



## Relatório de Contribuições Validadas

Audiência: 16 / 2024

Texto da Audiência:

São consideradas instalações de apoio aquelas:

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior - ABANI	Adicionar Inciso VI: VI - De titularidade de Empresa Brasileira de Navegação autorizada para o transporte de cargas e/ou de passageiros na navegação interior e que utilize a instalação portuária para o desenvolvimento de sua atividade finalística de transporte.	Esse tipo de instalação é utilizado de forma acessória pela própria EBN e em razão desta ter de prover os terminais de embarque e destino para o desenvolvimento de sua atividade finalística que é o transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior. A categoria merece ser inserida em um inciso específico, não devendo ser tratada da forma genérica que pretende o inciso III do art. 6º da minuta dessa proposta de revisão de norma. A navegação interior é historicamente desprovida de infraestrutura portuária pública ou sob concessão privada (diferente dos portos marítimos) e as empresas sempre carregaram a responsabilidade de manter as suas próprias instalações para poder desenvolver a sua atividade principal que é o transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior. Importante ressaltar também que Independente do porte da empresa ou da instalação, a atividade realizada por essas empresas não é a mesma de um TUP, ETC ou Porto Público, portanto não rivalizam em hipótese alguma. As instalações portuárias de titularidade das EBN de transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior são utilizadas de forma acessória para o desenvolvimento da sua atividade principal que é o transporte de carga e/ou passageiros. Nesse sentido, importa dizer que a receita dessas empresas é proveniente da prestação do serviço de transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior que é a atividade principal dessas entidades. A movimentação de cargas é acessória ao transporte e em nenhum contexto concorrem no mesmo mercado dos serviços prestados pelos TUP, ETC ou Portos Públicos. Informamos ainda que o setor desconhece o fato de haver algum TUP ou ETC construído ao longo desses anos com a finalidade de atender livremente o mercado da navegação interior como um todo e oferecendo serviços a diversas empresas de navegação. Logo, esse mercado exige que as próprias Empresas Brasileiras de Navegação mantenham as suas instalações, assim como foi ao longo de toda a história dessas empresas, o que beneficia, principalmente, o usuário.
<b>Total de contribuições do dispositivo: 1</b>		

ausência permanente dos equipamentos de movimentação listados no Anexo I, além de outros equipamentos especializados de alta performance que otimizem a movimentação, o transbordo e a armazenagem, mesmo que móveis, removíveis e de uso esporádico, de qualquer porte e capacidade; e

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior - ABANI	ALTERAR INCISO I DO ART. 7º PARA RETIRAR LISTA DO ANEXO I E TERMOS "de uso esporádico" e "de qualquer porte e capacidade": I - Ausência permanente de equipamentos especializados de alta performance que otimizem a movimentação, o transbordo e a armazenagem, mesmo	A lista enumera equipamentos de forma generalizada e que nem sempre podem ser considerados de alta performance ou representar uma otimização da operação que possa causar uma concorrência desleal com um TUP, ETC ou Porto Público. Cada caso concreto deve ser analisado isoladamente para decidir sobre essa questão e por isso é importante não deixar essa análise engessada pela norma. Da mesma forma, os termos gerais como "de uso

que móveis ou removíveis.

