

Relatório de contribuições recebidas

Tomada de Subsídios SRG nº 02/2025

ID	01
ENTIDADE	TRANSATLANTICA AFRETAMENTOS E SERVIÇOS MARÍTIMOS
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.	<p>Definição do problema regulatório</p> <p>Reforçar que muitos gargalos identificados no setor portuário não são necessariamente regulatórios, mas sim operacionais e de coordenação entre entes (Autoridade Portuária, Receita, Anvisa, Praticagem).</p> <p>Sugerir que a ANTAQ delimite claramente se o problema é falha</p>

	de mercado, falha institucional ou lacuna normativa – evitando criar regras redundantes que apenas aumentem custos.
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.	Sem contribuição.
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.	Defender que seja considerada a alternativa de autorregulação setorial assistida pela ANTAQ em alguns casos, ao invés de regulação direta (ex.: códigos de conduta pactuados entre armadores, agentes e operadores). Ressaltar a importância de fases piloto antes da

	implementação em larga escala, reduzindo risco de medidas ineficientes.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	<p>Ressaltar a necessidade de que qualquer nova medida esteja alinhada à agenda ESG e de descarbonização do setor marítimo-portuário.</p> <p>Defender o princípio de segurança jurídica e previsibilidade para contratos de longo prazo (armadores, operadores e investidores).</p>
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	<p>“Entendemos que a boa regulação deve equilibrar eficiência operacional, redução de custos logísticos e previsibilidade para todos os agentes da cadeia. Nesse sentido, recomendamos que a ANTAQ privilegie alternativas que preservem a competitividade do Brasil no comércio exterior, evitando sobrecarga regulatória e garantindo a participação efetiva de armadores, agentes marítimos e usuários finais no processo de monitoramento e avaliação.”</p>

ID	02
ENTIDADE	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM - ABAC
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

	<p>previsibilidade e segurança jurídica. Reforçar que o monitoramento contínuo permitirá reduzir afretamentos desnecessários de embarcações estrangeiras. Além disso, os afretamentos de embarcações estrangeiras devem ser autorizados, levando em consideração os investimentos realizados pelas EBNs, principalmente aquelas que possuem frota própria com bandeira brasileira.</p>
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, inclusive para EBNs que não possuem embarcações adequadas ao transporte que opera, 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.

O fato do afretamento por tempo para o transporte de granéis líquidos combustíveis estar baseado no entendimento implícito de que a frota brasileira está aquém da demanda por transporte não deve ser assumida como premissa e é o momento de revisitar se como política pública está sendo eficaz para a frota brasileira e a luz de novos regramentos trazidos pela Lei 14.301. Isto se confirma visto que mais de 70% da carga transportada na cabotagem brasileira é composta por granéis líquidos e gasosos em sua quase totalidade por navios de bandeira estrangeira afretados a tempo pelas regras vigentes que merecem ser revistas, como ficou registrado no relatório de que a frota de bandeira brasileira está diminuindo para este tipo de carga, mesmo com a flexibilização da Lei 14.301.

Se as embarcações brasileiras são de menor porte pode ser uma condição para o atendimento de um mercado específico, mas há possibilidade de termos embarcações maiores se houver incentivos através de política pública. Assim sendo o relatório, fruto da tomada de subsídios optou por não abordar o afretamento a tempo de embarcação para a cabotagem no transporte de granéis líquidos, porém entendemos que deveria se abordada e verificada a efetividade da política pública estar sendo eficaz. Se quando da elaboração da RN 01 optou-se por reconhecer que não havia

frota suficiente e deveria ser mais flexível, tal medida não incentivou o crescimento da frota, muito pelo contrário garantiu a oportunidade de armadores estrangeiros operarem de forma mais flexível. Adicionalmente, se a atual revisão das regras de afretamento decorre dentre outros motivos pela edição da Lei 14.301, seus novos regramentos deveriam ser abordados no tocante a frota de navios para o transporte de petróleo e derivados em dois importantes segmentos, quais sejam:

1) Se temos a demanda de frota de bandeira brasileira, porque as empresas estrangeiras que operam suas frotas não se convertem em EBN, uma vez que há flexibilidade de afretamento a casco nu, sem existência de frota de propriedade brasileira como estabeleceu os parágrafos 1 ao 7º do artigo 10 da Lei 9.432? Certamente que esta política precisa ser acompanhada de uma maior oferta de marítimos brasileiros para cumprir os requisitos de mão de obra, mas superado este impasse, entendemos que isto aumentaria o número de EBNs, bem como a frota de bandeira brasileira. Não menos importante, é que se estas embarcações afretadas com base nos parágrafos citados não possam bloquear, o mercado de afretamento destas cargas ficaria restrito a quem possui contrato para a operação.

2) Outro ponto relevante, é que a celebração de contratos de

longo prazo como previsto no inciso IV do parágrafo 1º do Artigo 5º da Lei 14.301 também reduzirão significativamente as circularizações e não observamos a política pública ser implementada.

Não há comprovação de proteção ao mercado de cabotagem com benefício para a indústria naval. Esta afirmação não deve prosperar e criar um vínculo inexistente e perverso para a navegação brasileira.

