



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 225/2024/GRN/SRG

Assunto: Decreto 10.139 (Substituído pelo Decreto n. 12.002) - 5ª etapa da Revisão e Consolidação - pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio" e BR do Mar. Retomada do processo de revisão da Resolução Normativa n. 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pela BR do Mar. Retomada da ação de revisão e consolidação em obediência ao Decreto n. 10.139.

Tema: Análise das contribuições externas recebidas em virtude da Audiência Pública n. 14/2024-ANTAQ.

1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se de análise das contribuições recebidas em virtude do Aviso de Audiência Pública 14/2024-ANTAQ (2362847) visando a construção da proposta final para o processo de revisão e consolidação determinada no [Decreto n. 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), substituído pelo Decreto n. [12.002, de 22 de abril de 2024](#), dentro da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio"; acrescido da necessidade de reavaliar a [Resolução Normativa ANTAQ n. 5, de 23 de fevereiro de 2016](#), com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pelo programa de estímulo à cabotagem BR do Mar, consubstanciado na [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), conforme estabelecido nas Comunicações da Diretoria CRCP (1966922), constante no processo n. 50300.010788/2023-51.

2. Com relação aos documentos trabalhados nos autos, o Acórdão n. 599/2024-ANTAQ (2362510) aprovou a proposta normativa que estabelece os requisitos que deverão ser atendidos pelos acordos operacionais, para troca de espaços, na navegação de longo curso, celebrados entre empresas brasileiras de navegação e empresas estrangeiras de navegação, nos termos da Resolução-MINUTA SRG SEI nº 2281692. Dessa forma, para a realização da participação social, foram submetidos os documentos referentes apenas à pertinência temática da outorga para operar na navegação marítima, quais sejam:

- I - Nota Técnica n. 18/2024/GRN/SRG (2154373), volume V dos autos;
- II - Nota Técnica n. 97/2024/GRN/SRG (2237889), volume V dos autos; e
- III - Resolução-MINUTA SRG (2281447), sobre a outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 2022](#), volume VI dos autos.

3. Com relação à contextualização do processo, recomenda-se a leitura da Nota Técnica n. 18/2024/GRN/SRG (2154373) e da seção "Conclusão" da Nota Técnica n. 97/2024/GRN/SRG (2237889).

4. A presente nota atende à Ordem de Serviço n. 259/2024/GRN/SRG (2419588).
É o relatório.

2.

ANÁLISE

2.1. *do escopo*

5. Com vistas a explicitar a análise das contribuições quanto à revisão da RN 05 em curso, é importante revisitá-lo o escopo e as linhas de ação desenvolvidas na minuta submetida à participação social:

I - Revisão e consolidação da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio";

II - Programa de estímulo à cabotagem BR do mar, que se subdivide em:

a) atualizações infralegais que refletem as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral, redacionais ou de mérito** (notadamente alterações na lei [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#)) (normas de eficácia plena):

- Definição de embarcação brasileira;
- Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação;
- Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu; e
- Incorporação da conceituação legislativa a respeito de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN);

b) atualizações infralegais que refletem as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata, porém não integral**, pois pode possuir **conceitos éticos-jurídicos indeterminados** (normas de eficácia contida):

- Definição de instrumento jurídico o qual a EBIN deverá apresentar à ANTAQ para que as EBNs possam dela afretar.

6. Por outro lado, **não é escopo**:

I - A [Portaria MINFRA n. 976, de 27 de julho de 2022](#), por não trazer aspectos que levem a alterações na Resolução Normativa n. 05-ANTAQ;

II - Regulamentações na [Lei nº 14.301, de 2022](#) e na [Lei nº 9.432, de 1997](#), que tratam de afretamento; e

III - Atualizações infralegais que refletem as mudanças legislativas que **não produzem, desde logo, todos os seus efeitos, com aplicabilidade indireta, mediata e reduzida**. Necessitam de complementação a ser feita pelo legislador ordinário (no caso em concreto, Decreto) e trata-se de normas de princípio programático, que definem políticas de governo a serem implementadas pelo legislador ordinário (no caso em concreto, Poder Executivo) (normas de eficácia limitada) (**Dependem de AIR**):

- Construção de entendimento técnico a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência.

2.2. *dos critérios de análise das contribuições*

7. Para positivar os critérios norteadores da análise das contribuições, é imperioso voltar à motivação dos autos. Para auxiliar, relembra-se os relatos da Nota Técnica 18: "Inicialmente, os autos tiveram como objeto a 5ª etapa da Revisão e Consolidação determinada no [Decreto nº 10.139, de 2019](#),

dentro da pertinência temática 'Outorga para operar na navegação marítima e de apoio' (...) A Diretoria da ANTAQ (...) discriminou cada uma das 5 etapas e colocou, dentro da última, a temática (...) com prazo de conclusão para 31 de março de 2022."

8. A indigitada Nota prossegue em seu parágrafo 9º: "(...) a Ordem de Serviço n. 14/2022/GRM/SRG (1534435) havia solicitado que aquelas atualizações decorrentes da lei n. [14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), cujos impactos fossem causados na mesma pertinência temática dos autos e que não acarretassem novos direitos/obrigações ao setor regulado, além daqueles dispostos na referida lei, fossem tratados na mesma análise (...)".

9. No parágrafo 10, apresenta o principal contorno da Revisão da RN 05 e sua consolidação com normas de temáticas compatíveis: "(...) a análise desenvolvida entendeu que ficara dispensada a realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), considerando que, a respeito da linha de ação sobre o Decreto n. 10.139, de 2019, trata-se de simples modificações formais (consolidação) à luz do disposto na Portaria DG n. 267; e sobre o BR do mar eram adequações sem acrescentar direitos ou obrigações. (...)"

