

Relatório de contribuições recebidas

Tomada de Subsídios SRG nº 01/2025

ID	01
ENTIDADE	SUPERBRAÇO SERVIÇOS MARITIMOS LTDA.
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	A Antaq poderia regular que as empresas estrangeiras incentivem a indústria nacional preferencialmente contratando as embarcações - mesmo em reparo - e dando condições as mesmas, através de adiantamentos dos recursos do afretamento a efetuar a sua reforma e preparação para o serviço em território nacional.
7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	Com o intuito de contribuir, auxiliar e incentivar a indústria naval nacional, pode ser realizada a inclusão de um cadastro de embarcações potencialmente utilizáveis e que estão em reparo para auxiliar na regulação e bloqueio de embarcações estrangeiras.
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.	Dentro do contexto de bloqueio de embarcações estrangeiras.

<p>9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.</p>	<p>Embarcações estrangeiras vem realizar serviços em território nacional que poderiam ser realizadas por embarcações nacionais que encontram-se em reparos, ou seja embarcações potencialmente bloqueadoras mas que não foram incluídas no cadastro, pois ainda não forneceram certificado de classe.</p>
<p>10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.</p>	<p>Industria naval de prestação de serviços nacional incluindo a Superbraço Serviços marítimos que dispõe da balsa lançadora de tubos guindaste offshore BGL1, a balsa guindaste de 2200toneladas Pelicano e as plataformas jackup P1, P3, P4, Itapoã e Piatã.</p>
<p>11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.</p>	<p>Resolução normativa 1 Antaq.</p>
<p>12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.</p>	<p>Contribuir, auxiliar e incentivar a indústria naval nacional oferecendo os contratos que empresas dão preferência para embarcações estrangeiras, à embarcações nacionais que potencialmente podem atender os contratos mas que dependem de adequações, reformas e reparos para o respectivo atendimento. Proteger a indústria naval doméstica da concorrência estrangeira, preservar os ativos de transporte marítimo nas mãos locais para fins de segurança nacional e maximização da segurança em águas territoriais.</p>
<p>13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.</p>	<p>EUA, China , Índia, Malásia, Rússia e Indonésia.</p>

14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	A Antaq como órgão regulatório poderia efetuar a comunicação a empresa que necessita da embarcação para informar se a embarcação para realização de uma obra após reparada e adaptada dentro das viabilidade técnicas se a mesma embarcação nacional atende os pré-requisitos do trabalho e se é viável o prazo de preparação não superior a 12 meses e que no caso da sua confirmação positiva deverá contratar essa embarcação que fornecerá um cronograma de obra e parcela necessária de adiantamento de recursos pra fazer o retorno a classe e preparativos para atendimento a obra. A antaq pode ficar sabendo através de cópias de propostas comerciais oriundas das empresas de navegação EBN nacionais.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	Outra alternativa de ação é um mapeamento das principais obras offshore que necessitam de transportes aquaviários e a Antaq na diligência de órgão regulador fazer um quadro online, onde as empresas nacionais possam se pronunciar como potenciais fornecedores e como podem potencialmente atender.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	Nas duas formas podem ser cadastradas as obras pelos contratantes ou possíveis contratados, podem ser cadastradas as embarcações potenciais e a Antaq fazer o cruzamento de informações de forma a beneficiar a indústria nacional, monitorar os contratos de afretamento e fiscalizar

	através de denúncias ou diversas apresentações de evidências do possível contrato.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	<p>Para se evitar o sucateamento da indústria nacional a Antaq pode viabilizar o mapeamento das embarcações de bandeira brasileira potencialmente bloqueadoras de embarcações estrangeiras haja visto que existem empresas nacionais que podem manter o capital no país e evitar a fuga de empregos e de capital pro exterior.</p> <p>Como exemplo uma empresa solicitou cotação de afretamento da embarcação brasileira BGL1 para o lançamento de um duto em águas rasas, tudo que ela tinha que fazer era adiantar uma parcela do afretamento, para terminarmos a reclassificação da embarcação e docagem no estaleiro que atende perfeitamente todos os quesitos técnicos do trabalho, mas a empresa ignorou a proposta enviada e trouxe embarcação estrangeira pelo simples fato da BGL1 não ter certificado de classe vigente, sendo que era só efetuar o reparo que ela já até estava no estaleiro pra isso, então a empresa trouxe uma lançadora de tubos estrangeira para realizar o serviço no lugar de uma lançadora de tubos brasileira. Se a Antaq intervisse nesse caso seria de suma importância ao fortalecimento da indústria nacional, o estaleiro seria beneficiado com obras de reparo da BGL1 e geraria mais empregos e mão de obra especializada</p>

	<p>para atendimento ao projeto que demandaria de mais de 3000 empregos diretos e indiretos. Outro exemplo é a jackup sonda P3 onde foi contratado embarcação estrangeira, ignorando a jackup de bandeira brasileira, o mesmo aconteceu com todas as outras embarcações que apesar de não cumprirem o certificado de classe ainda, podem atender as obras após realização da docagem e reparos e manter o capital e empregos no Brasil.</p> <p>Visando a proteção da indústria naval doméstica da concorrência estrangeira, preservar os ativos de transporte marítimo nas mãos locais para fins de segurança nacional e maximização da segurança em águas territoriais Brasileiras enviamos esse texto de contribuição.</p>
--	---

ID	02
ENTIDADE	COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL.
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	As alternativas regulatórias devem assegurar a preferência do uso de embarcação de bandeira brasileira, garantindo previsibilidade e segurança jurídica. Reforçar que o monitoramento contínuo permitirá reduzir afretamentos desnecessários de embarcações estrangeiras.

7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	<p>A presente revisão normativa tem como objetivo principal o fortalecimento da navegação de cabotagem no Brasil, por meio da priorização das EBNs que operam com frota sob bandeira nacional e que demonstram compromisso efetivo com o desenvolvimento do país. Isso inclui investimentos realizados em território nacional, como a utilização de mão de obra brasileira, realização de docagens em estaleiros nacionais e cumprimento das obrigações fiscais no Brasil. Trata-se de uma medida que visa promover maior competitividade, sustentabilidade econômica e alinhamento com o interesse público.</p>
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.	<p>De fato, a necessidade de revisão surge porque os critérios atuais permitem excessiva participação de embarcações estrangeiras, o que contraria a política pública. Portanto, deve-se aprimorar os procedimentos para favorecer a frota brasileira.</p>
9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.	<p>O problema central é que falhas regulatórias e de fiscalização têm permitido que embarcações estrangeiras atuem além do necessário, reduzindo a competitividade das nacionais. Necessário critérios mais rígidos que priorizem a embarcação brasileira.</p> <p>A ANTAQ deveria adotar como premissa fundamental a priorização da existência de embarcação brasileira disponível para a operação pretendida. No entanto, na prática, essa</p>

	<p>prioridade tem sido sistematicamente relativizada, sem a adoção de critérios objetivos e transparentes que assegurem sua efetividade. A presença de embarcação brasileira disponível não deveria ensejar dúvida quanto à possibilidade de bloqueio total ou parcial. Embora o bloqueio parcial esteja previsto na regulamentação vigente, sua aplicação tem se mostrado frágil e pouco consistente, frequentemente superada por outros critérios que, na prática, acabam se sobrepondo àquele que deveria ser o mais relevante: a valorização e utilização da frota nacional. Temos observado em nossas rotinas operacionais que EBNs, mesmo sem possuir embarcação brasileira apta para a operação, vêm participando de bids com embarcações afretadas. Ainda, antes mesmo de assegurar o fechamento do contrato com o cliente, essas embarcações estrangeiras são indevidamente circularizadas, configurando uma prática reconhecidamente predatória, conforme já identificado ANTAQ.</p>
<p>10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.</p>	<p>Embora existam diferentes interesses, o papel da ANTAQ é equilibrar o mercado dando preferência as EBNs com frota nacional, que cumprem papel estratégico e geram benefícios econômicos e sociais ao país.</p>
<p>11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.</p>	<p>Destacar que tanto a Constituição (art. 178, parágrafo único) quanto a Lei nº 9.432/1997 são claras que o transporte de</p>