Concordamos que a obtenção da outorga de autorização para a instituição de uma EBN requer o cumprimento de requisitos:

- econômicos que consideramos baixos para a responsabilidade que tem o transportador;
- técnicos onde notamos pouco rigor por parte da ANTAQ na verificação da capacidade da embarcação realizar a operação a que se propõe.

É comum que as EBNs se especializem no transporte pois há enormes diferenças de mercado e operacionais, o que não deve ser visto de forma negativa.

Cada segmento é atendido por grupos de empresas de navegação, o que não deve ser visto como mercado pouco competitivo, mas sim baixo demandante

Problema regulatório: Os critérios de afretamento por tempo na cabotagem não estão associados ao transporte ao transporte pretendido e à indisponibilidade de embarcações

de bandeira brasileira durante o período de autorização, produzindo incentivos mal alinhados à política pública.

Conforme o relatório da tabela 4, a realidade é muito diferente para cada tipo de carga a ser transportada. No caso do container, temos poucos casos de afretamento de navio estrangeiro por tempo. Isso porque a lei 9432 foi alterada pela lei 14301 e passou a permitir uma nova modalidade de afretamento (casco nu com REB sem lastro) o que, de fato, permitiu a ampliação das frotas das EBNs empregadas na cabotagem no longo prazo, reduzindo bastante a necessidade do afretamento por tempo, que ficou restrito à substituição de docagens e interesse público temporário. Em contrapartida, há um grande volume de afretamentos por espaço, mas isso ocorre entre portos onde não há serviços regulares dos navios de cabotagem, muitas vezes, pela inviabilidade do serviço, e por isso, há a necessidade de circularizar a carga para embarque, na maioria das vezes, em navios estrangeiros.

O problema que verificamos, no que diz respeito ao afretamento por tempo, para cargas em geral, é a possibilidade de empresas outorgadas como EBN-Con (EBNs condicionadas à habilitação na BR DO MAR, para atuarem na cabotagem com base no artigo 5º incisos IV e V da lei 14.301), poderão afretar

	navios por tempo conforme estabelecido nesses 2 incisos, mas que também poderão circularizar e afretar, por tempo, viagem ou espaço, qualquer embarcação estrangeira, para outros transportes não previstos na BR DO MAR. Isso deve ser combatido, visto que a outorga é condicionada a um determinado serviço, e não deveria dar acesso a todos os tipos de afretamento de embarcações estrangeiras para competir com outros tipos de carga, trecho, negócio, etc.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	Do acompanhamento do mercado as EBN afetadas podem ser bem maior do que as listadas. Quando analisado como afeta os embarcadores e os armadores estrangeiros, não podemos nos afastar do que se deseja da política pública da navegação marítima brasileira. O fator custo não deve ser o decisivo.
11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	Acreditamos que a Lei 14.301 deveria ser citada
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	Apesar do relatório colocar como seu objetivo primordial tratar os problemas referentes ao afretamento por tempo na cabotagem para os graneis sólidos, gostaríamos de contribuir quanto ao container, quanto aos objetivos-meio abaixo: a. Adequar a circularização à comprovação do transporte pretendido – para o container, O processo de circularização e afretamento por tempo é bem raro, o que se observa do material apresentado, e envolve uma infinidade de cargas e

clientes, impossibilitando a apresentação de qualquer comprovação da carga para o transporte a ser realizado. Por isso, entendemos que esse não deve ser um objetivo a ser alcançado.

b. Definir limites temporais – Entendemos que a lei 14.301 já está trazendo novos critérios e limites para o afretamento por tempo, nas opções previstas nos incisos IV e V do seu artigo 5º. Além dessas possibilidades, temos os afretamentos por tempo na substituição de docagens (limitados a 90 dias) ou por interesse público, sem prazo definido na norma. Esses limites de prazo têm atendido às operações de container. Os afretamentos por tempo deveriam ser permitidos apenas para períodos mínimos de 90 dias e máximos de 1 ano. O afretamento de embarcação estrangeira, independentemente da modalidade, deve ser restrito a EBNs que possuam navio de bandeira brasileira de mesmo tipo, compatível ao transporte pretendido. (porta contêineres, carga geral, granel sólido e granel líquido). Afretamento por tempo por prazos inferiores possibilitam afretamentos que na realidade, tem o objetivo de ocultar do mercado os detalhes da(s) viagem(ns) que irá realizar, dificultando ou inviabilizando, conforme ocorre com frequência, os eventuais bloqueios dos navios brasileiros. Nestes casos, por uma questão de transparência, as

	<p>circularizações deveriam ser por viagem ou espaço, garantindo a efetiva oferta das cargas ao mercado. É natural que para prazos mais longos, a EBN que afreta o navio está, na realidade, incorporando a embarcação em sua frota, “correndo risco de mercado”. Nestes casos, o afretamento por tempo se justificaria. Outro ponto seria estender prazo 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.</p>
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, consequentemente, 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 de bandeira brasileira 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</p>