10. Diante o exposto, em apertada síntese, repisa-se o escopo da matéria em apreço:

- I - Revisão e consolidação de atos normativos da temática "outorga de autorização para as navegações marítima e de apoio". Aspectos formais de redação e ausência de criação de direitos ou obrigações para os tutelados pelo normativo; e
- II - Incorporações das mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral, redacionais ou de mérito** (notadamente alterações na lei [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#)); e
- III - Definição de instrumento jurídico o qual a EBIN deverá apresentar à ANTAQ para que as EBNs possam dela afretar.

11. Portanto, as contribuições analisadas terão os seguintes pareceres:

1. Não acatada: a contribuição não versa sobre o escopo da matéria, portanto, não admissível (não analisada no mérito); ou versa, porém a proposta é ou de difícil consecução (elevados custos sociais, administrativos, financeiros ou econômicos), de incompatibilidade técnica (devido a limitações tecnológicas ou falta de recursos técnicos adequados), por conflito com normas existentes, por falta de evidências (se não apresentar evidências suficientes que justifiquem a mudança proposta, ou se basear em dados insuficientes ou não confiáveis), por desalinhamento com os objetivos estratégicos da ANTAQ (a contribuição pode não estar alinhada com os objetivos estratégicos ou prioridades da organização ou do setor), ou ser de complexidade excessiva.
2. Parcialmente acatada: a contribuição possui trechos que é possível aceitar e incorporar na linha de ação em curso;
3. Acatada: a contribuição foi possível de ser atendida em sua integralidade, ainda que necessite de ajustes formais de redação, considerando-se a proposta original; ou
4. Não se aplica: não houve uma contribuição para ser analisada.

2.3. *do resultado sintético da análise das contribuições da Audiência Pública n. 14/2024/ANTAQ*

12. Após exaustiva maturação dos autos, atingindo um total de 9 (nove) volumes no momento da edição desta Nota Técnica, procedeu-se à avaliação das contribuições advindas da Audiência Pública 14/2024-ANTAQ (2362847). A apreciação orientou-se pelos critérios estabelecidos no parágrafo 11 no seguinte panorama:

Tabela 1: síntese do resultado das contribuições recebidas.

Informação	Total	Proporção (%)
------------	-------	---------------

Informação	Total	Proporção (%)
Total de contribuições recebidas	47	100
Contribuições invalidadas pela área técnica (não se aplica)	1	2
Contribuições válidas	46	98
Contribuições válidas não repetidas*	41	87
Acatadas	12	29 (base: válidas não repetidas)
Parcialmente acatadas	7	17 (base: válidas não repetidas)
Não acatadas	22	54 (base: válidas não repetidas)

*Foram consideradas repetidas as contribuições que proponham o mesmo mérito, independentemente de terem sido trazidas pelo mesmo autor ou não.

2.4. da análise das contribuições e proposta de cumprimento dos trabalhos

13. Diante todo o arcabouço apresentado, sintetiza-se a análise das contribuições trazidas nesta última rodada de circularização conforme as tabelas abaixo, as quais esta Nota Técnica toma a liberdade de destacar quais foram as alterações propostas em relação à Resolução-MINUTA SRG (2281447), haja vista que o formato das contribuições apenas permite que seja apresentada a proposta sem destaques ou marcações:

- **Dispositivo 1:**

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são estabelecidas as seguintes definições: (...)

II - 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;

ID	1
Contribuinte	Posidonia Shipping & Trading Ltda.
Texto proposto	II - 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;
Justificativa	O afretamento por tempo de parte da embarcação é inviável.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. A atual definição de afretamento por tempo obedece aos comandos da Lei nº 9.432, de 1997 . Mudar essas regras foge ao escopo dos autos e envolveria a realização de AIR. Além disso, o afretamento por tempo de parte da embarcação é comumente utilizado no transporte de contêineres e é alvo dos acordos de compartilhamento de espaços.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Sim

- Dispositivo 2:**

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são estabelecidas as seguintes definições: (...)

V - 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;

ID	2
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	V - embarcação de bandeira brasileira: a que tem o direito de arvorar bandeira brasileira, conforme a legislação em vigor;
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente Acatada
Justificativa GRN	Para atender à harmonia regulatória entre outorga e afretamento, retorna-se à expressão "embarcação de bandeira brasileira", notadamente quando da leitura, no processo n. 50300.011176/2021-13, do Relatório Técnico n. 20/2024/GRN/SRG (2398599), contribuição de ID 25 e ID 26, e adota-se a redação dada à Resolução Normativa n. 01.
Texto alterado em relação ao analisado	V - embarcação de bandeira 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 , podendo ser embarcação de registro brasileiro, entendida como a inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira, ou podendo ser embarcação estrangeira, inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB sob contrato de afretamento a casco nu por EBN, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem;
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	3
Contribuinte	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO
Texto proposto	embarcação de bandeira brasileira: a que tem o direito de arvorar bandeira brasileira, conforme a legislação em vigor;
Justificativa	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

ID	3
	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente Acatada.
Justificativa GRN	Idem contribuição de ID 2.
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição de ID 2.
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 3:**

Art. 2º (...)

Parágrafo único. 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.

