamento de Segurança por uma EBN.</p>
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	<p>Parágrafo único. Não é objeto de outorga de autorização de navegação, nem é tipificada como parte da frota de uma EBN a embarcação adaptada para operação de regaseificação do tipo Floating Storage and Regasification Unit – FSRU fundada ou atracada em águas Jurisdicionais Brasileiras, quando utilizada exclusivamente como instalação de apoio, sem exercer atividade de transporte</p>	<p>As FSRU podem ficar atracadas ou fundeadas e para ser completo propomos o ajuste no parágrafo único.</p>
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	<p>Parágrafo único. Não é objeto de outorga de autorização de navegação, nem é tipificada como parte da frota de uma EBN a embarcação adaptada para operação de regaseificação do tipo Floating Storage and Regasification Unit – FSRU fundada ou atracada em águas Jurisdicionais Brasileiras, quando utilizada exclusivamente como instalação de apoio, sem exercer atividade de transporte</p>	<p>As FSRU podem ficar atracadas ou fundeadas e para ser completo propomos o ajuste no parágrafo único.</p>
<p>Total de contribuições do dispositivo: 3</p>		

para a navegação de cabotagem, apresentar o contrato de afretamento de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira, a casco nu, adequada à navegação pretendida e em condição de operação comercial, por prazo igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário da embarcação.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	<p>III - para a navegação de cabotagem, apresentar; a) contrato de afretamento de embarcação estrangeira com o consentimento para suspensão de bandeira, a casco nu em condição de operação comercial, pelo prazo igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário da embarcação, e b) a embarcação deverá ter a bandeira substituída pela brasileira em até 180 dias após a outorga, e c) a outorga só</p>	<p>O processo de troca da bandeira exige da EBN trâmites burocráticos iniciando com a outorga para que possa ter a embarcação na bandeira. Para evitar o looping processual propomos dividir o processo em três fases: - a outorga para que possam pedir o registro da embarcação em nome da EBN na bandeira brasileira; - prazo para registro da embarcação na bandeira brasileira - limitação para que a EBN somente possa opera comercialmente, inclusive com a possibilidade de circularizar cargas, somente após apresentar a embarcação na bandeira brasileira.</p>

	terá vigência para operação comercial após a apresentação à ANTAQ do registro da embarcação na bandeira brasileira.	
Armando Freigedo Rodrigues Filho	A proposição é de inserção de um novo inciso com a seguinte redação: IV - A empresa brasileira de navegação detentora de outorga para a navegação de cabotagem com base em um dos incisos anteriores e que detenha, em sua frota registrada na ANTAQ, embarcação de bandeira brasileira apta a operar no transporte marítimo internacional, poderá solicitar outorga para operar na navegação de longo curso fundamentada nessa embarcação.	O Art. 5º da Lei 9.432/97 dispõe que a operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e aos armadores de todos os países, observados os acordos formados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. O Decreto Lei 666/69, citado no referido artigo, perdeu sua eficácia ao ter seu Artigo 2º revogado pela Lei 4.195 /21 – o que na prática extinguiu as cargas prescritas à bandeira brasileira decorrentes de importações de órgãos públicos e empresas estatais, além das operações cobertas por favores fiscais. Os acordos marítimos bilaterais com reserva de carga, no qual o Brasil era parte, como os firmados com Argentina e Uruguai, foram denunciados e extintos. Não subsiste, portanto, qualquer vantagem em termos regulatórios do uso do navio de bandeira brasileira na navegação de longo curso. A questão outorga de autorização para operar na cabotagem com fundamento em embarcação estrangeira a ser registrada no REB, sem lastro, conforme disposto nos §§1ª e 4º do Art.10 da Lei 9.432, foi enfrentada por essa Agência quando da solicitação apresentada pela Norcoast Logística, sendo objeto do Acórdão 541/2023, onde a Diretoria, por unanimidade e com base nos pareceres técnicos e jurídicos, entendeu que essas disposições da Lei eram autoaplicáveis e não subsistiam as exigências de embarcação de registro brasileiro constantes na RN 05/2016. Da mesma forma foi também concedida outorga à Braskem S.A para operação na Cabotagem com base em embarcação estrangeira a ser registrada no REB. O uso dessas embarcações na navegação de longo curso foi objeto de consulta formulada pela Mercosul Line, que gerou o Acórdão 97/2024, onde a Diretoria Colegiada dessa Agência decidiu que as embarcações registradas no REB, sem lastro, não possuem restrições regulatórias para operação na navegação de longo curso. No nosso entendimento, restringir o acesso à navegação de longo curso a uma EBN de cabotagem que tenha a posse e seja armadora de navios de bandeira brasileira aptos a operar no longo curso tem o único efeito de prejudicar essa empresa em detrimento de seus concorrentes internacionais. Seria absurdo, por exemplo, o brigar uma EBN a fretar no todo ou parcialmente seu navio de bandeira brasileira a uma empresa estrangeira para fazer uma operação no Mercosul.
Total de contribuições do dispositivo: 2		