	<p>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>
<p>14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.</p>	<p>Entendemos que as ações aqui propostas não deveriam ser apenas referentes ao granel sólido, mas também ao granel líquido incluindo petróleo e derivados. O reconhecimento do custo alto das embarcações nacionais é relevante e reconhecemos a baixa possibilidade da ANTAQ evitar isto, mas é importante que a Agência não utilize este fato para tutelar o usuário garantindo-lhe o menor custo do transporte em detrimento da frota brasileira disponível. No tocante as Causa 1: Faltam critérios que comprovem a existência de transporte pretendido, Causa 2: Não há limite quantitativo de circularizações e Causa 3: Não há custo para a circularização.</p> <p>Entendemos que há problemas e a opção de “não ação” deve ser afastada</p> <p>Vincular a serviço regular específico não nos parece adequado pois estaria abordando apenas uma parte do mercado em que as circularizações são necessárias para atender demandas que extrapolem o contrato.</p>

Vincular afretamento a uma carga específica pode ser importante para evitar teste de mercado e venda de AA uma vez que o afretador teria liberdade de oferta indiscriminada

Mercado spot: Não concordamos adotar o que se aplica atualmente aos graneis líquidos combustíveis, pois é um mercado significativo e que permitirá maior participação de armadores estrangeiros sem o desenvolvimento de uma política pública de incentivo a frota brasileira

Para o container, O processo de circularização e afretamento por tempo são poucos, conforme se observa do material apresentado, e envolve uma infinidade de cargas e clientes, impossibilitando a apresentação de qualquer comprovação da carga para o transporte a ser realizado. Por isso, entendemos que esse não deve ser um objetivo a ser alcançado. A quantidade de circularizações (nos afretamentos por espaço) está atrelada à quantidade de carga que precisa ser transportada, especialmente, em trechos que não possuem serviço regular de cabotagem. Limitar essas circularizações não permitirá o emprego de embarcações brasileiras nos trechos mencionados, pois, se não houver viabilidade econômica no transporte regular nos trechos circularizados, ele continuará não existindo, e a carga não será transportada.

- 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 sólido, ou granel líquido) de forma proporcional ao tamanho da frota de bandeira brasileira, para garantir que as EBN com frota possam efetivamente participar do mercado. O múltiplo deveria ser definido anualmente após estudo de mercado realizado pela ANTAQ.

- Confirmação da carga pelo cliente: Para as cargas de granel sólido, 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.

No caso do Granel Líquido, o afretamento de navios por tempo com período superior a 90 dias não está relacionado a um RECAP específico, portanto não seria viável comprovar a existência de carga antecipadamente. Para períodos menores de 90 dias, no entanto, defendemos que os afretamentos por

tempo não sejam permitidos, porém, caso se mantenha tal possibilidade, a identificação da carga, volumes, terminais de carga e descarga e laydays deveria ser mandatória, pois, na essência, tais afretamentos por tempo de curto prazo se convertem em uma maneira de se afretar navios estrangeiros para executar viagens sem a efetiva publicidade das cargas ao mercado.

- 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

Obrigatoriedade de frota compatível: Para poder afretar embarcações estrangeiras, a EBN deve possuir, obrigatoriamente, uma embarcação de bandeira brasileira compatível com o tipo e porte do transporte que pretende operar;

Limitação de Tonelagem: O afretamento a tempo de embarcação estrangeira deve ser limitado a um limite máximo de tonelagem que atenda as necessidades do mercado e deverá considerar a frota própria e das embarcações afretadas

a casco nu com lastro, sendo ainda necessário que a EBN tenha uma embarcação de bandeira brasileira do tipo semelhante a que pretende afretar.

Causa 3: Não há custo para a circularização
Um possível custos aplicado à circularização não impediria a operação em navios estrangeiros, nesse contexto, mas somente traria custos adicionais ao transporte na cabotagem, quando realizado em navios estrangeiros.

Causa 4: Faltam critérios para atestar o transporte realizado
Este é um caso em que há necessidade de atuação efetiva da ANTAQ. Para as EBN afretadora além da comprovação de que foi feito o transporte no navio indicado, na quantidade e na origem e destino circularizado. Importante confirmar que foi apenas o que foi circularizado. Circularização que não se concretizam precisam ser justificadas claramente e confirmado que não foi feita outra circularização da mesma carga apenas para evitar um bloqueio ou teste de mercado. Quanto do bloqueio a EBN bloqueadora deve comprovar a efetivação do transporte mediante CTe, não sendo autorizado fazer em embarcação estrangeira

Um transporte realizado pode ser comprovado pela apresentação dos contratos de afretamento, aditados com as quantidades corretamente embarcadas. Como comprovação dos embarques, uma lista de manifestos também poderia ser

apresentada ao SAMA para confirmar os embarques.

Causa 5: Falta definição de temporalidade, incluindo as possibilidades de renovação

Hoje, para o container, as possibilidades de afretamento por tempo, e de sua renovação, atende, apesar de não estarem definidas. Um estabelecimento de prazo máximo pode criar burocracia nas renovações, principalmente perante à Marinha. Ao contrário, o estabelecimento de um prazo mínimo poderá redirecionar os afretamentos para a modalidade por viagem. Além disso, entendemos que a lei 14.301 já está trazendo novos critérios e limites para o afretamento por tempo, nas opções previstas nos incisos IV e V do seu artigo 5º. Além dessas possibilidades, temos os afretamentos por tempo na substituição de docagens (limitados a 90 dias) ou por interesse público, sem prazo definido na norma. Esses limites de prazo têm atendido às operações de container.