ID	4
Contribuinte	Empresa de Navegação Elcano S.A.
Texto proposto	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."
Justificativa	<p>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> <p>Porém, como bem aponta a ANTAQ em sua Nota Técnica 419/2024/GOA/SOG, o transporte de cabotagem não traz em sua definição</p>

ID	4
	<p>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>
Parecer GRN	
1. Não Acatada	
2. Parcialmente acatada	
3. Não acatada	
Justificativa GRN	Não admissível. Uma eventual alteração dos requisitos técnicos de outorga é matéria fora do escopo dos autos. Outrossim, documentos como o certificado de segurança da navegação já estão positivados na RN 05.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Sim

ID	5
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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 <i>Floating Storage and Regasefication Unit</i> – FSRU, fundeada ou atracada em Águas

ID	5
	Jurisdicionais Brasileiras, quando utilizada exclusivamente como instalação de apoio, sem exercer atividade de transporte.
Justificativa	As FSRU podem ficar atracadas ou fundeadas e para ser completo propomos o ajuste no parágrafo único.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada
Justificativa GRN	A proposta apresentada é meramente redacional e retira possíveis lacunas interpretativas, tornando seu objeto mais claro.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	6
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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 Regaseification Unit – FSRU fundeada ou atracada em águas Jurisdicionais Brasileiras, quando utilizada exclusivamente como instalação de apoio, sem exercer atividade de transporte.
Justificativa	As FSRU podem ficar atracadas ou fundeadas e para ser completo propomos o ajuste no parágrafo único.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Idem contribuição 5
Justificativa GRN	Idem contribuição 5
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição 5
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Idem contribuição 5

- **Dispositivo 4:**

Art. 5º A empresa requerente, estabelecida na forma do art. 3º, deverá atender aos seguintes requisitos técnicos, alternativamente: (...)

III - 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.

ID	7
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	<p>III - para a navegação de cabotagem, apresentar;</p> <p>a) o contrato de afretamento de embarcação estrangeira com o consentimento para suspensão de bandeira, a casco nu, adequada à navegação pretendida em condição de operação comercial, pelo prazo igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário da embarcação, e</p> <p>b) a embarcação deverá ter a bandeira substituída pela brasileira em até 180 dias após a outorga, e</p> <p>c) a outorga só terá vigência para operação comercial após a apresentação à ANTAQ do registro da embarcação na bandeira brasileira.</p>
Justificativa	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 operar comercialmente, inclusive com a possibilidade de circularizar cargas, somente após apresentar a embarcação na bandeira brasileira.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Com relação à modificação de redação para a letra "a", entende-se que o afretamento com suspensão de bandeira, não só contém o termo "consentimento", como de fato o materializada, e com técnica de redação legislativa mais enxuta do que a explosão para as alíneas "a" e "b" propostas. Quanto à preocupação exposta na alínea "c", registra-se que ela já está tutelada no art. 14, § 5º, que possui a seguinte redação: "§ 5º Para as empresas outorgadas com base no art. 5º, <i>caput</i> , inciso III, a apresentação do REB é obrigatória antes do início da operação."
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	8
Contribuinte	Armando Freigedo Rodrigues Filho
Texto proposto	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

ID	8
	no transporte marítimo internacional, poderá solicitar outorga para operar na navegação de longo curso fundamentada nessa embarcação.
Justificativa	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 §§1º 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, obrigar uma EBN a fretar no todo ou parcialmente seu navio de bandeira brasileira a uma empresa estrangeira para fazer uma operação no Mercosul.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. A redação dada ao novo art. 5º, III, decorre do programa de estímulo para a cabotagem, materializado sob a Lei nº 14.301, de 2022 . A ampliação da condição regulatória para a navegação de longo curso foge ao escopo dos autos.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou	Não

ID Não)	8
------------	---

- **Dispositivo 5:**

Art. 5º (...)

§ 1º A comprovação dos requisitos relacionados no art. 5º se dará por meio da apresentação de: (...)

ID Contribuinte	9 Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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 - Cerificado do Seguro P&I (em patamar mínimo superior à R\$ 1.000.000,00)
Justificativa	Regras específicas para as embarcações de cabotagem coibindo 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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. O aumento de obrigações aos tutelados pela RN 05 foge ao escopo dos autos.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Sim

- **Dispositivo 6:**

Art. 5º (...)

§ 1º (...)

I - Provisão de Registro da Propriedade Marítima – PRPM, Título de Inscrição de Embarcação – TIE ou Documento Provisório de Propriedade – DPP;

ID	10
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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;
Justificativa	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).
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	A preocupação trazida pela contribuinte já está contemplada na nova redação do art. 5º, §2º.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 7:**

Art. 5º (...)

§ 1º (...)

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

ID	11
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	Suprimir o dispositivo.
Justificativa	Este dispositivo deverá ser excluído. Não foi incluída no art. 5º embarcação em construção para obtenção de outorga.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada
Justificativa GRN	O caso apontado pela contribuinte não foi regulamentado pelo art. 5º, mas sim pelo art. 6º, no qual também consta a identificação do estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcação(ões).
Texto alterado em relação ao analisado	Art. 5º (...) § 1º (...)

ID	11
IV – identificação do estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcação(ões).	
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	12
Contribuinte	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO
Texto proposto	Excluir o inciso.
Justificativa	O artigo 5º não recepcionou a outorga a ser atribuída para embarcações em construção, mas apenas no artigo 6º. Portanto, não merece permanecer.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Idem contribuição 11
Justificativa GRN	Idem contribuição 11
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição 11
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Idem contribuição 11

ID	13
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	IV identificação do estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcação(ões), quando da construção no Brasil.
Justificativa	A informação do estaleiro construtor só é válida para casos de construção no Brasil, para o que sugerimos o ajuste.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Idem contribuição 11
Justificativa GRN	Idem contribuição 11
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição 11
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Idem contribuição 11

- Dispositivo 8:**

Art. 5º (...)

§ 2º 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.