A comprovação dos requisitos relacionados no art. 5º se dará por meio da apresentação de:

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	Inserir após os incisos do parágrafo 1º: 2º A - Para a navegação de cabotagem deverá ser apresentado em adição aos citados no parágrafo 1º: - Certificado do Armador (Empresa) - Certificado de borda livre - Declaração de tonelagem ou Certificado de Arqueação - Registro de embarcação no Tribunal Marítimo (PRPM) - Certificado Nacional ou internacional de borda livre - Certificado de Segurança da Navegação – CSN - Certificado de Tripulação de Segurança -CTS - Certificado do Seguro de Casco e Máquinas - Certificado do Seguro P&I (em patamar mínimo superior à R\$ 1.000.000,00)	Regras específicas para as embarcações de cabotagem colbindo embarcações inadequadas para a cabotagem e dando transparência nas exigências para a devida análise técnica da ANTAQ na concessão a outorgas para operam na cabotagem
Total de contribuições do dispositivo: 1		

Provisão de Registro da Propriedade Marítima – PRPM, Título de Inscrição de Embarcação – TIE ou Documento Provisório de Propriedade – DPP;		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	I - provisão de Registro da Propriedade Marítima – PRPM, Título de Inscrição da Embarcação – TIE ou Documento Provisório de Propriedade – DPP ou contrato de afretamento a casco nu com suspensão de bandeira que fundamenta a outorga para operar na cabotagem;	Propomos o acréscimo ao inciso I para adequar ao novo regramento da EBN não ter a propriedade do navio e indicar que documento deve apresentar para atender a possibilidade da sua outorga baseada no novo regramento (parágrafo 1º do art 10 da Lei 9.432/97)
Total de contribuições do dispositivo: 1		

identificação do estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcação(ões).

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	Suprimir o dispositivo.	Este dispositivo deverá ser excluído. Não foi incluída no art. 5o embarcação em construção para obtenção de outorga.
SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	Excluir o inciso.	o artigo 5º não recepcionou a outorga a ser atribuída para embarcações em construção, mas apenas no artigo 6º. Portanto, não merece permanecer.
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	IV identificação do estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcação (ões), quando da construção no Brasil.	A informação do estaleiro construtor só é válida para casos de construção no Brasil, para o que sugerimos o ajuste
Total de contribuições do dispositivo: 3		

O contrato de afretamento de que trata os incisos II e III do caput deverá ser apresentado à Agência, devidamente averbado no respectivo documento de propriedade, registrado no competente Tabelionato de Notas e acompanhado de tradução juramentada, caso o contrato tenha sido celebrado em língua estrangeira.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - ABANI	Adicionar um parágrafo ou acrescentar a este para esclarecer que a referida exigência é dirigida somente para as embarcações afretadas que forem utilizadas como garantidoras de outorga, ou seja, para se preencher o requisito técnico do art. 5º, inciso II por parte da empresa interessada em obter outorga de autorização.	Para o requerimento de inclusão de embarcação afretada por empresas que já possuem autorização e já possui a embarcação garantidora de outorga, o registro de contrato de afretamento em cartório e a averbação em documento de propriedade, bem como exigência de prazo mínimo para afretamento a casco nu não se aplicam, conforme entendimento já pacificado através do Acórdão nº 298-2023-ANTAQ, exarado nos autos do Processo nº 50300.015944/2021-16 que tratou do tema. Vale ressaltar que a diferença entre os conceitos e critérios para cadastro da embarcação garantidora de outorga para outras embarcações da frota da empresa autorizada sempre esteve claro e, inclusive, era ratificado pela própria ANTAQ até alguns anos atrás, porém ocorre que desde há algum tempo a Gerência de Outorgas de Autorização da ANTAQ passou a generalizar a exigência do §2º, pois vem condicionando o cadastro de qualquer outra embarcação ao cumprimento dessas obrigações, além de manter contrato de afretamento a casco nu superior a um ano. Porém, em resumo, atualmente para cadastro de embarcações afretadas a casco nu em frota de empresa autorizada na navegação interior e que já mantém aprestada e em condições operacionais uma embarcação garantidora de outorga, a ANTAQ vem exigindo indiscriminadamente que os contratos de afretamento a casco nu sejam firmados por prazo não inferior a um ano, registrados em cartório e posteriormente averbados no documento de propriedade da embarcação,