Causa 6: Prazo de antecedência da consulta insuficiente

De fato, este ponto deve ser avaliado por tipo de carga. Hoje, para o container, a circularização do afretamento por tempo, com até 60 dias de antecedência, atende bem ao mercado.

Causa 7: Custo mais alto das embarcações nacionais

Ao analisar esta causa é feito referência à Resolução CNIG 72 e corrigimos para a Resolução 06 que foi alterada pela 42,

entretanto mantendo o regramento de substituição de estrangeiros por brasileiros após 90 dias. Entendemos que impor que o afretamento a tempo deva ser superior a 90 dias induzirá o aumento de afretamento por viagem e como não pode haver limite de viagens a medida não será eficaz. Entendemos que no tocante à regulação as ações da ANTAQ devem limitar-se a impor cada vez mais o uso da bandeira brasileira, independente da diferença de custo pois assim previu a lei. Outra exceção são os afretamentos em substituição às docagens, que, na maioria das vezes, não chegam aos 90 dias.

Causa 8: Mercado pouco competitivo

Discordamos da baixa competitividade. O que há é pouca demanda, o que leva a menos EBN, mas ainda assim questionamentos pois há um número elevado de outorga de EBN para a cabotagem, mas que não aparecem como operadoras efetivas na cabotagem. Realmente os investimentos nas embarcações são elevados, mas não podemos mais afirmar que é barreira de entrada pois a alteração do artigo 10 da Lei 9432 elimina esta “barreira”, o que deveria estimular mais EBN com frota de bandeira brasileira, e para tanto a regulação deve efetivamente privilegiar a bandeira tratando a circularização para operação de embarcação de bandeira estrangeira como uma efetiva

exceção.

Causa 9: Não há definição de disponibilidade de embarcação brasileira

Inicialmente há que ser destacado que com a impossibilidade de embarcações de bandeira brasileira afretadas segundo as regras dos parágrafos 1 ao 7º do artigo 10 da Lei 9.432 a disponibilidade de embarcações com possibilidade de realizar bloqueio deve ser decrescente. O bloqueio parcial não deve ser entendido como um potencial encarecedor da operação e redução da eficiência operacional, mas a efetiva aplicação da política de privilégio da bandeira brasileira.

Concordamos em melhor regramento para o bloqueio parcial e defendemos que ele deve existir. A necessidade de definir critérios que efetivamente priorizem a utilização de embarcação de bandeira brasileira, minimizando as manobras operacionais para rejeição de emprego da embarcação brasileira é necessário através do bloqueio parcial que 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 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. 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

Causa 10: Ausência de tipificação das condutas indesejadas e dificuldade de penalizar

Realmente é necessário ter penalidades para estas condutas, porém observamos que a ANTAQ é pouco atuante em penalizar as EBN em especial aquelas que usam a circularização e o afretamento de embarcação estrangeira como principal, e por vezes, única atividade. Também deve coibir que usuários (donos de carga) usem as EBN para fazer teste de mercado.

Causa 11: Faltam diretrizes claras da ANTAQ
A possível vinculação do CAA a indisponibilidade de embarcação própria precisa ser adequadamente tratada pois as embarcações afretadas a casco nu de forma proporcional à frota de propriedade podem bloquear e com a possível redução

	<p>de frota de bandeira brasileira com capacidade de bloquear pode ser uma abertura maior para o afretamento de embarcações estrangeiras pela indisponibilidade de brasileira capaz de bloquear</p> <p>Entendemos que já é vedado o uso de embarcação estrangeira para o transporte de carga bloqueada e assim deve permanecer.</p>
<p>15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.</p>	<p>Concordamos com a análise por tipos de carga, porém entendemos que deveria incluir os líquidos e petróleo</p> <p>Análise dos blocos de decisão sob a perspectiva dos granéis sólidos</p> <p>Bloco de Decisão 1: Vinculação do afretamento por tempo</p> <p>Como já mencionado as opções 1, 2 e 8 não devem prosperar.</p> <p>Quanto a opção 4 esta seria dentro do Programa BR do Mar.</p> <p>Bloco de Decisão 2: Acompanhamento</p> <p>A opção 1 não deve prosperar</p> <p>Bloco de Decisão 3: Regulamentação do bloqueio parcial</p> <p>A opção 2 é extremamente necessária e necessita responder as perguntas elencadas como:</p> <p>- o bloqueio parcial pode ser utilizado para viabilizar o afretamento de embarcação de bandeira brasileira, mas em dois períodos não consecutivos?</p>

- Haverá um percentual mínimo da carga de granel sólido para o qual o bloqueio parcial é válido?
- A carga precisa ser transportada em apenas uma viagem ou pode-se fracionar a carga e realizar múltiplas viagens dentro do período estipulado?
- quem define o lote da carga mínima a ser transportada?