ID Contribuinte	14
	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - ABANI
Texto proposto	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.
Justificativa	<p>Para o requerimento de inclusão de embarcação afretada por empresas que já possuem autorização e já possua 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.</p>
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. Os afretamentos que não são de embarcações garantidoras de outorga são objeto da Resolução Normativa n. 01.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	15
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	§ 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.
Justificativa	As traduções são custosas e por vezes desnecessárias, mas preservando o direito de exigir, que se faça de acordo com a necessidade.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Os afretamentos de que tratam o dispositivo supra são para embarcações garantidoras de outorga na navegação de cabotagem. Trata-se de uma inserção de embarcação estrangeira, mediante negócio jurídico celebrado entre residente e não residente e que possui efeitos em negócios jurídicos domésticos, os quais são, obrigatoriamente, válidos apenas em língua portuguesa. Por essa razão, não prospera a flexibilização da tradução juramentada com vistas a reduzir custos.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	16
Contribuinte	Armando Freigedo Rodrigues Filho
Texto proposto	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 da Capitania dos Portos 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.
Justificativa	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

ID	16
	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não é objeto do escopo flexibilizar situações alternativas ao registro em tabelionato de notas. Adicionalmente, a preocupação trazida quanto ao registro de propriedade da embarcação está contemplada no art. 14.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 9:**

Art. 5º (...)

§ 3º 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.

ID	17
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	§ 3º A empresa requerente deverá fornecer, no mínimo, duas fotografias relatório fotográfico de cada da embarcação utilizada para atender ao disposto no caput e outros documentos , que permitam reconhecer sua identificação e suas condições operacionais.
Justificativa	Proposta de alteração. Apenas 2 fotos são insuficientes para caracterizar uma embarcação como adequada. Prever relatório fotográfico da embarcação.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente acatada
Justificativa GRN	Por relatório fotográfico entende-se, para o objetivo do parágrafo terceiro, como tipo de documento usado para comprovar a inspeção da embarcação. Considerando que o objetivo do dispositivo é de

ID	17
	fato reconhecer sua identificação e suas condições operacionais, o critério mínimo de duas fotografias pode gerar margem de interpretações, ao passo que o relatório fotográfico, acompanhado de outros documentos, caso necessário, delimita com maior precisão a obrigação, entendida aqui como de baixo impacto, e traz maior clareza a exigência regulatória.
Texto alterado em relação ao analisado	§ 3º A empresa requerente deverá fornecer, no mínimo, relatório fotográfico da embarcação, quando utilizada para atender ao disposto no caput, e outros documentos, se necessários, que permitam que possibilitem, à ANTAQ, reconhecer sua identificação e suas condições operacionais.
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	18
Contribuinte	Empresa de Navegação Elcano S.A.
Texto proposto	<p>INCLUIR UM QUARTO PARÁGRAFO:</p> <p>"§ 4º - Para a navegação de cabotagem deverá ser apresentado em adição aos citados no parágrafo 1º:</p> <p>I) as embarcações devem cumprir as Convenções-Chave da Organização Marítima Internacional: SOLAS, MARPOL e STCW; ou</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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)."</p>
Justificativa	<p>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</p>

ID	18
	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Idem contribuição 4
Justificativa GRN	Idem contribuição 4
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição 4
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Idem contribuição 4

ID	19
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	§ 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.
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Idem contribuição 17
Justificativa GRN	Idem contribuição 17
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição 17
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Idem contribuição 17

- **Dispositivo 10:**

Art. 6º Nos casos em que a empresa requerente não se enquadrar nas hipóteses do art. 5º, poderá obter a autorização com base em construção ou reforma de embarcação de sua propriedade e de bandeira brasileira, adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, comprovada por meio de contrato em eficácia, cuja execução esteja programada em cronograma físico e financeiro integrante do contrato, com início dado pelo primeiro evento financeiro, desde que atendidas as seguintes condições, no caso de construção: (...)

§ 1º A empresa requerente, respaldada neste artigo, deverá apresentar os seguintes documentos, quando couber:

I - licença de construção emitida pela autoridade marítima;

ID	20
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	I - licença de construção emitida pela Autoridade Marítima Brasileira;
Justificativa	Manter texto da Resolução atual por ser mais preciso.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada
Justificativa GRN	Apesar de ser implícito que a autoridade marítima de que trata essa regulamentação ser a brasileira, não há custo em se retomar à redação antiga e retirar qualquer margem para leituras dissonantes.
Texto alterado em relação ao analisado	I - licença de construção emitida pela Autoridade Marítima brasileira ;
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 11:**

Art. 6º (...)

§ 1º (...)

VI - contrato de financiamento com o agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante – FMM; e (...)

ID	21
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	VI - contrato de financiamento com o agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante – FMM, com comprovação do cumprimento das condições de eficácia nele estabelecidas;
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada	Não acatada

ID	21
2. Parcialmente acatada	
3. Não acatada	
Justificativa GRN	Não admissível. Foge ao escopo alterar as possibilidades de linhas de crédito.

- Dispositivo 12:**

Art. 6º (...)

§ 1º (...)

VII - identificação do estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcaç(ão)ões. (...)

ID	22
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	VII - identificação do estaleiro nacional brasileiro responsável pela construção ou reforma da(s) embarcaç(ão)ões.
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada
Justificativa GRN	A proposta torna a delimitação do estaleiro mais precisa e alinha o dispositivo com o art. 6º, <i>caput</i> .
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 13:**

Art. 9º A empresa requerente deverá comprovar ter boa situação econômico-financeira, a qual se dará mediante demonstração de patrimônio líquido mínimo de:

III - R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais), para a navegação de cabotagem; ou (...)

ID	23
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	III - R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais), para a navegação de cabotagem;
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. Não é escopo dos autos atualizar os valores dos requisitos econômico-financeiros. Adicionalmente, informa-se que a revisão dos critérios econômicos financeiros (art 9º) está inserida na agenda de Avaliação de Resultado Regulatório 2023-2026.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 14:**

Art. 9º (...)

§ 1º 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.