esporádico" ou "de qualquer porte e capacidade" podem eliminar a chance de haver um debate construtivo sobre algum caso concreto que não interfira na atividade desenvolvida por outros tipos de instalações portuárias e que se preste a atender um nicho carente de oferta de serviço por quaisquer outros interessados, por exemplo. A navegação interior é historicamente desprovida de infraestrutura portuária pública ou sob concessão privada (diferente dos portos marítimos) e as empresas sempre carregaram a responsabilidade de manter as suas próprias instalações para poder desenvolver a sua atividade principal que é o transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior. Importante ressaltar também que Independente do porte da empresa ou da instalação, a atividade realizada por essas empresas não é a mesma de um TUP, ETC ou Porto Público, portanto não rivalizam em hipótese alguma. As instalações portuárias de titularidade das EBN de transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior são utilizadas de forma acessória para o desenvolvimento da sua atividade principal que é o transporte de carga e/ou passageiros. Nesse sentido, importa dizer que a receita dessas empresas é proveniente da prestação do serviço de transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior que é a atividade principal dessas entidades. A movimentação de cargas é acessória ao transporte e em nenhum contexto concorrem no mesmo mercado dos serviços prestados pelos TUP, ETC ou Portos Públicos. Informamos ainda que o setor desconhece o fato de haver algum TUP ou ETC construído ao longo desses anos com a finalidade de atender livremente o mercado da navegação interior como um todo e oferecendo serviços a diversas empresas de navegação. Logo, esse mercado exige que as próprias Empresas Brasileiras de Navegação mantenham as suas instalações, assim como foi ao longo de toda a história dessas empresas, o que beneficia, principalmente, o usuário.

#### Total de contribuições do dispositivo: 1

As definições do caput não se aplicam às:

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior - ABANI	ADICIONAR INCISO III AO §2º: III - Instalações de Apoio de titularidade de Empresa Brasileira de Navegação autorizada para o transporte de cargas ou de passageiros na navegação interior e que utilize a instalação portuária para o desenvolvimento de sua atividade finalística de transporte.	Esse tipo de instalação não pode ser impedida de receber investimentos com vistas à sua modernização e aperfeiçoamento, sob o risco de condená-las ao atraso e obsolescência que prejudicará, principalmente, o usuário desse serviço. Caso permaneça a limitação de prover essas instalações com alguns dos equipamentos listados no anexo I dessa proposta de norma ou que sejam considerados pela ANTAQ como de alta performance, as instalações de titularidade de EBN de transporte de cargas e passageiros na navegação interior estarão fadadas ao atraso. É contraditório e preocupante que uma norma não permita que certa atividade otimize os seus serviços e tal ideia vai de encontro às diretrizes para o setor de transportes. O incremento dessas instalações não as transformariam automaticamente em instalações do porte e tipo de um TUP ou ETC. Cada caso concreto deve ser analisado isoladamente para decidir sobre essa questão e por isso é importante não deixar essa análise engessada pela norma. Esse tipo de instalação é utilizado de forma acessória pela própria EBN e em razão desta ter de prover os terminais de embarque e destino para o desenvolvimento de sua atividade finalística que é o transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior. A navegação interior é historicamente desprovida de infraestrutura portuária pública ou sob concessão privada (diferente dos portos marítimos) e as empresas sempre carregaram a responsabilidade de manter as suas próprias instalações para poder desenvolver a sua atividade principal que é o transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior. Importante ressaltar também que Independente do porte da empresa ou da instalação, a atividade realizada por essas empresas não é a mesma de um TUP, ETC ou Porto Público, portanto não rivalizam em hipótese alguma. As instalações portuárias de titularidade das EBN de transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior são utilizadas de forma acessória para o desenvolvimento da sua atividade principal que é o transporte de carga e/ou passageiros. Nesse

sentido, importa dizer que a receita dessas empresas é proveniente da prestação do serviço de transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior que é a atividade principal dessas entidades. A movimentação de cargas é acessória ao transporte e em nenhum contexto concorrem no mesmo mercado dos serviços prestados pelos TUP, ETC ou Portos Públicos. Informamos ainda que o setor desconhece o fato de haver algum TUP ou ETC construído ao longo desses anos com a finalidade de atender livremente o mercado da navegação interior como um todo e ofertando serviços a diversas empresas de navegação. Logo, esse mercado exige que as próprias Empresas Brasileiras de Navegação mantenham as suas instalações, assim como foi ao longo de toda a história dessas empresas, o que beneficia, principalmente, o usuário. Não é razoável que a EBN não tenha o estímulo de investir e modernizar a sua instalação, de forma que possa otimizar a prestação de seu serviço finalístico que é e sempre foi o transporte de cargas e/ou passageiros na navegação interior.