	<p>cabotagem deve ser feito, prioritariamente, com embarcação de bandeira brasileira. Isso dá segurança para a opção regulatória pró-nacional.</p>
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	<p>Estabelecer como princípio fundamental que o afretamento de embarcação estrangeira deve constituir-se em medida excepcional, aplicável apenas quando comprovadamente inexistente a disponibilidade de embarcação brasileira adequada. O objetivo é preservar, fortalecer e priorizar a utilização da frota nacional, alinhando a política regulatória ao desenvolvimento da navegação de cabotagem brasileira.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Reduzir o número de circularizações sem transporte efetivo de carga, garantindo maior eficiência e comprometimento nos processos de consulta.• Estimular o investimento em embarcações brasileiras, promovendo maior previsibilidade regulatória, segurança jurídica e valorização das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) que operam com frota própria ou que investem de fato no Brasil.
13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.	<p>A regulamentação atual já permite às EBNs a internalização de embarcações estrangeiras, afretada a casco nu, via REB (Registro Especial Brasileiro). No entanto, essas embarcações deveriam operar com tripulação brasileira e, conseqüentemente, incorrer nos custos atrelados à operação</p>

	<p>no Brasil, o chamado " custo da bandeira brasileira". O que ocorre, porém, é que muitas EBNs, sem embarcação própria e sem estrutura operacional adequada para o tipo de navegação ofertado, vêm atuando apenas com embarcações estrangeiras afretadas em TC (Time Charter), ou seja, sem tripulação brasileira, sem estrutura robusta no país e, portanto, sem contribuir com os encargos e responsabilidades associados à operação nacional. Esta concorrência desleal desestimula fortemente a manutenção e o investimento em frota brasileira, que é fundamental para o desenvolvimento da indústria naval e da navegação de cabotagem no Brasil.</p>
14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	<p>Entre as alternativas regulatórias possíveis, é essencial priorizar aquelas que contribuam diretamente para o fortalecimento da frota brasileira. Isso inclui medidas como o maior detalhamento das cargas nas consultas de afretamento, a imposição de obrigações claras de transparência nos processos e a aplicação de sanções mais rigorosas em caso de descumprimento das normas. Sugestão de alteração regulatória para inibir práticas predatórias ao mercado:</p> <ul style="list-style-type: none">• Obrigatoriedade de frota compatível: As EBNs detentoras de outorga devem possuir, obrigatoriamente, ao menos uma embarcação compatível com o tipo e porte de transporte que

pretendem realizar. O cenário atual permite que EBNs obtenham outorga com embarcações de pequeno porte, como lanchas, e atuem exclusivamente via afretamento de embarcações estrangeiras em regime de time charter (TC), sem qualquer investimento efetivo em frota nacional, tripulação ou estrutura fiscal própria.

- Limitação de afretamento: O afretamento de embarcação estrangeira deve ser limitado a até quatro vezes a tonelage das embarcações brasileiras de propriedade da EBN.
- Confirmação da carga pelo cliente: O cliente deve confirmar a existência da carga por meio da apresentação do RECAP, excluindo informações comercialmente sensíveis (como o valor do frete), mas contendo dados como descrição da carga, volume, terminais de carregamento e descarga, e laydays.
- Agilidade no sistema da ANTAQ: O procedimento de negociação no sistema da ANTAQ precisa ser significativamente mais ágil. O prazo atual de seis (6) horas para manifestação das partes, em muitos casos, inviabiliza o bloqueio, especialmente em operações urgentes ou com prazos reduzidos. Sugere-se a redução desse prazo para três (3) horas.
- Comprovação do transporte da carga circularizada: Deve ser exigida a comprovação de que a carga circularizada foi efetivamente transportada pela embarcação informada no

processo de circularização. A evidência documental pode ser apresentada por meio de tela do Sistema Mercante, registro no Porto Sem Papel ou CTE, resguardando-se as informações comerciais sensíveis.

- Regras para bloqueio parcial: Em casos de bloqueio parcial, é necessário estabelecer critérios mais claros. Se a embarcação brasileira for capaz de carregar ao menos 90% da carga, a análise do bloqueio deve se basear na disponibilidade da embarcação e não no custo do transporte, que não deve ser utilizado como justificativa para desconsiderar o bloqueio como válido. Essa limitação é essencial para evitar que EBNs solicitem bloqueio para volumes superiores ao que de fato pretendem transportar, com o único objetivo de contornar o bloqueio.

A ANTAQ deveria adotar como premissa fundamental a priorização da existência de embarcação brasileira disponível para a operação pretendida. No entanto, na prática, essa diretriz tem sido sistematicamente relativizada, sem o respaldo de critérios objetivos e transparentes que garantam sua efetiva observância. A disponibilidade de embarcação nacional não deveria suscitar dúvidas quanto à legitimidade do bloqueio. Outro ponto relevante é que, embora a regulamentação vigente preveja a possibilidade de bloqueio parcial, sua aplicação tem se mostrado instável e, em muitos casos, ineficaz. Critérios

	<p>alheios ao interesse público e à política de fomento à indústria naval brasileira acabam, na prática, se sobrepondo àquele que deveria ser o principal parâmetro: a existência e a valorização da frota nacional, operada por Empresas Brasileiras de Navegação que efetivamente investem e atuam no país.</p>
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	<p>A ANTAQ precisa, de forma clara e objetiva, definir qual é o seu papel nas mediações relacionadas ao uso da frota nacional. Essa atuação deve partir de uma premissa central e inegociável: o fortalecimento da frota brasileira. Ou seja, sua conduta regulatória deve estar orientada à valorização da frota nacional, sem prejuízo do necessário combate a práticas abusivas e da garantia de um ambiente concorrencial equilibrado.</p> <p>É importante reconhecer que o custo de operação sob bandeira brasileira é, comprovadamente, mais elevado, seja por encargos trabalhistas, obrigações fiscais ou custos regulatórios. Além disso, cada EBN possui sua própria estrutura de custos e limitações operacionais, o que torna inviável qualquer decisão arbitrária por parte da Agência. Contudo, a escolha regulatória final deve sempre ser justificada com base na alternativa que maximize a utilização da frota brasileira, promovendo sua competitividade e evitando brechas que resultem na preferência indevida por embarcações estrangeiras. A previsibilidade, a transparência e</p>

	a coerência com a política de fomento à navegação nacional devem nortear toda a atuação da ANTAQ nesse processo.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	<p>A estratégia de implementação deve prever a criação e o monitoramento de indicadores objetivos, que permitam mensurar a efetividade das medidas adotadas a partir do critério central de fortalecimento da frota nacional. Entre os indicadores sugeridos, destacam-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Percentual de consultas bloqueadas com base na disponibilidade de embarcação brasileira; • Redução no número de afretamentos de embarcações estrangeiras, especialmente nas rotas e tipos de carga com oferta nacional compatível; • Crescimento da frota nacional em operação, considerando tanto o número de embarcações quanto sua capacidade agregada. <p>Esses indicadores permitirão avaliar, com base em dados concretos, se a regulação está cumprindo seu papel de promover o desenvolvimento da navegação nacional, garantindo previsibilidade, eficiência e alinhamento com o interesse público.</p>
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	A AIR deve resultar na consolidação de um arcabouço normativo que assegure, de forma inequívoca, a preferência pela frota nacional, coíba distorções operacionais e crie incentivos concretos e sustentáveis à expansão da navegação

	de cabotagem no Brasil. O fortalecimento da navegação brasileira deve ser tratado como um vetor estratégico para a soberania nacional, logística, a geração de empregos e o desenvolvimento da economia nacional. A regulação deve ser orientada por critérios técnicos, previsíveis e transparentes, que privilegiem empresas comprometidas com o investimento no país e contribuam para a construção de um ambiente concorrencial equilibrado e favorável ao crescimento da cabotagem brasileira.
--	---

ID	03
ENTIDADE	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM - ABAC
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	<p>A Tomada de subsídio ainda que seja para tratar de afretamento por espaço e por viagem é uma oportunidade para apresentarmos considerações de aprimoramento do SAMA como abaixo:</p> <p>O sistema SAMA tem apresentado muita lentidão e saídas do ar, o que vem dificultando sensivelmente as operações junto ao Sistema, tanto de circularização de carga, quanto de registro de afretamento.</p> <p>Ações corretivas urgentes são necessárias em especial a prazos de circularização e bloqueio da carga, como da negociação entre as partes, no último caso.</p>

Outra melhoria solicitada, e que facilitaria os processos de bloqueio é o desenvolvimento de um relatório com todas as circularizações em aberto, no momento da solicitação do relatório, com dados sobre a carga, quantidade, janela de carregamento, porto de origem e destino, terminais de origem e destino.