contrariando expressamente o Acórdão nº 298-2023-ANTAQ.		
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	§ 2º O contrato de afretamento de que trata o inciso II e III do caput deste artigo deverá ser apresentado à Agência, devidamente averbado no respectivo documento de propriedade, registrado no competente Tabelionato de Notas. Quando necessária a ANTAQ poderá exigir a apresentação da tradução juramentada.	As traduções são custosas e por vezes desnecessárias, mas preservando o direito de exigir, que se faça de acordo com a necessidade.
Armando Freigedo Rodrigues Filho	O contrato de afretamento da embarcação brasileira de que trata o inciso II do caput deverá estar registrado em ofício de notas, e o afretamento deverá estar averbado no registro da embarcação junto ao Tribunal Marítimo ou Capitania dos Portos, conforme aplicável. Na impossibilidade de apresentação da averbação por ocasião do pedido de outorga, a ANTAQ poderá, a seu critério, aceitar o protocolo d Capitania dos Poros referente à averbação, concedendo um prazo para que a peticionária apresente a comprovação da averbação. Para o afretamento de embarcação estrangeira de que trata o inciso III, além do contrato de afretamento deverão ser apresentados o Certificado de Registro de propriedade da embarcação e a autorização de suspensão da bandeira de origem para registro sob bandeira brasileira, emitido pela autoridade competente.	A averbação do contrato de afretamento de embarcação brasileira, quando seu porte for acima de 100 AB e portanto sujeita a registro no Tribunal Marítimo, demora em média 4 meses, considerando a tramitação que por Lei tem que ser iniciada na Capitania e posteriormente remetida ao Tribunal. Esse prazo é incompatível com as necessidades comerciais da empresa que busca a outorga. O que se busca com a redação proposta é trazer para a regulação a realidade do processo, formalizando o que a ANTAQ já tem adotado há muito tempo na prática. Quanto às embarcações estrangeiras, não se aplica a averbação do afretamento no documento de propriedade nem a exigência de registro em cartório brasileiro, que pela Lei do Registro de embarcações se limita às embarcações brasileiras. Na prática, o que vai ocorrer é, somente depois que a embarcação estiver registrada no REB, a bandeira de origem vai registrar essa condição em seus assentamentos.
Total de contribuições do dispositivo: 3		

A empresa requerente deverá fornecer, no mínimo, duas fotografias de cada embarcação utilizada para atender ao disposto no caput, que permitam reconhecer sua identificação e suas condições operacionais.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	§ 3º A empresa requerente deverá fornecer, no mínimo, relatório fotográfico da embarcação e outros documentos, que permitam reconhecer sua identificação e suas condições operacionais.	Proposta de alteração. Apenas 2 fotos são insuficientes para caracterizar uma embarcação como adequada. Prever relatório fotográfico da embarcação.
Empresa de Navegação Elcano S.A.	INCLUIR UM QUARTO PARÁGRAFO: "§ 4º - Para a navegação de cabotagem deverá ser apresentado em adição aos citados no parágrafo 1º: I) as embarcações devem cumprir as Convenções-Chave da Organização Marítima Internacional: SOLAS, MARPOL e STCW; ou II) quando a empresa apresentar embarcações não-SOLAS que porventura venham a ser empregadas na cabotagem devem estar na classe EC1, conforme definido na NORMAM 201, devidamente certificadas por Entidade Certificadora; III) A empresa que apresenta um requerimento de autorização de outorga deve possuir o Documento de Conformidade (DOC) emitido pela Autoridade Marítima, ou por uma Organização Reconhecida para atuar em seu nome; IV) As embarcações SOLAS devem possuir o Certificado de Gerenciamento de Segurança (SMC); as embarcações EC1 devem apresentar o Certificado de Segurança da Navegação (CSN)."	Para um transporte marítimo adequado, importante ressaltar algumas das características típicas que são universalmente aceitas: 6) A capacidade de transportar grandes quantidades de carga; 7) uso de instalações portuárias apropriadas para o manuseio de carga; 8) uso de eventuais conexões intermodais; 9) Versatilidade; 10) Flexibilidade. Em síntese, pode-se afirmar que, conceitualmente, o transporte marítimo designa cargas em grandes volumes ou tonelagem, em navios especializados para o transporte de tais cargas. Porém, como bem aponta a ANTAQ em sua Nota Técnica 419/2024/GOA/SOG, o transporte de cabotagem não traz em sua definição o Volume ou o Tipo de Carga, o que dá ensejo a se apresentar como suporte ao pedido de autorização de outorga qualquer embarcação capaz de navegar em mar aberto. Entretanto, fica evidente que outros critérios devem ser adotados para balizar a atuação da Agência Reguladora, observados os princípios gerais da Lei nº 10.233/2001. As especificações das alíneas I) e II) definem aspectos que, merecem ser considerados: 1. uma arqueação mínima compatível com o porte do que se espera de uma embarcação adequada ao conceito de transporte Marítimo, ainda que abaixo da arqueação estipulada pelo Tribunal Marítimo para registro da embarcação naquele Tribunal (no caso de embarcações EC1); 2. as embarcações EC1 são submetidas à certificação por Entidade Certificadora; as embarcações SOLAS são classificadas por Sociedades Classificadoras. As especificações das alíneas III) e IV) indicam o cumprimento de requisitos estabelecidos pelo Código Internacional de Gerenciamento de Segurança por uma EBN.