Bloco de Decisão 4: Definição de temporalidade
Realmente excluir o afretamento por uma única viagem
A opção 2 se justificaria para aumentar o custo da embarcação estrangeira, o que não nos parece uma boa opção pois o que desejamos é o menor custo ao usuário, mas a garantia da preferência da bandeira brasileira, o que entendemos não estar sendo o foco deste bloco. Por outro lado, limitar como proposta na opção 3 não conseguimos identificar benefícios para a frota brasileira e nem para o usuário.

Bloco de Decisão 5: Critérios de circularização
Não temos comentários sobre as opções 1 a 3, mas a 4 merece cuidado sobre a definição de embarcação sustentáveis. O MPor deve definir em breve isto e pode ser um complicador para o afretamento

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

Alteração da Resolução ANTAQ nº 129/2025, art. 7º, § 4º, para incluir a obrigatoriedade de anexar, no SAMA, carta do cliente com:

Razão social e CNPJ do dono da carga;
Especificação da carga a ser transportada utilizando-se a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM, nos moldes em que é informado no Sistema Mercante da Receita Federal do Brasil - RFB, ou seja, com a indicação obrigatória de 4 (quatro) dígitos e, opcionalmente, de 8 (oito) dígitos [14];
Indicação da faixa de carga a ser transportada;
Indicação do período pretendido de carregamento da embarcação;

Indicação de porto de origem;
Indicação de porto de destino; e
Assinatura do cliente.

Caso haja a previsão de realização do transporte em múltiplas viagens, estas deverão ser especificadas, com a indicação das datas e dos terminais ou instalações de acostagem (conforme cadastro da ANTAQ) programados para o carregamento e descarregamento da carga.

Parece bastante interessante, porém há que ter cautela sobre o sigilo comercial da carga, bem como do transportador ao oferecer o serviço

Deveria ser estabelecido um prazo de até 48 horas entre a

	<p>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. A necessidade da ANTAQ se manifestar é importante e deveria ser definido prazos razoáveis para manifestação da ANTAQ (como para a emissão de CAA ou para respostas à pedidos de intervenção). Assim daria agilidade a todo o processo, que já trabalha com prazos para as EBNs.</p>
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	Sem contribuição.

ID	03
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 pelo uso de embarcações de bandeira brasileira, garantindo previsibilidade, segurança jurídica e alinhamento com a política pública de fortalecimento da cabotagem nacional.

	<p>O monitoramento contínuo das operações contribuirá para reduzir afretamentos desnecessários de embarcações estrangeiras, promovendo maior equilíbrio no mercado. Além disso, a autorização de afretamentos de embarcações estrangeiras deve considerar os investimentos realizados pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), especialmente aquelas que mantêm frota própria sob bandeira nacional.</p>
7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	<p>Esta revisão normativa tem como objetivo fortalecer a navegação de cabotagem no Brasil, priorizando EBNs que operam com frota sob bandeira brasileira e demonstram compromisso com o desenvolvimento nacional — seja pelo uso de mão de obra local, realização de docagens em estaleiros nacionais ou cumprimento de obrigações fiscais no país.</p> <p>A proposta visa promover competitividade sustentável, previsibilidade regulatória e aderência ao interesse público.</p>
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.	<p>A necessidade de revisão decorre da excessiva participação de embarcações estrangeiras em operações de cabotagem, inclusive por EBNs que não dispõem de frota própria adequada ao tipo de transporte realizado. Essa distorção contraria os objetivos da política pública de priorização da bandeira brasileira.</p> <p>Assim, torna-se essencial aprimorar os procedimentos</p>

	regulatórios, fortalecendo a frota nacional e incentivando investimentos de longo prazo.
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 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</p>

	contrato com o cliente, essas embarcações estrangeiras são indevidamente circularizadas, configurando uma prática reconhecidamente predatória, conforme já identificado ANTAQ.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	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.
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.	<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, via REB (Registro Especial Brasileiro). No entanto, essas embarcações

	<p>deveriam operar com tripulação brasileira e, conseqüentemente, incorrer nos custos atrelados à operação 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>
<p>14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.</p>	<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

	<p>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.</p>
<p>15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.</p>	<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</p>

	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.
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	04
ENTIDADE	NOSULCARGO
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.	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

	<p>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 prioridade tem sido sistematicamente relativizada, sem a adoção de critérios objetivos e transparentes que assegurem sua efetividade. A presença de embarcação brasileira</p>

	<p>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 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</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 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</p>

	<p>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.	<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

	<p>bloqueio.</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 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.</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</p>

	<p>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 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

	<p>oferta nacional compatível;</p> <ul style="list-style-type: none">• 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.	<p>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.</p>

ID	05
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.	<p>4.1.10.4 - A escassez de embarcações de bandeira brasileira decorre diretamente da dinâmica de mercado e da estrutura da frota nacional, não sendo reflexo de desinteresse das EBNs.</p> <p>Em segmentos que não demandam serviço regular, o afretamento é intrinsecamente dependente do tipo e volume de carga. Assim, mesmo uma EBN detentora de embarcação nacional pode não dispor de navio tecnicamente compatível com a operação pretendida, o que justifica a necessidade de circularizar o mercado em busca da embarcação que melhor atenda à demanda.</p> <p>Além disso, o afretamento por tempo precedido de circularização possibilita que as demais EBNs empreguem embarcações brasileiras em regime de afretamento no período</p>

solicitado, desde que atendam aos requisitos técnicos e operacionais estabelecidos na demanda.