Avaliamos que o Sumário identificou claramente os objetivos como abaixo

- (i) o aprimoramento dos critérios de circularização e bloqueio;
- (ii) melhor especificação das características das operações pretendidas (cargas transportadas, terminais portuários utilizados etc.); e
- (iii) maior efetividade dos procedimentos.

As alternativas regulatórias devem assegurar a preferência do uso de embarcação de bandeira brasileira, garantindo previsibilidade e segurança jurídica. Reforçar que o monitoramento contínuo permitirá reduzir afretamentos desnecessários de embarcações estrangeiras

Consideramos, principalmente, a necessidade de desenvolvimento de uma ferramenta para extração de relatório com todas as circularizações abertas contendo todas as informações chaves (quantidade, janela carregamento, terminal de origem e destino, transit time) para análise de bloqueio.

	<p>Uma importante adição aos critérios da circularização é o período de afretamento ser relevante para a definição de bloqueio firme, já que está ligado diretamente ao transit time. Assim, a embarcação ofertada sempre deverá atender ao prazo máximo de entrega da carga (período de afretamento) para atendimento do interesse do usuário.</p>
7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	<p>No tocante ao excesso de consultas – sem que haja efetivo transporte a análise mostra o excesso e os afretamentos ocorridos, mas deveria indicar também os bloqueios que ocorreram.</p> <p>Não concordamos tratar o mercado da cabotagem como oligopolizado e a afirmação de que o usuário tem poucas opções. Talvez esteja supervalorizando a opinião da carga em detrimento do regulado.</p> <p>O grande número de circularizações que não chegam à etapa de fechamento precisaria ser mais bem detalhado para conhecer o estágio em que houve o cancelamento.</p> <p>Um motivo que pode justificar este grande número para as cargas containerizadas é que grande parte das circularizações que não chegam ao status de Fechamento devido a falta de regularidade nas escalas dos navios de longo curso. São cargas feeder que irão transbordar em portos brasileiros para outros portos brasileiros.</p> <p>Com a falta de previsibilidade nas escalas essas</p>

circularizações precisam ser canceladas, e feitas outras circularizações, considerando a mesma carga e muitas vezes, para o mesmo navio, que mudou de data. Uma proposta de aprimoramento e dar mais visibilidade seria a possibilidade de recolocar a mesma circularização no mercado, sem precisar ser cancelada. A cobrança da circularização penalizará ambos os lados. A presente revisão normativa tem como objetivo principal o fortalecimento da navegação de cabotagem no Brasil, por meio da priorização das EBNs que operam com frota sob bandeira nacional e que demonstram compromisso efetivo com o desenvolvimento do país. Isso inclui investimentos realizados em território nacional, como a utilização de mão de obra brasileira, realização de docagens em estaleiros nacionais e cumprimento das obrigações fiscais no Brasil. Trata-se de uma medida que visa promover maior competitividade, sustentabilidade econômica e alinhamento com o interesse público.

No tocante aos critérios de circularização mal definidos: porto ou instalação portuária e descrição detalhada da carga são aprimoramentos importantes desde que não sejam limitadores.

Descrição da carga ou faixa de carga genérica dificulta o bloqueio – prejudica análise comercial e viabilidade de

transporte – falha em atender a política pública de preferência da bandeira, mas os regulados indicam desejo de poucas informações. Considerado como falha de mercado - assimetria de informação - O resultado desta falha é o baixo número de bloqueios, bloqueios indevidos por falta de informação e excesso de afretamento de embarcações estrangeiras, quando há frota nacional disponível. Falta de especificação de acordo com as características de cada nicho da cabotagem. No contêiner o prazo exíguo entre as etapas de circularização e de embarque dificulta o bloqueio por embarcações de bandeira brasileira e propicia o afretamento de embarcações estrangeiras pois operam em linhas regulares com programação fixa. Por outro lado, a especificação do terminal pode dificultar bloqueio. No granel seria necessário identificar rotas perenes ou sazonais.

Dos bloqueios ineficientes
A EBN que bloqueia precisa informar:
a) nome, tipo, porte bruto, arqueação bruta e outras características relevantes da embarcação necessárias ao atendimento adequado do transporte para o qual a embarcação será utilizada; e

b) período, local de entrega e taxa de afretamento da embarcação.

SAMA é ambiente de negociação entre as EBNs essencial ao setor, por meio do qual a ANTAQ atua na intermediação de possíveis conflitos. (o que não ocorre)

Após o bloqueio inicia a negociação com a carga de um terceiro. Quando dúvidas sobre a natureza da carga, capacidade e requisitos da embarcação, dentre outras, são dirimidas. ANTAQ pode ser chamada a mediar (não faz) Na mediação surgem cinco questões (relatório só mostra 4):

1) Indefinição dos prazos das negociações;

Não há prazo máximo o uso por quem tem a carga para protelar

Falta de critérios mais específicos de circularização - tais como

em quantas viagens pode ser realizado o transporte,

equipamentos necessários para viabilizar o transporte

adequado, falta de especificação dos terminais de origem e

destino e falta de especificação da carga

Pode se estender até as vésperas do carregamento

inviabilizando a operação, talvez para quem bloqueia, mas

viabiliza para quem circulariza

2) Indefinição do papel da ANTAQ nas negociações

Não há o acompanhamento rotineiro e estruturado da

operação de transporte pela embarcação bloqueante (ou, até

mesmo, pela embarcação estrangeira, no caso de autorização

de afretamento). EBN bloqueante empregar outra embarcação com que realizou o bloqueio, Empresas do setor alegam que as EBNs bloqueantes têm utilizado embarcação estrangeira afretada para realizar o transporte. O objetivo do bloqueio é privilegiar as EBNs que investem em frota nacional, portanto, poderiam utilizar a embarcação que melhor lhes aprouver, ou se o objetivo é privilegiar a embarcação específica que bloqueou a circularização. Questão a ser respondida com base sólida. Pode privilegiar quem tem embarcação só para bloquear, mas não opera? O uso de embarcação estrangeira pelo bloqueante é uma Esta é uma falha institucional

3) Indefinição sobre a exigibilidade, ou não, de a embarcação que realizou o bloqueio realizar o transporte; e Tabela 3 indica que quem mais bloqueia é o contêiner e o número de bloqueios é muito baixo, baixíssimo, indicando: Insuficiência de frota ou Ineficiência do procedimento de consulta

4) Falta de monitoramento e fiscalização da realização do transporte após o bloqueio firme. Não há exigência de comprovação após o bloqueio de que o transporte for realizado Se houver cancelamento por parte das EBN não é comunicado

a ANTAQ
Não é exigida comprovação do transporte feito pela embarcação estrangeira que foi circularizada. Configura-se assimetria de informação sendo uma falha de regulação a ANTAQ desconhece o que ocorreu. Não há monitoramento dos afretamentos. Entendemos que há ausência de clareza sobre o papel da ANTAQ nas negociações. Esse cenário gera insegurança jurídica, prolonga negociações de forma ineficiente e pode favorecer práticas de bloqueio meramente estratégicas, sem efetiva prestação do serviço. A ausência de prazos e a indefinição sobre a exigibilidade de a embarcação bloqueante realizar efetivamente o transporte geram insegurança jurídica e negociações prolongadas, muitas vezes ineficazes. A atuação da Agência como mediadora, com prazos máximos de negociação, pode tornar o processo mais transparente, previsível e eficiente.

Propõe-se que a ANTAQ atue como supervisora do procedimento e fiscal da boa-fé, sem intervir diretamente nas relações privadas entre EBNs, em observância ao disposto nos arts. 20 e 30 da LINDB. Isso se daria com a definição institucional clara de seu papel previsto na resolução, estabelecendo que sua atuação será como mediadora e

garantidora da boa-fé, cabendo-lhe intervir em situações de impasse ou má-fé identificada. Além disso, poderia se avaliar a possibilidade de prever a obrigatoriedade de comprovação de pós-bloqueio à ANTAQ, sob pena de aplicação de sanções. Ressaltamos que, muito embora o papel ativo da agência seja relevante, não há necessidade de implementar monitoramento e fiscalização abrangentes em todas as etapas do processo de afretamento.