ID	24
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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).
Justificativa	A fim de evitar a necessidade de alterar a resolução para atualização dos valores, que estes sejam indexados e sugerimos a UFIR.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. Não é escopo dos autos atualizar os valores dos requisitos econômico-financeiros. Adicionalmente, informa-se que a revisão dos critérios econômicos financeiros (art 9º) está inserida na agenda de Avaliação de Resultado Regulatório 2023-2026.

ID	24
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 15:**

Art. 9º (...)

§ 5º É vedada a outorga de autorização para empresas com patrimônio líquido negativo.

ID	25
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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).
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. Não é escopo dos autos atualizar os valores dos requisitos econômico-financeiros. Adicionalmente, informa-se que a revisão dos critérios econômicos financeiros (art 9º) está inserida na agenda de Avaliação de Resultado Regulatório 2023-2026.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 16:**

Art. 10. A empresa requerente deverá atender aos seguintes requisitos jurídico-fiscais:

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) a competência para operar na(s) modalidade(s) de interesse; e (...)

ID	26
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

ID	26
Texto proposto	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) a competência o seu respectivo enquadramento para operar na(s) modalidade(s) de interesse;
Justificativa	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”.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada
Justificativa GRN	Conforme extraído do portal redesim.gov.br (dezembro de 2024), o CNAE serve para "determinar a área de atuação da atividade empresarial". Dessa forma, de fato, a expressão "atestar competência" não é compatível com o propósito do CNAE e pode levar a redação a um sentido diferente do proposto.
Texto alterado em relação ao analisado	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; e
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 17:**

Art. 11. A EBN que desejar afretar embarcações estrangeiras ou ceder o direito de tonelagem a EBN deverá cadastrar-se previamente na ANTAQ, nos termos do Anexo E. (...)

ID	27
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	Art. 11. A EBN 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.
Justificativa	A hipótese prevista no Art. 10.A da Lei 9432/97 é que a EBN possa afretar embarcação estrangeira em substituição a embarcação em construção ou ceder o direito de tonelagem. Por seu turno, o art. 10-A, parágrafo único da Lei referenciada é restritivo ao permitir cessão onerosa, preocupação essa também trazida à redação para deixá-la à luz da regulamentação legal.
Parecer GRN 1. Não Acatada	Acatada

ID	27
2. Parcialmente acatada	
3. Não acatada	
Justificativa GRN	A hipótese do art. 10-A é o único caso em que EBIN pode afretar embarcações. A preocupação da contribuinte é a de deixar cristalino que a ANTAQ está se referindo estritamente ao afretamento permitido em Lei.
Texto alterado em relação ao analisado	Art. 11. A EBN 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.
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	28
Contribuinte	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO
Texto proposto	<p>Art. 11. A EBN que desejar afretar embarcações estrangeiras ou ceder o direito de tonelagem a EBN deverá cadastrar-se previamente ser registrada na ANTAQ, nos termos seguindo o previsto no art. 12 e mediante o formulário do Anexo E.</p> <p>Parágrafo único: Para operacionalizar o disposto no caput No contexto do registro, a EBN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação de todas as embarcações em construção em estaleiro brasileiro, assim como em sua propriedade ou gestão 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.</p> <p>NOVO ARTIGO (a incluir) A EBN apenas poderá ceder tonelagem 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.</p> <p>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.</p> <p>Parágrafo 2º: A EBN não poderá operar a embarcação afretada na forma do caput e seus parágrafos, inclusive do ponto de vista da gestão náutica e operacional.</p> <p>Parágrafo 3º: o afretamento ou cessão de tonelagem pela EBN 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.</p> <p>Parágrafo 4º: As EBINS serão regularmente fiscalizadas pela ANTAQ a fim de verificar o estágio de construção das embarcações em estaleiro brasileiro.</p>

ID	28
	<p style="color: red;">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 tonelagem da referida empresa.</p> <p style="color: red;">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>
Justificativa	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.
Parecer GRN	
1. Não Acatada	
2. Parcialmente acatada	
3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não admissível. Proceder a regulamentações infra-legais que microrregulem os aspectos pertinentes à EBIN é matéria fora do escopo. Todas as alterações que foram dadas à Lei n. 9.432, de 1997, e que não acarretam em novas obrigações além daquelas já positivadas foram suficientemente regulamentadas na proposta em desenvolvimento.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Sim

ID	29
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	Art. 11 A EBIN que desejar afretar embarcações estrangeiras em substituição a embarcação em construção ou ceder o direito de tonelagem a EBN deverá cadastrar-se previamente na ANTAQ, nos termos do Anexo E.
Justificativa	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

ID	29
	caso apenas de substituição a embarcação em construção em estaleiro brasileiro.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada
Justificativa GRN	Idem contribuição 27
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição 27
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Idem contribuição 27

- **Dispositivo 18:**

Art. 11. (...)

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 ou gestão, que tenham por objeto o fretamento, nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º. (...)

ID	30
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	<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 reais).</p> <p>§ 2º. Para operacionalizar o disposto no caput, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação das embarcações em construção em estaleiro brasileiro, assim como em sua propriedade ou que tenham por objeto o fretamento nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º.:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de sua propriedade e/ou; b) em construção em estaleiro brasileiro e/ou; c) por ela afretada em substituição a embarcação em construção. <p>§ 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