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	§ 3º A empresa requerente deverá fornecer, no mínimo, duas fotografias recentes da embarcação utilizada para atender ao disposto no caput que permitam sua identificação e suas condições operacionais.	Ainda que consideremos que duas fotos não sejam suficientes para a boa identificação em especial das condições operacionais da embarcação, pelo menos que elas sejam recentes. Apenas a análise documental da embarcação é que possibilitará a verificação da sua capacidade de operar na navegação de cabotagem e a possibilidade de atender o usuário de forma adequada.
Total de contribuições do dispositivo: 3		

licença de construção emitida pela autoridade marítima;		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	I - licença de construção emitida pela Autoridade Marítima Brasileira;	Manter texto da Resolução atual por ser mais preciso.
Total de contribuições do dispositivo: 1		

contrato de financiamento com o agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante – FMM; e		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	VI - contrato de financiamento, com comprovação do cumprimento das condições de eficácia nele estabelecidas.	Este dispositivo deverá ser alterado pois poderão ser utilizadas outras linhas de crédito, como por exemplo FINAME. Deverá ser solicitada a comprovação da eficácia do contrato de financiamento.
Total de contribuições do dispositivo: 1		

identificação do estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcaç(ão)ões.		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	VII - identificação do estaleiro brasileiro responsável pela construção ou reforma da(s) embarcaç(ão)ões.	Incluir o termo reforma no dispositivo para compatibilizar com os demais dispositivos. Substituir expressão estaleiro nacional por estaleiro brasileiro termo usualmente utilizado na legislação do setor.
Total de contribuições do dispositivo: 1		

R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais), para a navegação de cabotagem; ou		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	III - R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais), para a navegação de cabotagem;	As resoluções vêm repetindo os valores sem nenhum ajuste e a capacidade financeira da EBN necessita ser atualizada, pois é um item relevante para demonstrar a capacidade da EBN arcar com riscos inerentes a atividade marítima, em especial pelo crescimento dos volumes transportados e responsabilidades envolvidas.
Total de contribuições do dispositivo: 1		

Para comprovar o disposto no caput, a empresa requerente deverá apresentar o balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do último exercício social, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, já exigíveis e apresentados na forma da lei, auditados de forma independente, conforme as regras estabelecidas pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	Adicionar parágrafo com a seguinte redação: §§ Os valores especificados nas alíneas do Inciso I deste artigo serão atualizados anualmente por esta agência, utilizando-se como referência a Unidade Fiscal de Referência (UFIR).	A fim de evitar a necessidade de alterar a resolução para atualização dos valores, que estes sejam indexados e sugerimos a UFIR
Total de contribuições do dispositivo: 1		

É vedada a outorga de autorização para empresas com patrimônio líquido negativo.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	Inserir um novo parágrafo após o 5º com o seguinte texto: Além das exigências estabelecidas no artigo 9º, a empresa requerente também deve demonstrar que o Grupo Econômico apenas das empresas de navegação brasileira ao qual pertence possui uma receita líquida mensal mínima de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).	O patrimônio líquido não indica a atividade comercial da EBN, mas a receita líquida é um indicador de como opera a EBN, razão pela qual apresentamos a proposta
Total de contribuições do dispositivo: 1		

prever, em seu objeto social e no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ, a(s) atividade(s) adequada(s) à(s) navegação(ões) pretendida(s), com o(s) correspondente(s) código(s) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE devidamente consignado(s) e que ateste(m) a competência para operar na(s) modalidade(s) de interesse; e

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	I - prever, em seu objeto social e no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ, a(s) atividade(s) adequada(s) à(s) navegação(ões) pretendida(s), com o(s) correspondente(s) código(s) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE devidamente consignado(s); e que ateste (m) o seu respectivo enquadramento para operar na (s) modalidade (s) de interesse;	Os códigos CNAE não atestam competência. Proposta de revisão do dispositivo para substituição do vocábulo "competência" por "o seu respectivo enquadramento para operar na(s) modalidade(s) de interesse".
Total de contribuições do dispositivo: 1		

A EBIN que desejar afretar embarcações estrangeiras ou ceder o direito de tonelagem a EBN deverá cadastrar-se previamente na ANTAQ, nos termos do Anexo E.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	Art. 11. A EBIN que desejar afretar embarcações estrangeiras por tempo em substituição a embarcação brasileira em construção, ou ceder a título oneroso o direito de tonelagem da embarcação em construção à EBN, deverá cadastrar-se previamente na ANTAQ, nos termos do Anexo E.	A hipótese prevista no Art. 10.A da Lei 9432/97 é que a EBIN possa afretar embarcação estrangeira em substituição a embarcação em construção ou ceder o direito de tonelagem.

SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	<p>Art. 11. A EBIN deverá ser registrada na ANTAQ, seguindo o previsto no art. 12 e mediante o formulário do Anexo E. Parágrafo único: No contexto do registro, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação de todas as embarcações em construção em estaleiro brasileiro, assim como em sua propriedade ou por ela afretada em substituição a embarcação em construção, que tem por objeto o fretamento a terceiros, seguindo o previsto no art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º. NOVO ARTIGO (a incluir) A EBIN apenas poderá ceder tonelage m ou direito de afretar embarcações estrangeiras à EBN, em substituição a embarcação em construção em estaleiro brasileiro, enquanto a referida embarcação estiver em construção, conforme previsto em cronograma a ser devidamente apresentado à ANTAQ. Parágrafo 1º: aplicam-se às EBINs as condições econômicas e fiscais mínimas estabelecidas nesta norma para as EBNs para cada modalidade de navegação, assim como os requisitos estabelecidos no artigo 5º, parágrafo 1º, e artigo 6º desta norma. Parágrafo 2º: A EBIN não poderá operar a embarcação afretada na forma do caput e seus parágrafos, inclusive do ponto de vista da gestão náutica e operacional. Parágrafo 3º: o afretamento ou cessão de tonelage m pela EBIN referido no caput apenas poderá ser realizado para embarcação de tipo semelhante e na modalidade de navegação para a qual a embarcação está sendo construída. Parágrafo 4º: As EBINs serão regularmente fiscalizadas pela ANTAQ a fim de verificar o estágio de construção das embarcações em estaleiro brasileiro. Parágrafo 5º: Identificado atraso no cronograma de construção da embarcação da EBIN que comprometa a construção do prazo originalmente previsto, a ANTAQ deverá revogar o direito de afretamento de embarcação estrangeira e cessão de tonelage m da referida empresa. Parágrafo 6º: verificado o encerramento do prazo inicialmente estabelecido para a construção da embarcação em estaleiro nacional, é extinto o direito de afretar embarcações estrangeiras</p>	<p>De início, é importante reforçar, na linha do que consta na definição do termo disposto na normativa, que a EBIN deve ser registrada tanto para afretamento de embarcações nacionais quanto estrangeiras. Ademais, é fundamental deixar expresso que a EBIN apenas poderá afretar embarcação estrangeira pelo período que durar a construção da embarcação no país e na modalidade para a qual a embarcação está sendo construída. Por fim, as EBINs devem também estar sujeitas às obrigações previstas na RN do ponto de vista econômico/fiscal e regulatório, de forma a garantir que a embarcação está de fato sendo construída no Brasil e não frustrando a política de proteção de bandeira.</p>
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	<p>Art. 11 A EBIN que desejar afretar embarcações estrangeiras em substituição a embarcação em construção ou ceder o direito de tonelage m a EBN deverá cadastrar-se previamente na ANTAQ, nos termos do Anexo E.</p>	<p>A necessidade da ANTAQ ter controle das empresas que desejem ser EBIN é necessário pois ao poderem afretar embarcações estrangeiras em substituição a embarcações em construção em estaleiro brasileiro pois isto se não for controlado gerará um mercado paralelo com sérios impactos a EBN regularmente autorizadas. Para que o texto fique condizente com a Lei 9.432/07 propomos deixar claro que seja no caso apenas de substituição a embarcação em construção em estaleiro brasileiro</p>
Total de contribuições do dispositivo: 3		

Para operacionalizar o disposto no caput, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação de todas as embarcações em construção em estaleiro brasileiro, assim como em sua propriedade ou gestão, que tenham por objeto o fretamento, nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	<p>§ 1º A EBIN deverá comprovar situação econômico-financeira adequada à atividade de fretamento de embarcações, devendo possuir patrimônio líquido mínimo de R\$10.000.000,00 (dez milhões de</p>	<p>Justificativa § 1º - Deverá ser fixado PL compatível com a atividade de fretamento de embarcações. O PL proposto é um valor mínimo. Justificativa § 2º - Proposta de alteração do então § único, retirando o termo "gestão", pois a EBIN não opera embarcação e desta forma não exerce gestão, náutica ou comercial sobre uma embarcação. Necessário</p>