O objetivo deve ser a criação de mecanismos de monitoramento seletivos e proporcionais, que possibilitem a ANTAQ identificar casos críticos ou indícios de irregularidades sem transformar o processo em um ambiente excessivamente burocrático. A adoção de critérios de risco, com base em parâmetros objetivos permitiria que a fiscalização fosse direcionada de forma inteligente e eficiente. Esse modelo de acompanhamento, menos invasivo e mais orientado por evidências, assegura maior segurança jurídica. Por fim, entendemos ser importante a definição dos direitos e deveres das partes envolvidas nos bloqueios, com vistas a modelar o comportamento esperado das empresas durante as negociações. O que se verifica atualmente é que muitas partes prolongam excessivamente as negociações. A definição de normas de conduta (seja por meio de uma resolução ou por meio de Manual de utilização do sistema SAMA) entre os

	<p>agentes tende a reduzir distorções e fortalece a previsibilidade das relações comerciais. O bloqueio existe como fim para oferecer prioridade à bandeira nacional, conceito que apoiamos integralmente. Realizar o bloqueio e posteriormente realizar o transporte com bandeira estrangeira nos parece uma distorção grave da Lei e que deve ser coibida e regulada pela ANTAQ, já que gera um potencial gatilho anticoncorrencial. Casos fortuitos sempre existirão, e deverão ser justificados, mas vemos a necessidade de controle pelo ente regulador sob risco de gerar um estímulo a distorção da norma e reduzindo artificialmente a oferta de transporte (o que vai de encontro às recentes normativas pró desenvolvimento da cabotagem).</p>
<p>8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.</p>	<p>De fato, a necessidade de revisão surge porque os critérios atuais permitem excessiva participação de embarcações estrangeiras, o que contraria a política pública. Portanto, deve-se aprimorar os procedimentos para favorecer a frota brasileira.</p>
<p>9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.</p>	<p>O problema central é que falhas regulatórias e de fiscalização têm permitido que embarcações estrangeiras atuem além do necessário, reduzindo a competitividade das nacionais. Necessário critérios mais rígidos que priorizem a embarcação brasileira.</p> <p>A ANTAQ deveria adotar como premissa fundamental a</p>

	<p>priorização da existência de embarcação brasileira disponível para a operação pretendida. No entanto, na prática, essa prioridade tem sido sistematicamente relativizada, sem a adoção de critérios objetivos e transparentes que assegurem sua efetividade. A presença de embarcação brasileira disponível não deveria ensejar dúvida quanto à possibilidade de bloqueio total ou parcial. Embora o bloqueio parcial esteja previsto na regulamentação vigente, sua aplicação tem se mostrado frágil e pouco consistente, frequentemente superada por outros critérios que, na prática, acabam se sobrepondo àquele que deveria ser o mais relevante: a valorização e utilização da frota nacional. Temos observado em nossas rotinas operacionais que EBNs, mesmo sem possuir embarcação brasileira apta para a operação, vêm participando de bids com embarcações afretadas. Ainda, antes mesmo de assegurar o fechamento do contrato com o cliente, essas embarcações estrangeiras são indevidamente circularizadas, configurando uma prática reconhecidamente predatória, conforme já identificado ANTAQ.</p>
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	<p>Embora existam diferentes interesses, o papel da ANTAQ é equilibrar o mercado dando preferência as EBNs com frota nacional, que cumprem papel estratégico e geram benefícios econômicos e sociais ao país.</p>

11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	Destacar que tanto a Constituição (art. 178, parágrafo único) quanto a Lei nº 9.432/1997 são claras que o transporte de cabotagem deve ser feito, prioritariamente, com embarcação de bandeira brasileira. Isso dá segurança para a opção regulatória pró-nacional.
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	<p>Estabelecer como princípio fundamental de que o afretamento de embarcação estrangeira deve constituir-se em medida excepcional, aplicável apenas quando comprovadamente inexistente a disponibilidade de embarcação brasileira adequada. O objetivo é preservar, fortalecer e priorizar a utilização da frota nacional, alinhando a política regulatória ao desenvolvimento da navegação de cabotagem brasileira.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Reduzir o número de circularizações sem transporte efetivo de carga, garantindo maior eficiência e comprometimento nos processos de consulta.• Estimular o investimento em embarcações brasileiras, promovendo maior previsibilidade regulatória, segurança jurídica e valorização das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) que operam com frota própria ou que investem de fato no Brasil.
13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.	A regulamentação atual já permite às EBNs a internalização de embarcações estrangeiras, afretada a casco nu, com suspensão de bandeira e registro no REB (Registro Especial

	<p>Brasileiro). No entanto, essas embarcações deveriam operar com tripulação brasileira e, conseqüentemente, incorrer nos custos atrelados à operação no Brasil, o chamado " custo da bandeira brasileira".</p> <p>O que ocorre, porém, é que muitas EBNs, sem embarcação adequada e sem estrutura operacional adequada para o tipo de navegação ofertado, vêm atuando apenas com embarcações estrangeiras afretadas, ou seja, sem tripulação brasileira, sem estrutura robusta no país e, portanto, sem contribuir com os encargos e responsabilidades associados à operação nacional. Esta concorrência desleal desestimula fortemente a manutenção e o investimento em frota brasileira, que é fundamental para o desenvolvimento da indústria naval e da navegação de cabotagem no Brasil.</p>
14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	<p>Para cargas de contêiner, os períodos de carregamento em vigor são adequados. Entretanto, a antecedência mínima exigida para a operação de container, poderia sofrer melhorias, com a redução de 4 para 3 dias. Com a irregularidade e imprevisibilidade das escalas dos navios de longo curso nos portos brasileiros, quanto maior a antecedência (prazo da circularização) em relação ao embarque da carga, maior é a possibilidade de haver mudança nas escalas desses navios, e por conseqüência, a necessidade de cancelamento da circularização para fazer uma outra.</p>

Propomos a redução nesse prazo para 4 dias, no caso do container.

Para cargas a granel entendemos que o prazo deve ser estendido para apresentação da embarcação para carregamento, ou entrega para 10 dias, ao invés dos atuais 5 dias pois os portos brasileiros apresentam espera e os efeitos tendem a ser cascata. Um laycan de 5 dias amplia a chance de que o navio chegue fora das datas, gerando necessidade de mais de uma circularização para o mesmo objetivo. Comprovação da carga e participação do embarcador no processo de circularização

O processo de circularização do container é muito dinâmico, e muitas vezes, envolve carga feeder, isto é, o cliente é um armador estrangeiro, o que torna impossível a apresentação de uma carta para comprovar a existência da carga. No tocante ainda ao início do processo de circularização e necessidade de revisão do SAMA entendemos que deveria ser estabelecido o prazo de até 48 horas entre a criação de um protocolo e seu envio ao mercado. A partir deste prazo, a circularização seria cancelada. Atualmente, o sistema permite que protocolos fiquem “dormentes” no sistema, com numeração da época em que foi criado. Uma EBN pode, então, resgatar este protocolo mais tarde e submetê-lo a consulta sem que sua numeração seja atualizada. Com isso, as EBNs

que estejam verificando as alterações recentes no SAMA não perceberiam o novo protocolo, por causa de sua numeração. Este procedimento evitaria burlas. Definição de porto e terminal de embarque e descarga. Para trazer segurança ao processo de circularização, para o caso do container, é importante que tanto o porto de origem e destino da carga, como os terminais de interesse estejam identificados na circularização. A falta dessa informação na circularização permite que o bloqueio seja feito por navio que fará escala em outro porto ou terminal, o que irá obrigar o cliente a custear a transferência da carga para o terminal indicado pela EBN bloqueante, trazendo mais custos ao sistema.

A definição do terminal de embarque é de suma importância para avaliação da possibilidade de bloqueio. Muitas vezes encontramos circularizações em que é informado apenas o porto, sem especificar o terminal. Este fato induz muitas vezes bloqueios inefetivos, pois quando o terminal é informado pela EBN que circularizou, verifica-se que é um terminal em que não existe operação pela bloqueante, que desiste do bloqueio. Descrição detalhada da carga ou faixa de carga a ser transportada

Para o container, a forma como o sistema está parametrizado hoje atende às necessidades das EBNs. Entretanto,

entendemos que, se a variação permitida for ajustada para 20% para cima ou para baixo, teremos mais assertividade nas circularizações e muito menos cancelamentos. Melhorias no processo de bloqueio e papel da ANTAQ como moderadora

Ao ser confirmado, pela ANTAQ, um bloqueio firme, hoje o prazo de resposta de cada parte, na negociação, é de 6 horas úteis, sem um prazo definido para encerramento da negociação (que pode se estender para além do prazo de carregamento), e sem uma garantia de que o bloqueio resultará no efetivo embarque da carga pela EBNs bloqueante.