4.1.11.10 - A alegação de que a gratuidade do procedimento de circularização incentiva o seu uso indiscriminado não encontra respaldo. O mecanismo de consulta pública é essencial para garantir a transparência e a isonomia entre os players do mercado, sendo inadequado vincular seu uso legítimo a eventual cobrança no sistema SAMA.

Não há, no ordenamento jurídico vigente, qualquer previsão legal que autorize a Agência Nacional de Transportes 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.

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).

Não há qualquer limitação legal que imponha a existência de carga preestabelecida para o afretamento por tempo. É plenamente legítimo que a Empresa Brasileira de Navegação

(EBN), assumindo o risco financeiro da operação, afrete embarcação e a disponibilize a embarcadores nacionais. Tal conduta não constitui qualquer irregularidade moral ou jurídica.

Ressalte-se, ademais, que a tentativa de onerar a circularização gratuita representa medida oportunista e desprovida de amparo legal, devendo ser rechaçada.

4.1.11.12 - O alto número de cancelamentos apontado pela ANTAQ não decorre de práticas abusivas, mas sim da dinâmica natural do mercado de afretamento.

É comum que diversas empresas participem de licitações (BIDs) e, ao final, apenas uma seja contratada, levando ao cancelamento das demais propostas. Ademais, o dono da carga pode desistir do transporte por razões logísticas, de janela de embarque ou condições de mercado.

A tentativa de interpretar tais cancelamentos como “testagem de mercado” demonstra desconhecimento da realidade operacional.

Ademais, a hipótese de que os embarcadores poderiam

“programar embarques” durante a indisponibilidade de embarcações brasileiras é absolutamente incompatível com a lógica industrial. Setores como mineração e siderurgia operam em regime contínuo e não podem postergar o escoamento de produção sob pena de prejuízos logísticos e financeiros.

Quando há disponibilidade de navios de bandeira brasileira com capacidade e características adequadas, a contratação é efetivamente realizada com tais embarcações — o que evidencia o compromisso do setor com a navegação nacional.

A hipótese aventada deve ser objetiva e expressamente demonstrada, sob pena de constituir mera suposição destituída de efeitos práticos. É imprescindível que sejam identificadas de forma clara as situações concretas e os prejuízos efetivos, e não apenas conjecturas hipotéticas.

4.1.11.20 - A hipótese descrita evidencia falha regulatória. De um lado, revela a insuficiência de embarcações brasileiras aptas ao transporte pretendido; de outro, omite a ocorrência de bloqueios indevidos, muitas vezes revestidos de caráter anticoncorrencial. Nessa realidade, reside a verdadeira deficiência regulatória.

Conforme a Tabela 02 do Relatório da ANTAQ, existem atualmente apenas 13 embarcações graneleiras de bandeira brasileira, sendo que 10 delas estão contratadas em regime de longo prazo, restando apenas três efetivamente disponíveis para bloqueio.

Historicamente, parte das EBNs, em vez de constituírem frota nacional, optaram por estruturar frotas próprias no exterior para explorar a cabotagem — fenômeno que também decorre de falhas regulatórias. Tal constatação enfraquece a defesa apresentada no documento em exame.

Tal cenário permitiu que empresas nacionais montassem frotas estrangeiras, operando no limite da legalidade e da moralidade. Ainda assim, o documento omite qualquer referência crítica a essa prática.

É sabido que a formação de frota decorre da existência de demanda; portanto, não se pode afirmar que a insuficiência de frota nacional se deva à ausência de mercado, sobretudo diante dos altos custos operacionais dos navios de bandeira brasileira. A ANTAQ necessita também zelar pelos interesses dos embarcadores nacionais, assegurando equilíbrio e equidade no mercado.

4.1.12.5 - Dissente-se do fundamento adotado pela Agência. Embora a frota brasileira seja expressiva no transporte de petróleo, derivados e biocombustíveis, tal fato não se aplica aos graneis sólidos. Há clara insuficiência de embarcações nacionais aptas para esse tipo de transporte, e a comparação entre esses segmentos é tecnicamente inadequada, dada a diferença substancial de volumes e dimensões das embarcações envolvidas.

A eventual ociosidade de navios de carga seca não se deve ao seu número, mas à sua inadequação técnica para as operações demandadas.

4.1.12.9 - A análise da ANTAQ evidencia que mais de 60% dos afretamentos são realizados por uma única EBN — justamente a que mais se beneficiaria caso as conclusões do documento sejam mantidas em sua forma original. Tal cenário revela concentração excessiva e potencial desequilíbrio concorrencial, o que exige atenção regulatória imediata.

4.1.12.14 - Observa-se que, embora o tópico 4.1.9 tenha reconhecido a necessidade de maior flexibilidade no afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de

granéis líquidos, o tópico 4.1.12.14 omitiu-se quanto a qualquer conclusão sobre o tema.