	<p>reais). § 2º. Para operacionalizar o disposto no caput, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação das embarcações que tenham por objeto o fretamento nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º. : a) de sua propriedade e/ou; b) em construção em estaleiro brasileiro e/ou; c) por ela afretada em substituição a embarcação em construção. § 3º. Para autorização de afretamento com base em embarcação(ões) em construção, a EBIN deverá atender o disposto no art. 6º, incisos I, II e III e comprovar sua capacidade financeira através de: a) aporte de capital compatível e destinado à construção da(s) embarcação(ões), ou b) contrato de financiamento em eficácia para construção da(s) embarcação(ões), ou c) combinação das hipóteses referidas nos itens a e b deste parágrafo.</p>	<p>incluir além das embarcações de propriedade da EBIN as embarcações por ela afretadas em substituição a embarcação em construção. Recomendamos a expressão literal das situações previstas no Art. 10-A da Lei 9.432/97 para evitar dúvidas. Justificativa § 3º - Conforme intenção do legislador ao instituir a figura da EBIN – armador não operador -, é certo que a EBIN não deverá ter mais direitos que a própria EBN, e menos obrigações no tocante à sua capacidade financeira de ser um armador não operador. Entendemos que este parágrafo trará maior segurança jurídica ao mercado.</p>
SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO	vide ARTIGO 11 onde incluímos o paragrafo único e sugerimos a inclusão de um ARTIGO COMPLEMENTAR	vide justificativa no ART 11
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	Parágrafo Único Para operacionalizar o disposto no caput, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação de todas as embarcações em construção em estaleiro brasileiro, assim como em sua propriedade que tenham por objeto o fretamento, nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º.	No texto é suprimida a expressão “ou gestão” uma vez que EBIN poderá ter propriedade ou ser apenas repassadora de afretamento de embarcação afretada em substituição a embarcação em construção em estaleiro brasileiro, portanto ela nunca é gestora de embarcação.
Total de contribuições do dispositivo: 3		

Ao iniciar a operação, a EBN deverá informar à ANTAQ, no prazo de trinta dias, todas embarcações brasileiras utilizadas pela empresa nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e para tanto, deverá encaminhar à ANTAQ, no que couber, os documentos listados no art. 5º, § 1º.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	Art. 17. Ao iniciar a operação, a EBN deverá informar à ANTAQ, no prazo de trinta dias, todas embarcações de bandeira brasileira utilizadas pela empresa nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e para tanto, deverá encaminhar à ANTAQ, no que couber, os documentos listados no art. 5º, § 1º.	Substituir embarcações brasileiras por embarcações de bandeira brasileira. As embarcações estrangeiras afretadas a casco nu com suspensão de bandeira e registradas no REB não são embarcações brasileiras. Necessidade de diferenciar embarcação brasileira de embarcação de bandeira brasileira.
Total de contribuições do dispositivo: 1		

A inclusão ou alienação de embarcação deverá ser comunicada por meio de envio de cópia de documentação comprobatória.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENT O DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - ABANI	Adicionar um parágrafo ou acrescentar a este para esclarecer que a exigência do art. 5º, II, §2º é dirigida somente para as embarcações afretadas que forem utilizadas como garantidoras de outorga, ou seja, para se preencher o requisito técnico do art. 5º, inciso II por parte da empresa interessada em obter outorga de autorização.	Para o requerimento de inclusão de embarcação afretada por empresas que já possuem autorização e já possuam a embarcação garantidora de outorga, o registro de contrato de afretamento em cartório e a averbação em documento de propriedade, bem como exigência de prazo mínimo para afretamento a casco nu não se aplicam, conforme entendimento já pacificado através do Acórdão nº 298-2023-ANTAQ, exarado nos autos do Processo nº 50300.015944/2021-16 que tratou do tema. Vale ressaltar que a diferença entre os conceitos e critérios para cadastro da embarcação garantidora de outorga para outras embarcações da frota da empresa autorizada sempre esteve claro e, inclusive, era ratificado pela própria ANTAQ até alguns anos atrás, porém ocorre que desde há algum tempo

	a Gerência de Outorgas de Autorização da ANTAQ passou a generalizar a exigência do §2º, pois vem condicionando o cadastro de qualquer outra embarcação ao cumprimento dessas obrigações, além de manter contrato de afretamento a casco nu superior a um ano. Porém, em resumo, atualmente para cadastro de embarcações afretadas a casco nu em frota de empresa autorizada na navegação interior e que já mantém aprestada e em condições operacionais uma embarcação garantidora de outorga, a ANTAQ vem exigindo indiscriminadamente que os contratos de afretamento a casco nu sejam firmados por prazo não inferior a um ano, registrados em cartório e posteriormente averbados no documento de propriedade da embarcação contrariando expressamente o Acórdão nº 298-2023-ANTAQ .
Total de contribuições do dispositivo: 1	