Entre as alternativas regulatórias possíveis, é essencial priorizar aquelas que contribuam diretamente para o fortalecimento da frota brasileira. Isso inclui medidas como o maior detalhamento das cargas nas consultas de afretamento, a imposição de obrigações claras de transparência nos processos e a aplicação de sanções mais rigorosas em caso de descumprimento das normas. Sugestão de alteração regulatória para inibir práticas predatórias ao mercado:

- Obrigatoriedade de frota compatível: As EBNs detentoras de outorga devem possuir, obrigatoriamente, ao menos uma embarcação compatível com o tipo e porte de transporte que

pretendem realizar. O cenário atual permite que EBNs obtenham outorga com embarcações de pequeno porte, como lanchas, e atuem exclusivamente via afretamento de embarcações estrangeiras, sem qualquer investimento efetivo em frota nacional, tripulação ou estrutura fiscal própria.

- Limitação de afretamento: O afretamento de embarcação estrangeira deve ser limitado considerando por exemplo o que foi transportado no ano anterior, daquele tipo de carga (granel solido, ou granel liquido) de forma proporcional ao tamanho da frota de bandeira brasileira, para garantir que as EBN com frota possam efetivamente participar do mercado.
- Confirmação da carga pelo cliente: Para as cargas de granel sólido ou líquido, o cliente deve confirmar a existência da carga por meio da apresentação do RECAP, excluindo informações comercialmente sensíveis (como o valor do frete), mas contendo dados como descrição da carga, volume, terminais de carregamento e descarga, e laydays. No entanto para a operação de contêiner, que é muito dinâmica e a grande maioria das circularizações envolve cargas feeder, em que o cliente da EBN é um armador estrangeiro e o embarcador também é estrangeiro, o que tornaria muito dificultosa a confirmação da carga como proposto no granel, consideramos que não deve ser feita esta exigência.

- Agilidade no sistema da ANTAQ: O procedimento de negociação no sistema da ANTAQ precisa ser significativamente mais ágil. O prazo atual de seis (6) horas iniciais para manifestação das partes atende, porém ao iniciar a negociação os prazos para fechamento do afretamento ou bloqueio não devem observar o mesmo tempo a cada rodada, a fim de que o processo seja ágil e se conclua com brevidade
- Comprovação do transporte da carga circularizada: Deve ser exigida a comprovação de que a carga circularizada foi efetivamente transportada pela embarcação informada no processo de circularização. A evidência documental pode ser apresentada por meio de tela do Sistema Mercante, registro no Porto Sem Papel ou CTE, resguardando-se as informações comerciais sensíveis.
- Regras para bloqueio parcial: Em casos de bloqueio parcial, é necessário estabelecer critérios mais claros. Se a embarcação brasileira for capaz de carregar ao menos 90% da carga, a análise do bloqueio deve se basear na disponibilidade da embarcação e não no custo do transporte, que não deve ser utilizado como justificativa para desconsiderar o bloqueio como válido. Essa limitação é essencial para evitar que EBNs solicitem bloqueio para volumes superiores ao que de fato pretendem transportar, com o único objetivo de contornar o bloqueio.

A ANTAQ deveria adotar como premissa fundamental a priorização da existência de embarcação brasileira disponível para a operação pretendida. No entanto, na prática, essa diretriz tem sido sistematicamente relativizada, sem o respaldo de critérios objetivos e transparentes que garantam sua efetiva observância. A disponibilidade de embarcação nacional não deveria suscitar dúvidas quanto à legitimidade do bloqueio.

Outro ponto relevante é que, embora a regulamentação vigente preveja a possibilidade de bloqueio parcial, sua aplicação tem se mostrado instável e, em muitos casos, ineficaz. Critérios alheios ao interesse público e à política de fomento à indústria naval brasileira acabam, na prática, se sobrepondo àquele que deveria ser o principal parâmetro: a existência e a valorização da frota nacional, operada por Empresas Brasileiras de Navegação que efetivamente investem e atuam no país. Entendemos que deve ser definido critérios que efetivamente priorizem a utilização de embarcação de bandeira brasileira, minimizando as manobras operacionais para rejeição de emprego da embarcação brasileira. Os bloqueios parciais são, mandatoriamente, gerados por restrições apresentadas pelas embarcações brasileiras. Sua utilização deve ser, portanto, pautada por razoabilidade da EBN bloqueante. No entanto, algumas circularizações são feitas com restrições específicas

	<p>que, a priori, desqualificam as embarcações brasileiras que potencialmente teriam poder de bloqueio. Infelizmente, estas circularizações tendem a ser amplas e incluem produtos e portos que podem ser perfeitamente operados pela embarcação brasileira.</p> <p>Por óbvio, a ANTAQ não tem como ter prévio conhecimento de todas as possíveis restrições, mesmo porque tais restrições podem ser dinâmicas. No entanto, quando a existência de um bloqueio parcial onde os esclarecimentos sejam feitos, a ANTAQ deveria ter uma atuação no sentido de coibir as frequentes tentativas de afastamento prévio da embarcação de bandeira brasileira.</p>
<p>15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.</p>	<p>Causa 1: custo mais alto das embarcações brasileiras</p> <p>Concordamos que a ANTAQ nada pode fazer para reduzir custo de tripulação e bunker</p> <p>Cobrar emolumentos para circularizar para tornar o afretamento mais caro</p> <p>Causa 3: Não há limite quantitativo de circularizações. Não ação é continuar o status quo onde as EBN testam mercado e vendem AA</p> <p>Exigir carta do cliente comprovando existência de carga é interessante, porém parece difícil atender e será que os clientes forneceria estas cargas, pois parece serem informações confidenciais</p>

	<p>Carta do cliente vedando a replicação da consulta. A dificuldade será identificar as múltiplas circularizações. A GAF teria como coibir? É seu papel?</p> <p>Causa 4: Não há custo para a circularização Continuar como está Cobrar para usar o SAMA para inibir teste de mercado e comercio de AA. Onera a todos Infração por não utilização. Consulta que não se tornasse transporte por embarcação brasileira ou estrangeira será penalizada. Parece uma boa opção, porém precisa ser ágil e sem muita contestação para evitar processos que se arrastem. A penalização teria que ter uma dosimetria adequada para desincentivar efetivamente as ocorrências</p> <p>Causa 5: Falta de especificação do terminal Exigir para alguns tipos de carga– avaliar para o contêiner separado do granel Exigir apenas quando for relevante para a negociação – dá liberdade ao transportador, mas será que temos esta liberdade?</p> <p>Causa 6: Falta de especificação da carga Não ação – continuar escolhendo as cargas de uma lista da GAF. A GAF tem flexibilidade de ajustar a lista. Exigir o NCM critério ANTAQ– pode ser aceitável para o granel, mas não funciona no contêiner</p>
--	---

Exigir NCM critério RFB usar regras do MERCANTE
Deveríamos avaliar se atende e independente de custos para a ANTAQ é aprimoramento.

Causa 7: Indefinição do prazo máximo da negociação
Não ação – negociação se estender até o embarque inviabilizando o transporte

Definir momento de intervenção da ANTAQ – número de dias de negociação ou identificação de impasse ou ações protelatórias
Estabelecer prazo final em relação ao carregamento – atingido o prazo a ANTAQ definiria se o bloqueio é firme ou não – Em que critérios?

Intervenção a qualquer momento – ANTAQ teria que ser mais participativa e atuante.

Causa 9: Falta de especificação de acordo com as características de cada nicho de mercado
Promover estudos para aprimoramento do SAMA, mas somente depois de tanto tempo? e quanto vai demorar?

Causa 10.1: Falta de definição sobre o beneficiário do bloqueio
Definir direitos e deveres do bloqueante e do bloqueado
Possibilidade de substituir a embarcação por outra da frota da bloqueante podendo até ser estrangeira (mas aí vale tudo...)
Impossibilidade de recircular a carga que foi bloqueada (como

comprovar?)

Abandono pelo afretador. O afretador que foi bloqueado passa a negociação para a EBN bloqueadora e a carga Vedação de circularização. Todas precisam ser analisadas cuidadosamente pois é a grande inovação.

Causa 10.2: Falta de clareza quanto às possibilidades de efetuar o bloqueio parcial. Manter a discussão caso a caso? Especificar situações de bloqueio parcial. Torna-lo mais frequente parece ser o ponto que estão dispostos a aprimorar.