**Total de contribuições do dispositivo: 1**

Enquadram-se no conceito dos incisos II e III do caput aquelas instalações que possuam linha de dutos para granéis líquidos, incluindo suportes, desde que realzem movimentação de combustíveis e derivados de petróleo diretamente da embarcação para caminhões tanque, ou fluxo inverso, observadas as disposições dos órgãos competentes.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Tranship Transportes Marítimos Ltda	§ 1º. Enquadram-se no conceito dos incisos II e III do caput aquelas instalações que possuam linha de dutos para granéis líquidos, incluindo suportes, desde que realzem movimentação de combustíveis e derivados de petróleo diretamente da embarcação para caminhões tanque, ou fluxo inverso, observadas as disposições dos órgãos competentes. § 2º. O disposto no inciso I do art. 7º desta norma não se aplica às instalações descritas nos incisos II e IV deste artigo, quando o embarque e desembarque de cargas, veículos e passageiros ou o atendimento aos serviços navegação de apoio marítimo e de apoio portuário forem vinculados às embarcações que sejam de propriedade ou afretadas pela empresa brasileira de navegação detentora do registro da instalação de apoio previstos nestes incisos da norma.	A existência de equipamentos de movimentação de carga é inerente à atividade de embarque e desembarque de cargas, sendo que a subjetividade quanto ao porte, permanência e capacidade destes equipamentos constante no inciso I do Art. 7º pode inviabilizar o funcionamento das instalações previstas nos itens II e IV do Art. 9º da Norma, na medida em que estas instalações de Apoio necessitam de equipamentos para embarcar/desembarcar cargas, materiais, sobressalentes, equipamentos e consumíveis de bordo, especialmente quando a embarcação que receberá estes itens não dispõe de equipamentos de movimentação de carga instalados a bordo.

**Total de contribuições do dispositivo: 1**

passíveis de outorga de autorização, assim entendidas aquelas que não atendam aos requisitos dos arts. 6º, 8º e 9º e que realzem a movimentação de granel líquido combustível, salvo na situação do art. 9º, parágrafo único;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Nacional dos Terminais de Cruzeiros - ATERC	Sugere-se a inclusão de hipótese específica neste inciso, conforme redação abaixo: Art. 10. Fica vedado o registro das seguintes instalações: (...) VI - passíveis de outorga de autorização, assim entendidas aquelas que não atendam aos requisitos dos arts. 6º, 8º e 9º e que realzem a movimentação de granel líquido combustível, salvo na situação do art. 9º, parágrafo único ou que realzem atividades relacionadas à movimentação de passageiros, no fluxo de embarque ou desembarque, oriundos ou destinados a cruzeiros marítimos.	Em breve síntese, nos posicionamos pela importância de se proteger o conceito, presente tanto na expressão "instalação portuária de turismo" (Lei nº 12.815/13) como na expressão "terminal de cruzeiros" (anteprojeto de lei), de que estas instalações estão condicionadas a instrumentos específicos de outorga: autorização e arrendamento. Contudo, a redação atual da RN13, como o seu texto substitutivo, trazem a figura da instalação portuária de apoio para o embarque e desembarque de cargas, veículos e passageiros a qualquer título, bem como a possibilidade de instalações destinadas ao transporte de passageiros em viagem de turismo (art. 29 da resolução proposta). Isto acaba gerando a possibilidade de que instalações de apoio venham competir no mesmo mercado dos terminais de cruzeiros, o que se mostra uma incoerência, visto que a orientação legal é de que apenas terminais arrendados ou com autorização, poderiam exercer a atividade de movimentação de passageiros oriundos ou

destinados aos cruzeiros marítimos, conforme marcado em lei. O tratamento desta questão em resoluções esparsas aumenta o risco de uma antinomia regulatória, por isso se sugere a inclusão de vedação específica neste art. 10, sendo de vital importância sopesar a oportunidade de criação de uma resolução própria para tratar das atividades de instalações portuárias relacionadas a movimentação de passageiros destinados ou oriundos de cruzeiros marítimos.