Ressalta-se ainda que o Gráfico 05 apresentado pela ANTAQ encontra-se desatualizado, pois desde sua elaboração houve significativa incorporação de embarcações graneleiras à frota brasileira, o que deve ser considerado em nova versão do relatório, sob pena de conclusões distorcidas.

Cumprе destacar que as embarcações brasileiras recentemente incorporadas à frota substituem unidades estrangeiras que, por décadas, desempenharam as mesmas operações sem qualquer crítica por parte da regulação. Assim, mais do que “atualizar” a frota, é necessário reconhecer o esforço de empresas nacionais em substituir vultosos investimentos em embarcações estrangeiras por ativos de bandeira brasileira.

4.1.13.2 - O aumento dos prazos pode gerar uma distorção do mercado, dificultando a operação dos embarcadores em tempo hábil.

Mais uma vez, a proposição carece de dados concretos que a sustentem. É fundamental resguardar o interesse do

embarcador, garantindo-lhe a movimentação de sua carga no tempo devido e a custos adequados.

4.1.13.7 – As conclusões são baseadas em projeções hipotéticas, sem respaldo empírico. A ausência de dados claros e verificáveis inviabiliza a correta avaliação do conteúdo e compromete a validade da proposta regulatória.

A diferença na proporção de cargas transportadas por embarcações brasileiras entre os segmentos de granéis sólidos e líquidos decorre exclusivamente do volume e da natureza logística das operações, e não de eventuais facilidades regulatórias.

O mercado de granéis líquidos movimenta volume aproximadamente oito vezes superior ao de granéis sólidos, razão pela qual as análises comparativas devem ser contextualizadas, sob pena de conclusões equivocadas.

Portanto, essa proporção não pode ser simplificada como uma facilidade gerada na regulamentação, e sim sob a perspectiva da própria dinâmica do mercado.

4.1.15.2 - É de conhecimento público que determinada EBN,

	<p>utiliza-se de estratégias comerciais que resultam em favorecimento indevido e distorção concorrencial, em prejuízo das demais empresas do setor.</p> <p>Nesse contexto, é urgente que a ANTAQ adote mecanismos normativos e fiscalizatórios capazes de coibir tais práticas, sob pena de violação aos arts. 170, IV, e 173, §4º, da Constituição Federal, que vedam o abuso do poder econômico e impõem à Administração Pública o dever de preservar a concorrência leal.</p> <p>Tal prática vem sendo reiteradamente denunciada à Agência. O problema integra o binômio “circularização e bloqueio”, devendo a ANTAQ atuar de forma efetiva para coibir e punir condutas indevidas.</p>
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.	Sem contribuição.

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.	<p>9.4.1 - O fato relatado carece de comprovação concreta, revelando-se mero expediente oportunista utilizado para justificar cobrança indevida e ilegal.</p> <p>Entende-se que a alegada “testagem de mercado”, apontada pela ANTAQ como fator explicativo para o alto número de circularizações e cancelamentos, não reflete a realidade operacional do setor. Caso exista, tal prática corresponde a situações pontuais e excepcionais, que não representam o comportamento majoritário das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).</p> <p>Na prática, o elevado número de circularizações decorre da dinâmica natural do mercado marítimo, marcada por flutuações de demanda, alterações logísticas, cancelamentos de janelas de embarque e decisões comerciais legítimas tomadas por embarcadores e afretadores. Tais fatores, inerentes à atividade, não configuram desvirtuamento do sistema, mas sim demonstram que as empresas estão seguindo os trâmites legais e regulatórios de busca por embarcação nacional, conforme previsto nas Resoluções da</p>

	<p>ANTAQ e na Lei nº 9.432/1997.</p> <p>Assim, a interpretação de que o volume de circularizações representa uso indevido do mecanismo não encontra amparo técnico nem jurídico, sendo fundamental que a ANTAQ reconheça a natureza dinâmica e competitiva do mercado de afretamentos, evitando conclusões que possam comprometer a previsibilidade e a segurança jurídica das EBNs atuantes no setor.</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.	<p>11.5.1.1.a.i – A base de análise utilizada pela Agência para embasar a proposição é limitada e não contempla todas as variáveis de interesse dos embarcadores. Além disso, não há fundamento técnico idôneo que sustente as conclusões apresentadas, o que fragiliza a legitimidade da medida.</p> <p>A fixação de um prazo máximo de 50 dias para o afretamento por tempo não se mostra medida adequada nem coerente com a realidade operacional do mercado de graneis sólidos. A interpretação da ANTAQ, segundo a qual o período de 50 dias corresponderia à “viagem de maior duração observada em afretamento por tempo única viagem (TUV)”, revela-se</p>

equivocada.

Na prática, diversos afretamentos por tempo visam atender transportes subsequentes, muitas vezes vinculados a cadeias produtivas de longo prazo, sendo, portanto, incompatível com a rigidez temporal imposta pela proposta da Agência.

Nota-se que a finalidade do Legislador, ao permitir o afretamento por tempo sem limitação de número de viagens, foi justamente conferir maior flexibilidade operacional e previsibilidade comercial ao setor, reconhecendo a escassez de embarcações nacionais disponíveis para determinadas cargas.