Causa 11: Falta de monitoramento das circularizações e dos bloqueios

Exigir vínculo entre o bloqueio e o registro do protocolo no SAMA – A análise parece confusa e esta obrigação estaria apenas para o caso de bloqueio e o maior problema é o afretamento. A embarcação quando bloqueia não é afretada e sim realiza o transporte. Criação de indicadores de bloqueio – de acordo, mas também de afretamentos e serem públicos. A criação da possibilidade de extração de relatório com as circularizações abertas é de extrema importância para o

aumento do número de bloqueios. Hoje o SAMA não possui nenhuma ferramenta para que seja filtrado e extraído um relatório com as áreas de interesse para análise da viabilidade de bloqueio. Essa melhoria no sistema contribuiria para que as EBNs pudessem melhor analisar as circularizações e para aumentar o número de bloqueios.

Causa 12: Falta de fiscalização das circularizações e dos bloqueios

Carta do cliente – facilita a fiscalização identificar pedidos do cliente, mas como ter certeza de que foram demandas do cliente???

Carta e comprovação do transporte realizado – a comprovação do transporte deveria ser para a afretada ou para a brasileira A ANTAQ precisa, de forma clara e objetiva, definir qual é o seu papel nas mediações relacionadas ao uso da frota nacional. Essa atuação deve partir de uma premissa central e inegociável: o fortalecimento da frota brasileira. Ou seja, sua conduta regulatória deve estar orientada à valorização da frota nacional, sem prejuízo do necessário combate a práticas abusivas e da garantia de um ambiente concorrencial equilibrado.

É importante reconhecer que o custo de operação sob

	<p>bandeira brasileira é, comprovadamente, mais elevado, seja por encargos trabalhistas, obrigações fiscais ou custos regulatórios. Além disso, cada EBN possui sua própria estrutura de custos e limitações operacionais, o que torna inviável qualquer decisão arbitrária por parte da Agência. Contudo, a escolha regulatória final deve sempre ser justificada com base na alternativa que maximize a utilização da frota brasileira, promovendo sua competitividade e evitando brechas que resultem na preferência indevida por embarcações estrangeiras. A previsibilidade, a transparência e a coerência com a política de fomento à navegação nacional devem nortear toda a atuação da ANTAQ nesse processo.</p>
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	<p>A estratégia de implementação deve prever a criação e o monitoramento de indicadores objetivos, que permitam mensurar a efetividade das medidas adotadas a partir do critério central de fortalecimento da frota nacional. Entre os indicadores sugeridos, destacam-se:</p> <ul style="list-style-type: none">• Percentual de consultas bloqueadas com base na disponibilidade de embarcação brasileira;• Redução no número de afretamentos de embarcações estrangeiras, especialmente nas rotas e tipos de carga com oferta nacional compatível;• Crescimento da frota nacional em operação, considerando

	<p>tanto o número de embarcações quanto sua capacidade agregada.</p> <p>Esses indicadores permitirão avaliar, com base em dados concretos, se a regulação está cumprindo seu papel de promover o desenvolvimento da navegação nacional, garantindo previsibilidade, eficiência e alinhamento com o interesse público.</p>
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	<p>Propomos os seguintes aprimoramentos, para garantir e eficácia do bloqueio e a prioridade do embarque no navio de bandeira brasileira:</p> <p>Para acelerar a negociação, e forçar um acordo entre as partes, sugerimos que o prazo de resposta seja reduzido para 4 horas úteis, a partir do bloqueio. Isso motiva respostas mais rápidas, e dificulta a indefinição da negociação.</p> <p>Para que a negociação não se estenda para além da data de carregamento, e possibilite a efetivação do bloqueio, sugerimos que ela deve ser encerrada pelo sistema, automaticamente, em até 48h corridas a partir do bloqueio, mantendo como válidas as últimas condições de frete ali colocados.</p> <p>Ao ser solicitada intervenção da ANTAQ, sugerimos que a mesma tenha prazo para se colocar como moderadora da negociação em até 3h da solicitação.</p> <p>Para garantir a efetividade do bloqueio, é importante que a</p>

ANTAQ tenha essa informação por parte da empresa bloqueante. Entretanto, para o container, não é possível apresentar os CTes/bls embarcados, visto a dificuldade em obtê-los e a enorme quantidade de documentos a serem imputados no SAMA. Entretanto, entendemos que basta um ajuste no sistema SAMA, para que a EBN bloqueante possa flegar uma opção de confirmação de embarque, colocando o frete, navio, carga, porto de origem e destino conforme realizado. Isso dará a confirmação do embarque da carga para a ANTAQ, sem necessidade de input de documentos. A criação de uma ferramenta para extração de um relatório com as circularizações abertas de acordo a área de interesse, incluindo todas as informações relevantes, para facilitar a análise por parte das EBNs acerca da viabilidade do bloqueio. A AIR deve resultar na consolidação de um arcabouço normativo que assegure, de forma inequívoca, a preferência pela frota nacional, coíba distorções operacionais e crie incentivos concretos e sustentáveis à expansão da navegação de cabotagem no Brasil. O fortalecimento da navegação brasileira deve ser tratado como um vetor estratégico para a soberania nacional, logística, a geração de empregos e o desenvolvimento da economia nacional. A regulação deve ser orientada por critérios técnicos, previsíveis e transparentes, que privilegiem empresas comprometidas com o investimento

	no país e contribuam para a construção de um ambiente concorrencial equilibrado e favorável ao crescimento da cabotagem brasileira.
--	---

ID	04
ENTIDADE	POSIDONIA.
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	Sem contribuição.
7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	Sem contribuição.
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.	Sem contribuição.
9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.	4.1.2: A execução dos transportes em múltiplas viagens, com o fracionamento do lote de carga, evidencia-se inviável sobre todos os aspectos. Essa prática acarreta aumento substancial de custos logísticos e operacionais, como o período de aluguel do navio, combustíveis, taxas portuárias, especialmente em segmentos de graneis sólidos e líquidos, além de comprometer a eficiência das operações logísticas, sem considerar o impacto no tempo de trânsito da carga completa. O valor do transporte irá aumentar exponencialmente, considerando o

retorno do navio para o porto de embarque, após a descarga do primeiro lote, causando mais dias de aluguel e consumo de combustíveis, e o custo portuário dobrado nos portos de carga e descarga. Além disso, a quebra de lote, deixando carga no porto de carregamento também irá gerar um aumento do custo logístico para armazenamento da carga. E ainda, muitas vezes o cliente precisa receber uma quantidade específica de carga no porto de destino, sob pena de comprometer seu fluxo de produção natural para a utilização da carga.

4.2.4.4: Considerando a experiência recente da Instrução Normativa que tratou do carregamento de granéis sólidos, na qual foi suprimido o prazo máximo de carregamento, entende-se que a mesma diretriz deve ser estendida a todas as cargas, sem limitação temporal para o período de embarque.

De igual modo, sugere-se a fixação de antecedência mínima de três (3) dias úteis para a publicação das circulares, medida que reduzirá a sobrecarga administrativa da Gerência de Afretamento da ANTAQ, atualmente compelida a expedir autorizações excepcionais em volume expressivo.

O mercado de afretamento é altamente dinâmico: os embarcadores frequentemente definem suas janelas de

embarque em prazos inferiores aos atualmente previstos, portanto a teoria vigente não está em conformidade com a prática do mercado da navegação. Acredita-se que eventuais abusos são exceções pontuais, não podendo fundamentar uma regulação restritiva que onere desnecessariamente o setor.

4.2.5.6: Discorda-se da premissa de que a circularização seria utilizada, em sua maioria, para “testar o mercado”. Tal prática se existe acredita-se que seja residual. Na realidade, a circularização é instrumento legítimo utilizado por EBNs para a realização de consulta de existência e disponibilidade de embarcações brasileiras, aptas a determinada operação, procedimento esse absolutamente necessário a correta negociação e planejamento de transportes a serem realizados.

4.2.5.10: A limitação de laycan frequentemente obriga a realização de mais de uma circularização para o mesmo embarque, seja para atender a prazos de clientes, seja para prevenir atrasos operacionais.

O histórico recente demonstra que, após a retirada do prazo máximo de carregamento nas circulares por tempo (única viagem), para graneis sólidos, houve uma diminuição do

número de circulares realizadas visando cobrir essa restrição do sistema, refletindo o comportamento natural do mercado.