**Total de contribuições do dispositivo: 1**

As instalações destinadas ao transporte de passageiros em viagens de turismo deverão atender as seguintes condições adicionais, além daquelas previstas no art. 29:

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Nacional dos Terminais de Cruzeiros - ATERC	Em linha com a contribuição apresentada no inciso VI do art. 10, sugerimos a seguinte alteração no art. 29: Art. 29 As instalações destinadas ao trânsito de passageiros em viagens de turismo deverão atender as seguintes condições adicionais, além daquelas previstas no art. 29:	Diversos são os motivos para que seja delimitada a atuação das instalações de apoio ao trânsito de passageiros destinados ou oriundos de cruzeiros marítimos, a saber: • Alinhamento à legislação vigente: A proposta busca evitar incoerências em relação ao marco legal do setor portuário, especialmente à Lei nº 12.815/2013, que estabelece critérios claros para a exploração de atividades de movimentação de passageiros em terminais portuários. • Garantia da isonomia concorrencial: A restrição proposta elimina a possibilidade de que instalações de apoio, sem a devida infraestrutura e que não se submetem aos mesmos critérios de autorização ou arrendamento, para movimentação de embarque e desembarque, concorram de forma desigual com os terminais de cruzeiros devidamente regulamentados. • Proteção do setor turístico: A medida garante que os terminais de passageiros cumpram com padrões de qualidade e segurança exigidos para a movimentação de embarque e desembarque de passageiros, fomentando o desenvolvimento sustentável do setor de cruzeiros marítimos, sem restringir a utilização destas unidades de apoio para a movimentação de passageiros em trânsito. • Coerência normativa: A inclusão expressa dessa limitação elimina ambiguidades na interpretação das normas vigentes, fortalecendo a segurança jurídica.

**Total de contribuições do dispositivo: 1**

às infrações e penalidades administrativas, nas disposições gerais, nas infrações comuns aos agentes e nas infrações das instalações registradas;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Nacional dos Terminais de Cruzeiros - ATERC	Inclusão de dispositivo legal que venha a manter os tipos infracionais específicos com a inclusão de hipótese normativa nova para a movimentação de passageiros por instalações registradas, a saber: Art. 43. Constituem infrações administrativas específicas das instalações de que tratam o art. 2º desta Norma: I - não receber ou não adotar as providências para solucionar as reclamações ou demandas dos usuários: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais); II - não manter as condições básicas de que trata o art. 28 e 29º desta Norma, conforme cronograma firmado com a ANTAQ, naquilo que couber, quando envolver movimentação de passageiros: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais); e III - realizar movimentação de cargas em desacordo com as informações prestadas na ficha de registro: multa de até R\$ 500.000,00 (quinquzentos mil reais). IV - realizar o embarque e desembarque de passageiros, destinados ou oriundos de cruzeiros marítimos, em afronta aos limites	É fundamental que as ações tomadas em sentido contrário ao novo normativo sejam rechaçadas pela agência reguladora, sendo plausível a inserção de tipo específico no rol de "infrações e penalidades" da norma. Em tempo, existe na atual RN nº 13/2016 um capítulo específico destinado a este fim. No entanto, a minuta-resolução acaba com as infrações descritas, passando a estabelecer no seu art. 42 uma simples referência a Resolução ANTAQ nº. 75 de 2022, o que não parece ser o melhor caminho. Não fosse por isso, observando as normas de referência para aplicação de sanções se verifica que não existem tipos específico voltados para as instalações passíveis de registro, o que pode tornar a nova resolução sem força impositiva. Por conta disso, a formulação de uma proposta de inclusão de tipos infracionais específicos atrelados as figuras tratadas no registro se mostra como uma medida relevante, pois o contrário importará em um retrocesso neste tema.

estabelecidos à operação da respectiva instalação de apoio: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

**Total de contribuições do dispositivo: 1**

No âmbito da poligonal dos portos organizados, as embarcações de regaseificação fundeadas e atracadas permanentemente deverão atender a Resolução Normativa ANTAQ nº 7, de 31 de maio de 2016, ou a Resolução que a substituir, firmando um dos contratos previstos nesse normativo.