ID	30
	c) combinação das hipóteses referidas nos itens a e b deste parágrafo.
Justificativa	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 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.
Parecer GRN	
1. Não Acatada	
2. Parcialmente acatada	Não acatada
3. Não acatada	
Justificativa GRN	<p>Não admissível. Não é escopo dos autos atualizar os valores dos requisitos econômico-financeiros. Adicionalmente, quanto à regulação da EBIN, a Nota Técnica n. 18/2024/GRN/SRG (2154373) exauriu a questão:</p> <p>47. A análise recai precipuamente sobre a interpretação jurídica a respeito do poder normativo da ANTAQ frente às EBINs do que a uma análise de impacto regulatório propriamente dita. Nesse sentido, é imperioso destacar que não se aplica a realização de Análise de Impacto Regulatório a respeito da competência jurídica ou não do ente regulatório sob o objeto a tutelar. No cerne das alternativas, observa-se que a não exigência de qualquer instrumento de outorga, controle ou acompanhamento prejudica a política pública dada pela Lei nº 14.301, de 2022, muito embora instrumentalmente a EBIN tenha sido conceituada dentro da Lei nº 9.432, de 1997. Nessa linha, a dispensa de qualquer documentação perante a ANTAQ a incapacita de cumprir com seus objetivos de atuação no acompanhamento da frota mercante nacional. Sendo assim, é fundamental que o poder público tenha as informações a respeito de quem freta embarcações às empresas tuteladas por esta Agência.</p> <p>48. Sob o diâmetro oposto, entende-se que a exigência de outorga de EBIN seria juridicamente impossível por parte da ANTAQ. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, é cristalina quanto à área de atuação da Agência:</p> <p style="padding-left: 2em;">Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário: (...)</p>

ID	30
	<p>II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de <u>prestação de serviços</u> e de exploração da infra-estrutura <u>de transportes</u>, exercidas por terceiros, com vistas a: (...)</p> <p>Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ: <u>(Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)</u></p> <p>I – a <u>navegação</u> fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; (ênfases acrescentadas)</p> <p>49. Nota-se que a EBIN não presta serviço de transporte (ou apoio), tampouco é uma empresa brasileira de navegação. Uma EBIN não opera transporte aquaviário, apenas freta embarcações para aquelas prestadoras de serviço tuteladas por esta Casa. Portanto, não caberia outorga pela ANTAQ, seja por concessão, permissão ou até mesmo autorização. Dessarte, a exigência de outorga de EBIN seria juridicamente impossível e, portanto, sequer tratar-se-ia de alternativa jurídica.</p> <p>50. Resta a alternativa sobre necessidade de cadastro. Considerando que a primeira alternativa (inexigência de quaisquer instrumentos) é incompatível com a política pública e que não caberia a exigência de outorga de EBIN, entende-se que a exigência de cadastro seria a única opção jurídico-regulatória para a incorporação dessa modalidade de serviços nos controles da Agência. (...)</p>
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Sim

ID	31
Contribuinte	SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO
Texto proposto	vide ARTIGO 11 onde incluimos o paragrafo único e sugerimos a inclusão de um ARTIGO COMPLEMENTAR
Justificativa	vide justificativa no ART 11
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Idem contribuição 28
Texto alterado em relação ao analisado	Idem contribuição 28
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Idem contribuição 28

ID	32
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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 ou gestão, que tenham por objeto o fretamento, nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º.
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente acatada
Justificativa GRN	De fato a EBIN não terá gestão da embarcação estrangeira afretada por tempo, haja vista que a gestão comercial ficará a cargo da EBN que (sub)afretou-a da EBIN. Por outro lado, é importante a ANTAQ receber as documentações referentes a ela para o controle da frota no Brasil. Dessa forma, propõe-se substituição da palavra "gestão" para incorporar o afretamento de que permite a Lei.
Texto alterado em relação ao analisado	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 ou afretamento , que tenham por objeto o fretamento, nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º.
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 19:**

Art. 17. 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.

ID	33
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	Art. 17. Ao iniciar a operação, a EBN deverá informar à ANTAQ, no prazo de trinta dias, todas embarcações brasileiras 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.
Justificativa	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

ID	33
	brasileiras. Necessidade de diferenciar embarcação brasileira de embarcação de bandeira brasileira.
Parecer GRN	
1. Não Acatada	
2. Parcialmente acatada	Acatada
3. Não acatada	
Justificativa GRN	Alteração decorrente do acolhimento das contribuições de ID 2 e 3.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 20:**

Art. 17. (...)

§ 2º A inclusão ou alienação de embarcação deverá ser comunicada por meio de envio de cópia de documentação comprobatória.

ID	34
Contribuinte	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - ABANI
Texto proposto	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.

ID	34
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	O objeto da RN 05 é a obtenção de outorga de autorização. Afretamentos que não são garantidores de outorga são objeto da RN 01.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 21:**

Art. 18. 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.

ID	35
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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.
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	A preocupação com os empregados brasileiros já encontra-se devidamente positivada na Lei n. 9.432, de 1997. Outrossim, importante reforçar que a fiscalização trabalhista não é de responsabilidade da ANTAQ.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 22:**

Art. 18. (...)

§ 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.

ID	36
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	§ 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 .
Justificativa	Necessidade de incluir o artigo que o §2º é referente.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada

ID	36
Justificativa GRN	Em regra, a expressão "deste artigo" é redundante e não atende à melhor técnica redacional, o que implica nos casos em que, quando não há o referente, implicitamente se trata do inciso, parágrafo ou alínea daquele artigo. Entretanto, o dispositivo em contribuição possui vários elementos de coesão, o que leva a ambiguidade sobre se o § 2º é o do art. 6º ou do art. 18.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 23:**

Art. 18. (...)

§ 8º 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 EBNs.

ID	37
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	<p>§ 8º A operação comercial será feita comprovada com embarcação adequada, conforme estabelecido no nos termos do art. 2º, <i>caput</i>, inciso IV, mediante seção atendimento à Resolução da ANTAQ que disciplina o critério regulatório para a comprovação da operação comercial de embarcações pelas EBNs pela empresa brasileira de navegação. Essa comprovação deverá se dar na forma de emissão de um CTe ou MDFe no período previsto no <i>caput</i> desse artigo, ou, alternativamente, com a apresentação de contrato de transporte com duração mínima de 1 (um) ano.</p> <p>§ 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.</p>
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada

ID	37
Justificativa GRN	A despeito de as propostas meramente redacionais não solucionarem, de fato, problemas na técnica de redação normativa, comenta-se que os demais dispositivos fogem ao escopo dos autos ao proporem regulamentar, aqui, mais meios de comprovação de operação comercial.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 24:**

Art. 21. Para fins de atendimento à exigência regulatória de comprovação da operação comercial das embarcações, considera-se que:

III - 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; (...)