Em um ambiente dominado por “tenders”, onde o embarcador coloca a carga no mercado para todos os transportadores, esperando receber diversas ofertas, as empresas de navegação necessitam circularizar para verificar, de forma transparente, a disponibilidade de embarcações brasileiras, afinal como pode ser realizada uma oferta ao cliente sem que a EBN saiba o valor que irá pagar no aluguel do navio, sendo esse o principal componente na elaboração do frete.

Neste ponto, mais importante do que coibir circularizações, é voltar a atenção do regulador para a prática de bloqueios que tenham finalidade anticoncorrencial ao invés de simples manifestação de existência e disponibilidade de embarcação brasileira.

4.2.6.5: A definição de uma faixa de carga a ser transportada é prática inerente ao mercado, refletindo a incerteza natural das operações logísticas. Não se trata de conduta protelatória, mas de mecanismo essencial para garantir flexibilidade operacional ao embarcador.

4.2.8.2: O instituto do bloqueio parcial contraria os termos expressos da Lei nº 9.432/1997, especialmente por negar vigência a imposição de que o navio brasileiro deve ser do tipo e porte adequado ao transporte pretendido. Além disso, ao impor ao embarcador a realização de múltiplas viagens para uma mesma carga, o que acarreta custos desproporcionais, compromete a viabilidade econômica do transporte e o próprio mercado.

4.2.8.8: Recomenda-se que, no momento do bloqueio, sejam exigidas informações completas sobre a embarcação ofertada — tais como tipo, capacidade, idade da embarcação e equipamentos (ex.: guindastes). A ausência desses dados, além de contrária as normas, favorece o uso estratégico e indevido do bloqueio, atrasando as negociações e comprometendo a eficiência do processo.

4.2.8.9: A alegação de que o transporte poderia ser realizado mediante múltiplas viagens não reflete a realidade operacional do setor. Tal prática elevaria substancialmente os custos, inviabilizando economicamente as operações e desestimulando o transporte por embarcação nacional.

4.2.8.15: Destaca-se a necessidade de fiscalização reforçada e

punição sobre as EBNs que realizam o bloqueio com embarcação brasileira, mas executam o transporte com embarcação estrangeira. Essa prática distorce o instituto do bloqueio, atenta contra a veracidade das informações prestadas (ou a EBN mente através do bloqueio afirmando que sua embarcação brasileira está disponível, ou mente através da circularização ao demonstrar que necessita de uma embarcação estrangeira para o respectivo transporte) e também atenta contra a livre concorrência. E está se tornando prática reiterada no mercado, prejudicando a economia. É descabido que se utilize a embarcação brasileira apenas como manejo estratégico para se realizar um bloqueio, enquanto a verdadeira intenção é utilizar uma embarcação de bandeira estrangeira. Uma vez que o transporte será realizado por embarcação estrangeira, todas as EBNs devem estar livres para afretar tais embarcações, garantindo assim o princípio da livre concorrência, previsto no art. 170, IV, da Constituição Federal.

4.2.8.20: A interpretação da ANTAQ sobre o número de circularizações realizadas aparenta ser equivocada. As cerca de 3.000 circularizações, que não prosseguiram as demais etapas, não decorrem de práticas abusivas, mas de limitações técnicas do próprio sistema SAMA, que conforme o texto do AIR

(10.27.2.17), a ANTAQ já reconhece essa limitação, e da dinâmica do mercado.

Do total de 6.169 circulares mencionadas, 4.810 (aproximadamente 80%) correspondem ao afretamento por espaço, notadamente no transporte de contêineres e operações de transbordo de petróleo cru.

A multiplicidade de circulares visa contornar restrições do sistema e da Resolução vigente, que limita o período de carregamento, logo são necessárias diversas circulares para um único embarque, dentre as quais somente uma será confirmada. Além disso, é sabido que devido a dinâmica do mercado de transporte de containers, são realizadas diversas circulares e seu cancelamento é muito comum devido a omissão de escalas de navios.

E ainda, no mercado de granel solido, que representa a maioria, se não todas, as circulares de tempo (única viagem) trata-se de um mercado onde predominam tenders, nos quais várias empresas realizam circular e somente uma é vencedora, por isso, além do número expressivo de circulares, existe um alto número de cancelamentos por parte das empresas que não venceram o certame. O controle sugerido sobre bloqueios

indevidos pode acarretar a diminuição de circulares na medida em que as EBNs terão segurança de que não haverá bloqueio por embarcações que manifestamente não possam atender a operação pretendida.

Portanto, esse número de circulares não representa distorção de mercado, assim como o alto número de cancelamentos não representa “testes de mercado”. É de extrema importância que tais pontos sejam esclarecidos para que a ANTAQ não seja levada a conclusões equivocadas partindo de premissas que não condizem com a realidade do mercado e crie procedimentos ou normativas que regulem o mercado de forma ineficaz e burocráticos.

4.2.8.21: É público e notório que a frota brasileira não comprometida com contratos de longo prazo na cabotagem é reduzida, havendo baixíssima disponibilidade de embarcações “livres” para realizarem bloqueios. Esse cenário estrutural deve ser considerado pela ANTAQ, pois a presunção de que a baixa prevalência de bloqueios pode indicar que o procedimento de consulta ao mercado não é efetivo aparenta ser equivocada.

É de conhecimento do mercado que, quando embarcações

	<p>brasileiras, de tipo e porte adequados, se encontram EFETIVAMENTE disponíveis, ou sejam, possam atender a data do embarcador, o transporte é realizado nessas embarcações, seja através do afretamento direto com o embarcador ou após a disponibilização da embarcação em bloqueio.</p> <p>O que não pode ocorrer e deve ser coibido pela agência, é a imposição de um navio que não atenda ao embarcador, seja em porte, tipo ou datas e este seja penalizado para que seja empregado o navio brasileiro que não esteja adequado ao transporte pretendido.</p>
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	<p>5.2: Ressalta-se que o principal fator de distorção concorrencial decorre da atuação de transportadores estrangeiros, que, ao adquirirem Autorização de Afretamento (AA) através de EBNs que usam essa autorização como produto de negociação para operar no mercado nacional, burlam o sistema de circularização, em prejuízo direto às EBNs regularmente constituídas.</p> <p>Casos concretos de conhecimento do mercado, envolvendo empresas estrangeiras e EBNs que não operam efetivamente as embarcações, evidenciam a fragilidade do controle e a necessidade de reforço regulatório. Onde foi visto que a empresa estrangeira estava no mercado internacional,</p>

	<p>buscando navios de bandeira estrangeira, para realizar transporte de carga de cabotagem, enquanto a EBN realizava a circular para tal afretamento.</p> <p>O entendimento evidenciado no quadro (tabela 4) respectivo nesse tópico é por demais simplificado diante de um tema tão complexo. O interesse de empresas efetivamente afretadoras (operadoras de navio) está alinhado com os embarcadores que necessitam de custos compatíveis com a atividade sem prejuízo do correto recolhimento de tributos. O interesse de empresas “meramente” afretadoras que não operam os navios alinha-se somente as empresas estrangeiras, que desejam explorar na cabotagem sem se submeter a qualquer ônus regulatório, evidenciando uma simbiose de ganhos individuais e particulares em detrimento de todo o mercado.</p> <p>Por fim, a evidenciar a complexidade da situação, está a contradição de alinhamento nos interesses da Agência as “empresas fretadoras” já que historicamente detêm embarcações construídas no exterior ainda que sob bandeira brasileira, além de formarem robustas frotas de embarcações estrangeiras (de bandeira estrangeira) dedicadas a cabotagem.</p>
11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	Sem contribuição.

<p>12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.</p>	<p>7.2: (1) – Dada a dinâmica e a urgência inerentes ao mercado de afretamento, é imprescindível que a regulação não imponha entraves ou procedimentos que prejudiquem a realização tempestiva de circulares.</p> <p>7.3: (6) – É igualmente relevante que a ANTAQ defina com clareza os mecanismos de participação dos usuários (donos de carga), garantindo transparência, previsibilidade e representatividade na formulação de normas que impactem diretamente o setor.</p> <p>7.4 – Considerando que a Autorização de Afretamento é dada pela própria ANTAQ, sob a afirmação de que foram “verificados os requisitos legais”, dentre os quais a inexistência por indisponibilidade de embarcação brasileira adequada para o transporte não se pode concordar com o que se afirma no item pela Agência. Mais uma vez o que se necessita de acompanhamento é a oposição de bloqueios com base em informações inverídicas ou equivocadas.</p>
<p>13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.</p>	<p>Sem contribuição.</p>
<p>14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS</p>	<p>9.5 - Não há, no ordenamento jurídico vigente, qualquer previsão legal que autorize a Agência Nacional de Transportes</p>

ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.