A EBN deverá manter aprestada e em operação comercial, conforme as regras estabelecidas, no mínimo, uma embarcação na navegação autorizada, e no caso de uma paralisação eventual superior a noventa dias contínuos, apresentar justificativa devidamente comprovada para apreciação e decisão pela ANTAQ.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	Art. 18. A empresa brasileira de navegação deverá manter aprestada e em operação comercial, conforme as regras estabelecidas em norma específica, no mínimo, uma embarcação na navegação autorizada e, no caso de uma paralisação eventual superior a 90 (noventa) dias contínuos, apresentar justificativa devidamente comprovada para apreciação e decisão pela ANTAQ, bem como comprovar o emprego de no mínimo 1 (um) Cartão de Tripulação de Segurança da embarcação aprestada.	O acréscimo sugerido visa fazer relação a embarcação de bandeira brasileira e a garantia de emprego, em especial, de brasileiros para evitar que empresas operem sem a geração de emprego o Brasil
Total de contribuições do dispositivo: 1		

No caso de autorização com base no art. 7º, a partir do momento em que forem atendidas as condições estabelecidas no art. 6º, a EBN poderá pleitear a adaptação de sua autorização com base no art. 6º, na qual se aplica o disposto no § 2º.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	§ 3º No caso de autorização com base no art. 7º, a partir do momento em que forem atendidas as condições estabelecidas no art. 6º, a EBN poderá pleitear a adaptação de sua autorização com base no art. 6º, na qual se aplica o disposto no § 2º deste artigo.	Necessidade de incluir o artigo que o §2º é referente.
Total de contribuições do dispositivo: 1		

A comprovação da operação comercial será feita com embarcação adequada, conforme estabelecido no art. 2º, caput, inciso IV, mediante seção que disciplina o critério regulatório para a comprovação da operação comercial de embarcações pelas ENBs.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	§ 8º A operação comercial será comprovada com embarcação adequada nos termos do art. 2º, caput, inciso IV, mediante atendimento à Resolução da ANTAQ que disciplina o critério regulatório para a comprovação da operação comercial de embarcações pela empresa brasileira de navegação. Essa comprovação deverá se dar na forma de emissão de um CTe ou MDFe no período previsto no caput desse artigo, ou, alternativamente, com a apresentação	Visando dar maior clareza a operação da embarcação que garanta a outorga sugerimos incluir os documentos (CTe, ou MDFe ou contrato de transporte) que comprovará que a embarcação está realizando atividade de cabotagem na sua essencial. Adicionalmente incluímos a necessidade de apresentação de comprovantes relativos a geração de emprego

de contrato de transporte com duração mínima de 1 (um) ano. § 9º A comprovação do emprego deve ser feita através da comprovação de folha de pagamento e guias de recolhimento de impostos previdenciários pelo Grupo Econômico.
Total de contribuições do dispositivo: 1

o fretamento por tempo de uma embarcação não comprovará a sua operação comercial pelo fretador, na navegação de longo curso, de cabotagem e de apoio portuário, salvo para o fim específico de transporte de petróleo, derivados, gás e biocombustíveis na cabotagem e no longo curso, desde que conjugado com a gestão náutica da embarcação pela EBN fretadora e que a EBN afretadora seja a beneficiária direta do transporte da carga;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Posidonia Shipping & Trading Ltda.	.	Quais os fundamentos de diferenciação dos perfis de carga?
Total de contribuições do dispositivo: 1		

na navegação de cabotagem, a operação comercial será comprovada pela apresentação do Conhecimento de Transporte Aquaviário de Carga – CTAC ou do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e referente à carga transportada em embarcação de bandeira brasileira de propriedade ou afretada a casco nu pela EBN que deseja comprovar a operação comercial;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	V - na navegação de cabotagem, a operação comercial será comprovada pela apresentação do Conhecimento de Transporte Aquaviário de Carga – CTAC ou do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e ou MDFe ou alternativamente, com a apresentação de contrato de transporte com duração mínima de 1 (um) ano referente à carga transportada em embarcação de bandeira brasileira de propriedade ou afretada a casco nu pela EBN que deseja comprovar a operação comercial;	Ajustes para incluir as formas de comprovação, ou seja incluir os documentos (CTe, ou MDFe ou contrato de transporte) que comprovará que a embarcação está realizando atividade de cabotagem na sua essencial. Adicionalmente incluímos a necessidade de apresentação de comprovantes relativos a geração de emprego
Total de contribuições do dispositivo: 1		