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP	Sugere-se a alteração do nome atribuído a esse instrumento jurídico - no âmbito da revisão da RN 7 - para "contrato de exploração de área molhada" ou "contrato de transbordo de cargas em área molhada".	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, entidade que representa o interesse da pluralidade de empresas detentoras de instalações portuárias dentro e fora dos portos organizados no Brasil e em vários estados brasileiros, os quais operam os mais diversos tipos de cargas e, portanto, inegavelmente legítima para representar as instalações portuárias, vem, respeitosamente, apresentar suas contribuições à Consulta Pública nº 16/2024, que visa obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de revisão da Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 10 de outubro de 2016, que dispõe sobre o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário. Destaca-se, inicialmente, que o procedimento de revisão normativa passou por ampla participação popular, tendo em vista a realização de Avaliação de Resultado Regulatório e de Análise de Impacto Regulatório, que foram fundamentais para um melhor entendimento dos regulados e de suas necessidades. Nesse contexto, tem-se como ponto positivo da minuta de resolução, a previsão de período de transição de 12 (doze) meses, que possibilitará às instalações registradas a migração para regime de outorga mais adequado, sem perder de vista a segurança jurídica, a estabilidade regulatória, a necessidade de preservação dos vultuosos investimentos e a continuidade das atividades portuárias desenvolvidas por essas instalações de apoio. A proposta se alinha às recomendações técnicas constantes no Relatório da ARR Executiva (SEI 1776884), possibilitando o maior conhecimento sobre investimentos, capacidades e outros indicadores associados às FSRUs, UTEs Flutuantes e análogos, além de permitir o aperfeiçoamento da atividade fiscalizatória dessa Agência, conformando uma necessidade regulatória com a segurança jurídica que deve permear o relacionamento entre a Administração Pública e os jurisdicionados. De outro lado, a utilização da área em água dos portos organizados será regulada pela Resolução Normativa-ANTAQ nº 7/2016, atualmente em processo de revisão no âmbito dessa Agência, cuja minuta de normativo contempla espécie contratual específica para a exploração dos espelhos d'água, mediante a operacionalização de instalações flutuantes. Sobre esse assunto, rememora-se que a ABTP sugeriu que se realize alteração singela na nomenclatura do instrumento contratual criado para a exploração da área molhada dos portos organizados, para se evitar confusões envolvendo o termo de cessão de uso onerosa dos espelhos d'água, emitido pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU) com fundamento na Lei nº 9.636/1998. Logo, reitera-se a necessidade da adoção de cautela acerca da nomenclatura da mencionada espécie contratual e sugere-se a alteração do nome atribuído a esse instrumento jurídico para "contrato de exploração de área molhada" ou "contrato de transbordo de cargas em área molhada".