Aquaviários – ANTAQ a instituir ou cobrar emolumentos pela realização de consultas ou pela tramitação de processos de circularização realizados pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

Nos termos do artigo 37, caput, da Constituição Federal, a Administração Pública direta e indireta deve obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, sendo vedada a criação de obrigações ou cobranças sem expressa previsão em lei. Nesse sentido, o artigo 150, inciso I, da Constituição Federal dispõe que “é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça”, princípio que se aplica, por analogia, à cobrança de taxas ou emolumentos administrativos.

A Lei nº 10.233/2001, que instituiu a ANTAQ, define em seu artigo 27 as competências da Agência, dentre as quais não se inclui a criação de emolumentos de caráter arrecadatório. O papel da ANTAQ é o de regular, supervisionar e fiscalizar o setor aquaviário, garantindo a eficiência e a modicidade dos serviços, e não o de instituir cobranças que impactem negativamente o custo operacional das empresas brasileiras.

	<p>É direito das EBNs realizarem consultas e requerimentos administrativos junto à ANTAQ, como a circularização de afretamentos, sem a imposição de qualquer ônus financeiro adicional que não encontre respaldo legal. Qualquer tentativa de instituir cobrança sem base normativa afronta diretamente os princípios constitucionais da legalidade (art. 5º, II, CF) e do direito à informação e transparência administrativa (art. 5º, XXXIII, CF).</p> <p>Ademais, é equivocado o entendimento de que o aumento artificial dos custos das embarcações estrangeiras seria uma forma legítima de “equalizar” o mercado em relação às embarcações brasileiras. A medida correta, em observância ao princípio da eficiência (art. 37, caput, CF) e à busca pela redução do chamado “Custo Brasil”, é a adoção de políticas e ações regulatórias que reduzam os custos operacionais das embarcações brasileiras, promovendo a competitividade do setor nacional sem onerar indevidamente os agentes econômicos.</p>
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	Sem contribuição.

16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.

11.5.1.1.a.i – A previsão da exigência de carta para circularização não pode gerar atrasos no processo de circularização. A dinâmica do mercado exige por muitas vezes que o processo seja realizado de forma ágil visando atender a uma janela do embarcador, caso seja necessária uma análise prévia a circularização esse procedimento pode ficar comprometido, gerando enormes custos ao embarcador.

Prevalecendo o entendimento de que a simples comprovação de existência de um tender sirva para tal finalidade.

11.5.1.1.a.ii. – A previsão de bloqueio parcial é ilegal e infringe diretamente a Lei nº 9.432/1997. Não se pode imputar os custos exorbitantes e consequências logísticas nefastas que um bloqueio parcial gera ao embarcador no intuito de favorecer uma embarcação de bandeira brasileira que não seja de porte adequado.

Nos casos de bloqueio firme, a empresa bloqueada não pode ser obrigada a registrar e afretar o navio ofertado no bloqueio, uma vez que não pode obrigar o embarcador a aceitar tal embarcação. Caso o bloqueio seja considerado firme, mas não seja possível alcançar um acordo nas negociações a circular deverá ser cancelada.

	<p>11.5.1.1.c.i Para que não sejam cancelados protocolos diversos a ANTAQ deverá adequar os processos de circularização as práticas de mercado.</p> <p>11.13 – A criação de um ranking só pode ser realizado caso a ANTAQ adeque o processo de circularização as práticas de mercado sob risco de punir de forma financeira e de imagem, por algo criado que não reflete a realidade do mercado.</p>
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	Sem contribuição.

ID	05
ENTIDADE	PETROBRAS S.A.
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	<p>Item 1</p> <p>De maneira geral, ainda que a presente Análise de Impacto Regulatório – AIR seja voltada para navegação de cabotagem, nas modalidades espaço e viagem, importante ressaltar que alguns temas são conexos e podem servir de base/orientação para outros tipos de navegação e/ou modalidades como por exemplo cabotagem na modalidade por tempo e apoio</p>

marítimo.

Sendo assim, importante que as consultas públicas e/ou tomadas de subsídios para as demais modalidades sejam abertas e recebidas contribuições dos mercados específicos, não devendo a Agência realizar alterações no regramento de temas que não sejam objeto de análise de impacto regulatório específicas.

De todo modo, considerando que alguns temas podem ser comuns ou conexos, como por exemplo, a questão da “indefinição dos prazos de negociações”, “indefinição do papel da ANTAQ nas negociações”, serão feitos alguns comentários gerais pelos agentes que atuam nas outras modalidades, resguardado o direito de análise e envio de contribuições quando forem abertas as consultas específicas.

Item

1.4.

A questão de maior "segurança jurídica" se mostra de salutar relevância, em especial, no sentido de uma mais célere atuação da ANTAQ para efeitos da determinação de bloqueios firmes (ou não). Necessidade de critérios objetivos com relação aos bloqueios, em especial, observando características dos escopos das operações realizadas pelas embarcações objeto de circularização. Por tais razões, existem escopos tecnicamente indivisíveis.

7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	Sem contribuição.
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.	<p>Item 3.2 - 15</p> <p>Posição Contrária à obrigatoriedade do uso do NCM para os produtos para granéis líquidos, por entendermos que essa obrigatoriedade irá diminuir a flexibilidade logística. Tal obrigação, neste momento do processo de programação logística, pode obrigar o solicitante a fazer múltiplas circularizações devido à incerteza ou falta do NCM.</p> <p>Item 3.2-16</p> <p>Posição não favorável, em função da diminuição da flexibilidade logística, especialmente para granéis líquidos. Para atender a logística da programação, seria necessário fazer circularizações com múltiplos terminais (uma circularização com múltiplos destinos), ou múltiplas circularizações, caso seja restringida a quantidade de terminais por circularização. A primeira opção só traz mais dificuldade no processo da circularização, pois a operação solicitada será a mesma, e a segunda opção causa uma infinidade de circularizações desnecessárias, que não parece ser do interesse da ANTAQ.</p>
9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.	<p>Item 4.1.5</p> <p>Registramos que, embora o foco da consulta seja a navegação de cabotagem, a introdução de uma modalidade de bloqueio</p>

por parte da operação pretendida impacta negativamente a operação logística na modalidade de apoio marítimo. Isso ocorre em função da indivisibilidade técnica de escopo operacional, além de gerar impacto econômico, riscos de SMS, dentre outros.

Item 4.1.7

As Especificações Técnicas são rigorosamente analisadas de modo a melhor atender as peculiaridades das operações realizadas, bem como conferir flexibilidade operacional e racionalidade de custo. A circularização deveria trazer, objetivamente, os elementos técnicos necessários à operação.

Item 4.1.8

Manifestamos concordância com a colocação de que, com relação ao porto de destino, quando da circularização, tal critério deve ter algum grau de flexibilidade, como a indicação de regiões ao invés de portos.

Item 4.1.9

Necessário considerar que há operações STS com previsão de paradas, porém sem operação de carga e descarga. Nesse caso, não seria cabível bloqueio parcial por trecho de viagem, sob pena de forçar a realização de eventual operação de carga

	e descarga, sem correspondente sentido técnico e econômico para a operação.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	Sem contribuição.
11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	Sem contribuição.
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	Item 7.1 e seguintes Tomando por base que um dos objetivos identificados é a criação de regras de circularização e de bloqueio para cada nicho de mercado, registramos que, para a navegação de apoio marítimo, consideramos imprescindível que as embarcações bloqueantes atendam às peculiaridades técnicas circularizadas. Consideramos inviável a divisão de escopo por serviço requerido. Dessa forma, ainda que o presente AIR não seja específico para tal tipo de navegação, importante registrar que para o apoio marítimo, há necessidade de uma avaliação estrita e objetiva acerca das características técnicas circularizadas e opinamos pela retirada da figura do "bloqueio parcial" por "parte da operação requerida", tal como constante na recente Resolução ANTAQ nº 129/2025.

13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.	Sem contribuição.
14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	Sem contribuição.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	Sem contribuição.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	Sem contribuição.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	Sem contribuição.