prevenção, monitoramento ou resposta a incidente de poluição por óleo ou outras substâncias em águas jurisdicionais brasileiras, originadas em portos e terminais aquaviários: é a operação que compreende o transporte, o lançamento e o posterior resgate de barreiras de contenção, aplicação de dispersantes, recolhimento de detritos e atividades afins, realizado por embarcação especializada;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA	VI - prevenção, monitoramento ou resposta a incidente de poluição por óleo ou outras substâncias em portos e terminais aquaviários: é a operação que compreende o transporte, o lançamento e o posterior resgate de barreiras de contenção, aplicação de dispersantes, recolhimento de detritos e atividades afins, realizado por embarcação especializada;	Proposta de limitar a área de operação do porto. Caso contrário haverá superposição da atividade com a navegação de apoio marítimo. Excluir águas jurisdicionais brasileiras
Total de contribuições do dispositivo: 1		

transbordo de carga: é a operação executada por meio de transbordadores flutuantes, a qual consiste no transbordo direto de carga embarcada, para o porto ou para outra embarcação, com o transbordador atracado a contrabordo da(s) embarcação(ões) em carga ou descarga;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
--------------	------------------	------------------------------

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	Suprimir o inciso VIII	A operação de transbordo de carga caracteriza-se como uma operação portuária e não de apoio portuário, portanto a outorga exigida não é de Empresa Brasileira de Navegação
Total de contribuições do dispositivo: 1		

transporte de água potável: é o transporte, em embarcação apropriada, de água potável para o consumo na embarcação;		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Posidonia Shipping & Trading Ltda.	IX - transporte de água potável: é o transporte, em embarcação apropriada ao acondicionamento, de água potável para o consumo na embarcação;	.
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	IX - transporte de água potável: é o transporte, em embarcação apropriada, de água potável para fornecimento a embarcações da apoio marítimo, cabotagem ou longo curso para consumo na embarcação recebedora.	Deixar claro que a movimentação de água é exclusivamente para fornecimento à embarcações de apoio marítimo, cabotagem ou longo curso.
Total de contribuições do dispositivo: 2		

transporte de carga seca: é o transporte de carga geral e granéis sólidos de e para as embarcações, executado por embarcação apropriada, incluídas as operações de alívio e transbordo de embarcações nos portos, desde que não se trate de uma transferência direta de bordo a bordo, ou de bordo ao cais, com transbordadores flutuantes;		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	X – movimentação de carga seca: é a movimentação de carga geral e granéis sólidos de e para as embarcações, executado por embarcação apropriada, incluídas as operações de transbordo de embarcações nos portos, desde que não se trate de uma transferência direta de bordo a bordo, ou de bordo ao cais, com transbordadores flutuantes;	As operações de apoio marítimo se caracterizam apenas pela movimentação das cargas e não pelo transporte que é atividade da cabotagem. Sugerimos também excluir o “alívio” que se configura como uma operação de cabotagem
Total de contribuições do dispositivo: 1		

transporte de derivados de petróleo: é o transporte e entrega de combustíveis e lubrificantes a granel, em embarcações apropriadas, para o consumo de bordo e que não caracteriza a comercialização dos produtos. Compreende também o auxílio ao alívio parcial ou total de embarcações, por meio do recebimento e posterior condução do material a outra(s) embarcação(ões) ou terminal específico, nos limites da área do porto ou terminal aquaviário, em embarcação apropriada;		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	XI – movimentação de derivados de petróleo: é a movimentação e entrega de combustíveis e lubrificantes a granel, em embarcações apropriadas, para o consumo de bordo e que não caracteriza a comercialização dos produtos.	Simplificar e objetivar a definição eliminando termos que possam dar dupla interpretação como o alívio que se caracteriza como operação de cabotagem
Total de contribuições do dispositivo: 1		

transporte de óleos vegetais: é a movimentação de e para as embarcações de óleos de origem vegetal, em embarcação apropriada;		
Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	XII - movimentação de óleos vegetais: é a movimentação de e para as embarcações de óleos de origem vegetal, em embarcação apropriada;	substituir a palavra “transporte” por “movimentação” para adequar às atividades do apoio portuário

transporte de produtos químicos: é a movimentação, em embarcação especializada, de e para as embarcações de produtos químicos a granel, sem caracterizar a comercialização dos produtos; e

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC	XV - movimentação de produtos químicos: é a movimentação, em embarcação especializada, de e para as embarcações de produtos químicos a granel; e	Como nas demais substituir a palavra “transporte” por “movimentação” adequando às atividades do apoio portuário e simplificação