ID	38
Contribuinte	Posidonia Shipping & Trading Ltda.
Texto proposto	-
Justificativa	Quais os fundamentos de diferenciação dos perfis de carga?
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não se aplica
Justificativa GRN	Não houve uma contribuição para ser analisada.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	N.A

- Dispositivo 25:**

Art. 21. (...)

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 referente à carga transportada em embarcação de bandeira brasileira de propriedade ou afretada a casco nu pela EBN que deseja comprovar a operação comercial;

ID	39
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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

ID	39
	<p>– 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;</p>
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente acatada
Justificativa GRN	<p>Entende-se que a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) se traduz em operação comercial realizada e sua inclusão na redação é de baixo impacto. Para fins de colocar todos os leitores na mesma página, o MDF-e é um documento que reúne as informações contidas no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTe) e na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e). Ou seja, reúne todos os dados fiscais relacionados às mercadorias e bens que são transportados.</p> <p>Ele é obrigatório, de existência apenas digital, emitido e armazenado eletronicamente. Para agregar informações importantes sobre as mercadorias, ele substitui o Manifesto de Carga – modelo 25.</p> <p>Também faz a vinculação da carga e garante a validade jurídica pela assinatura digital do emitente. No entanto, ele não destaca os impostos que são recolhidos no CT-e. (https://www.totvs.com/blog/gestao-logistica/mdfe/, dezembro de 2024)</p> <p>Entretanto, foge ao escopo dos autos a delimitação temporal e necessitaria de ter sua discussão ampliada.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	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 do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e 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;
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 26:**

Art. 23. Consideram-se como atividades executadas pelas EBNS de apoio portuário: (...)

VI - 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;

ID	40
Contribuinte	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
Texto proposto	VI - 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;
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	A limitação objeto de preocupação pela contribuinte é garantida pela vinculação do incidente de poluição ao local de origem. Além disso, o serviço de apoio portuário não é limitado a portos ou instalações portuárias, conforme já decidido em manifestações anteriores pela ANTAQ.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 27:**

Art. 23. (...)

VIII - 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;

ID	41
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	Suprimir o inciso VIII.
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada	Parcialmente acatada

ID	41
2. Parcialmente acatada	
3. Não acatada	
Justificativa GRN	Embarcações de apoio portuário podem atuar em subsídio à operação de transbordo de carga. Nesse sentido, a contribuição trazida, embora não resulte em supressão do inciso VIII, abriu oportunidade de aperfeiçoamento da redação, dentro do escopo dos autos.
Texto alterado em relação ao analisado	VIII IV - apoio ao transbordo de carga: é a o apoio à 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;
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 28:**

Art. 23. (...)

IX - transporte de água potável: é o transporte, em embarcação apropriada, de água potável para o consumo na embarcação; (...)

ID	42
Contribuinte	Posidonia Shipping & Trading Ltda.
Texto proposto	IX - transporte de água potável: é o transporte, em embarcação apropriada ao acondicionamento , de água potável para o consumo na embarcação;
Justificativa	-
Parecer GRN	
1. Não Acatada	
2. Parcialmente acatada	
3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Não foi possível extrair as razões e os benefícios em restringir a adequação/apropriação da embarcação ao acondicionamento.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	43
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	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.
Justificativa	Deixar claro que a movimentação de água é exclusivamente para fornecimento à embarcações de apoio marítimo,

ID	43
	cabotagem ou longo curso.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Não acatada
Justificativa GRN	Seria anti-concorrencial restringir as atividades das embarcações que podem receber este serviço de apoio portuário. Embarcações que realizem transporte aquaviário fora de competência da ANTAQ devem possuir igual possibilidade de receber serviço de transporte de água potável por EBN empregada na atividade de apoio portuário.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 29:**

Art. 23. (...)

X - 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; (...)

ID	44
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	X – transporte movimentação de carga seca: é o—transporte a movimentação de carga geral e granéis sólidos de e para as embarcações, executado por embarcação apropriada, incluídas as operações de alívio— 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;
Justificativa	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.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente acatada
Justificativa GRN	A atividade de transporte não se confunde com a atividade de apoio, logo, a substituição do termo “transporte” pelo termo “movimentação” retira eventual ambiguidade da redação e traz melhoria. Por outro lado, a operação de alívio a que se refere a redação está associada ao transbordo de embarcações nos portos, com o período diretamente seguinte preocupando-se em afastar a atividade de cabotagem concernada pela contribuinte.

ID	44
Texto alterado em relação ao analisado	<p style="color: red;">X VI – 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 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;</p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- **Dispositivo 30:**

Art. 23. (...)

XI - 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; (...)

ID	45
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	<p>XI – transporte movimentação de derivados de petróleo: é e-transporte 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. 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;</p>
Justificativa	Simplificar e objetivar a definição eliminando termos que possam dar dupla interpretação como o alívio que se caracteriza como operação de cabotagem.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente acatada
Justificativa GRN	Acolhe-se a parte que substitui "transporte" por "movimentação", pelas mesmas razões apontadas na análise da contribuição de ID 44. Por outro lado, em razão similar às argumentações trazidas na contribuição de ID 44, mantém-se a parte do alívio vinculado aos limites da área portuária, que não traz conflito normativo com a navegação de cabotagem.
Texto alterado em relação ao analisado	<p style="color: red;">XI VII – 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. Compreende também o auxílio ao alívio parcial ou total de embarcações, por meio do recebimento e posterior condução do material a outra(s)</p>

ID	45
	embarcação(ões) ou terminal específico, nos limites da área do porto ou terminal aquaviário, em embarcação apropriada;
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 31:**

Art. 23. (...)