**Total de contribuições do dispositivo: 1**

Fica acrescido o Art. 4º ao Capítulo II na Resolução ANTAQ nº 71, de 30 de março de 2022, com a seguinte redação: "Art. 4º -A. São consideradas embarcações adaptadas para constituirão Unidade de Armazenamento e Regaseificação Flutuante (Floating Storage and Regasification Unit – FSRU) aquelas que apresentarem as seguintes condições cumulativas: I - fundeadas ou atracadas fora do porto organizado, com ligação à terra ou conexão à instalação portuária autorizada; II - que vise atender à demanda emergente de abastecimento regional e de relevante interesse público local ou regional, atestado em declaração pelas autoridades governamentais; e III - a empresa contratante do gás ou energia tenha se submetido a processo competitivo no âmbito da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL ou da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. § 1º O pedido de outorga para as embarcações de que trata o caput deverá conter: I - previsão de demanda certa, ou, alternativamente, contratos para fornecer combustível com usina termelétrica contratada em leilões da ANEEL ou com uma concessionária estadual de prestação de serviço público de distribuição de gás canalizado; II - termo de posse da faixa de terra ou contrato de cessão para interligação com a usina termelétrica ou com a rede de distribuição de gás; III - estudo de impacto sobre a vizinhança; IV - parecer favorável definitivo da autoridade marítima; V - delimitação da área de exclusão da instalação, emitida pela autoridade marítima, contendo as coordenadas geográficas, além do arquivo digital da poligonal, em formato digital KML/KMZ ou Shapefile; VI - cópia da apólice de seguro de responsabilidade civil, contendo proteção contra terceiros, por acidente, erros e omissões da operação, incluindo danos ambientais; e VII - os documentos previstos no art. 4º e atendimento aos demais requisitos desta Resolução. § 2º A exigência presente no inciso V do § 1º poderá ser atendida no momento da análise do Termo de Liberação de Operação – TLO, não excluindo a possibilidade de antecipação com a delimitação da área prevista, a ser ocupada, para fins de análise de viabilidade locacional com outros empreendimentos. § 3º A emissão de TLO pela ANTAQ dependerá da apresentação de certificação por empresa independente que ateste a segurança da unidade. § 4º As FRSU's já registradas com base na Resolução Normativa nº 13/2016 deverão: I - ser dispensadas da apresentação da Declaração de Adequação do empreendimento às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, emitida pelo poder concedente; II - ter seus instrumentos de registros considerados para fins de cumprimento da fase de anúncio público e de aprovação da fase de viabilidade locacional do empreendimento; e III - ter assegurada a manutenção e continuidade dos efeitos do Termo de Liberação de Operação (TLO) e da Habilitação ao Tráfego Internacional (TLI) previamente emitidos;

Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	§ 4º As FRSU's já registradas com base na Resolução Normativa nº 13/2016 deverão: I - ser dispensadas da apresentação da Declaração de Adequação do empreendimento às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, emitida pelo poder concedente; II - ter seus instrumentos de registros considerados para fins de cumprimento da fase de anúncio público e de aprovação da fase de viabilidade locacional do empreendimento; e III - ter assegurada a manutenção e continuidade dos efeitos do Termo de Liberação de Operação (TLO) e da Habilitação ao Tráfego Internacional (TLI) previamente emitidos;	Sugere-se a inclusão do inciso III, no §4º do art. 4-A, com o objetivo de assegurar a segurança jurídica e operacional às FRSU's já registradas, prevendo que os documentos Termo de Liberação de Operação (TLO) e Habilitação ao Tráfego Internacional (HTI) permaneçam válidos. É importante destacar que a documentação necessária para a emissão do TLO e do HTI utilizou critérios rigorosos, alinhados ao rito processual estabelecido pela Resolução nº 71/2022 da ANTAQ. Tal similaridade procedural foi, inclusive, reafirmada pelo Gerente de Outorga da Agência, Dr. Eduardo Queiroz, durante a Audiência Pública. Além disso, a manutenção da validade desses documentos evita a desnecessária reapresentação de informações já analisadas e validadas pela Agência, resultando em ganhos de eficiência administrativa, mitigação de custos e racionalização do processo. A exigência de nova submissão redundaria em retrabalho para os agentes regulados e para a ANTAQ, sem trazer benefícios adicionais à regulação ou à operação. Por fim, a proposta contribui diretamente para a eficiência regulatória, em linha com os princípios da economicidade e efetividade na atuação administrativa, bem como promove a previsibilidade e continuidade das operações, aspectos cruciais para a estabilidade do setor portuário e a confiança dos investidores.

**Total de contribuições do dispositivo: 1**