XII - transporte de óleos vegetais: é a movimentação de e para as embarcações de óleos de origem vegetal, em embarcação apropriada; (...)

ID	46
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	XII - transporte movimentação de óleos vegetais: é a movimentação de e para as embarcações de óleos de origem vegetal, em embarcação apropriada;
Justificativa	Substituir a palavra "transporte" por "movimentação" para adequar às atividades do apoio portuário.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Acatada
Justificativa GRN	A atividade de transporte não se confunde com a atividade de apoio, logo, a substituição do termo "transporte" pelo termo "movimentação" retira eventual ambiguidade da redação e traz melhoria.
Texto alterado em relação ao analisado	XII VIII - movimentação de óleos vegetais: é a movimentação de e para as embarcações de óleos de origem vegetal, em embarcação apropriada;
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

- Dispositivo 32:**

Art. 23. (...)

XV - 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 (...)

ID	47
Contribuinte	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC
Texto proposto	XV - transporte movimentação 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

ID	47
Justificativa	Como nas demais substituir a palavra "transporte" por "movimentação" adequando às atividades do apoio portuário e simplificação.
Parecer GRN 1. Não Acatada 2. Parcialmente acatada 3. Não acatada	Parcialmente Acatada
Justificativa GRN	A atividade de transporte não se confunde com a atividade de apoio, logo, a substituição do termo "transporte" pelo termo "movimentação" retira eventual ambiguidade da redação e traz melhoria. Quanto à supressão proposta, entende-se que tornar-se-ia prejudicial à definição, haja vista que a ausência de caráter de comercialização dos produtos é fundamental para a classificação da atividade como de apoio ao invés de transporte.
Texto alterado em relação ao analisado	XIX IX - movimentação 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
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

3. CONCLUSÃO

14. A análise desenvolvida orientou-se pelas diretrizes dos autos, que foram a revisão e consolidação determinada no [Decreto n. 10.139, de 2019](#), substituído pelo Decreto n. [12.002, de 2024](#), dentro da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio"; bem como a reavaliação da [Resolução Normativa ANTAQ n. 5, de 2016](#), com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pelo programa de estímulo à cabotagem BR do Mar, consubstanciado na [Lei nº 14.301, de 2022](#).

15. Das alterações aceitas, entende-se que merecem o devido destaque à consideração superior as seguintes:

I - Retorno ao conceito de embarcação **de bandeira** brasileira, com alterações no art. 2º, V; e no art. 17.:

Art. 2º (...)

V - embarcação de bandeira 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** podendo ser embarcação de registro brasileiro, entendida como a inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira, ou podendo ser embarcação estrangeira, inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB sob contrato de afretamento a casco nu por EBN, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem;

Art. 17. Ao iniciar a operação, a EBN deverá informar à ANTAQ, no prazo de trinta dias, todas embarcações **brasileiras 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.

II - Exigência de produção de **relatório fotográfico** da embarcação utilizada para obtenção de outorga, em substituição à anterior exigência de "no mínimo, duas fotografias". Entende-se como obrigação de baixo impacto e que aperfeiçoa o objetivo do art. 5º, §3º:

Art. 5º (...)

§ 3º A empresa requerente deverá fornecer, ~~no mínimo, duas fotografias de cada~~ relatório **fotográfico da** embarcação, **quando** utilizada para atender ao disposto no *caput*, **e outros documentos, se necessários, que permitam possibilitem, à ANTAQ,** reconhecer sua identificação e suas condições operacionais.

III - Restrição do afretamento de embarcações estrangeiras, por EBN, apenas na modalidade "**por tempo**" e **em substituição a embarcação brasileira em construção;** bem como da característica de **onerosidade** da cessão de tonelagem a EBN, conforme nova redação do art. 11, *caput*:

Art. 11. A EBN que desejar afretar embarcações estrangeiras **por tempo em substituição a embarcação brasileira em construção**, ou ceder, **a título oneroso**, o direito de tonelagem a EBN deverá cadastrar-se previamente na ANTAQ, nos termos do Anexo E.

IV - Inclusão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF como documento aceito para comprovação da operação comercial de que trata o art. 21, V:

Art. 21. (...)

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 do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-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;

V - Substituição da palavra "transporte" por "movimentação" no art. 23, com a respectiva renumeração dos incisos, para:

- a) movimentação de carga seca;
- b) movimentação de derivados de petróleo;
- c) movimentação de óleos vegetais; e
- d) movimentação de produtos químicos.

16. Por fim, comprehende-se que a linha de ação está suficiente madura para sua conclusão, o que permite a revisão e consolidação dos normativos de outorga de navegação marítimo desta casa, bem como a adequação do texto normativo às disposições auto-aplicáveis geradas pela publicação da Lei n. 14.301, de 2022.

4. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

17. Submetem-se à consideração superior os seguintes documentos, referentes à outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 2022](#):

- a) Resolução-MINUTA GRN (2425437), em formato riscado, tomando como texto-base a Resolução-MINUTA SRG (2281447), e com justificativas; e
- b) Resolução-MINUTA GRN (2426971), em versão preparada para submissão à consideração superior.

É o entendimento.

DIEGO RAFAEL BARBOZA AMORIM

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Diego Rafael Barboza Amorim, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 27/12/2024, às 11:45, 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 **2421769** e o código CRC **3BA887E4**.

Referência: Processo nº 50300.011174/2021-24

SEI nº 2421769