A tentativa da ANTAQ de restringir prazos, ainda que de forma indireta, representa reintrodução de limitação expressamente afastada pela legislação, configurando extrapolação do poder regulamentar e violação ao princípio da hierarquia normativa, agravada pela ausência de fundamentação técnica.

Tal restrição, portanto, compromete a liberdade econômica (Lei nº 13.874/2019), a segurança jurídica e a eficiência logística, princípios que devem nortear a regulação do setor.

11.5.1.1.a.ii - A exigência de indicação prévia e detalhada de todas as datas, origens e destinos em múltiplas viagens revela desconhecimento acerca da dinâmica do afretamento por tempo, sendo medida manifestamente inviável.

Sugere-se maior detalhamento técnico sobre o instituto, a fim de compreender que o afretamento por tempo consiste justamente na disponibilização da embarcação armada ao embarcador, para utilização conforme suas necessidades operacionais — benefício que seria obstado pela proposta em exame.

O embarcador, na maioria dos casos, não dispõe de todas as janelas de embarque previamente definidas, uma vez que as necessidades de transporte variam conforme a produção, a demanda de mercado e fatores externos de logística portuária.

A obrigatoriedade de informar, na circularização, todos os terminais de origem e destino e as datas exatas de carregamento cria rigidez incompatível com a realidade operacional, limitando a liberdade negocial e podendo levar à aplicação indevida de penalidades por parte da ANTAQ.

Essa exigência, portanto, viola o princípio da proporcionalidade

regulatória e fere a liberdade de planejamento logístico dos embarcadores e EBNs.

11.5.1.1.a.iii – O aumento dos prazos de circularização e de antecedência para o afretamento não reflete a prática de mercado. A imprevisibilidade inerente ao setor exige respostas rápidas, especialmente diante de variações de demanda e janelas de carregamento reduzidas.

Por diversas vezes, os embarcadores solicitam o atendimento de navios com prazos inferiores aos atualmente praticados — de cinco dias úteis — em razão das próprias demandas e dinamicidade do mercado. O que se dirá, então, da adoção de prazos ainda maiores? A ampliação desses prazos acarretará atrasos na cadeia logística e gerará insegurança comercial.

Além disso, o prolongamento da circularização tende a concentrar ainda mais o mercado, favorecendo empresas dominantes que detêm a maioria das embarcações aptas ao bloqueio — algumas respondendo por mais de 60% dos afretamentos por tempo.

Tal cenário afronta os princípios da livre concorrência e da isonomia, previstos respectivamente no art. 170, inciso IV, e no

art. 5º, caput, da Constituição Federal, bem como o disposto no art. 36 da Lei nº 12.529/2011 (Lei Antitruste), que veda a adoção de condutas capazes de limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa no mercado.

Tal como ocorrido na edição da Resolução Normativa nº 01, que favoreceu determinadas empresas, o mesmo se observa na presente proposição, que reproduz fundamentos e efeitos similares, configurando possível reedição de condutas questionáveis.

11.5.1.1.a.iv – A previsão de bloqueio parcial é ilegal, conforme já reconhecido em manifestações anteriores da própria Diretoria da ANTAQ, 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.

Verifica-se que nem todas as embarcações nacionais possuem as características técnicas adequadas às demandas do transporte.

A tentativa de bloqueio parcial do período de afretamento inviabiliza o contrato, cria insegurança jurídica e econômica e viola o princípio da segurança das relações contratuais.

11.5.1.1.a.v - Embora se reconheça a limitação do quantitativo de servidores da Agência, tal deficiência não pode ser transferida como ônus à atividade empresarial. A proposição, de que o bloqueio seja resolvido somente 2 dias antes do início da janela pode ser incompatível com a dinâmica real do mercado, favorecendo apenas operações artificiais de afretamento entre empresas do mesmo grupo econômico, com embarcações de bandeira estrangeira.

Bloqueios indevidos impostos que não sejam sanados antes desse intervalo tornam inviável a contratação de alternativa logística, podendo causar prejuízos econômicos expressivos.

Sugere-se, portanto:

- Redução do prazo de resposta entre as partes para 3 horas úteis, de modo a agilizar a comunicação e minimizar atrasos;

- Exigência de que o bloqueio seja acompanhado de proposta firme, contendo disponibilidade, especificações técnicas e proposta comercial, coibindo bloqueios protelatórios,

conforme já determinado na própria resolução da ANTAQ.

Importa destacar que nem a afretadora nem o embarcador podem ser compelidos a contratar o navio bloqueante. Trata-se de imposição ilegal. Com frequência, tal imposição resulta no cancelamento da operação, uma vez que a decisão final sobre a contratação do transporte cabe exclusivamente ao embarcador, conforme seus critérios econômicos e logísticos.

Da mesma forma, a empresa afretadora não pode ser obrigada a celebrar afretamento cujo custo ultrapasse o valor originalmente previsto para a operação, sob pena de violação aos princípios da liberdade contratual e da livre iniciativa, consagrados nos art. 421, do Código Civil, e art. 170, IV, da Constituição Federal de 1988.

11.5.1.1.a.vi – As informações constantes no Conhecimento de Embarque — tais como valor de frete, condições contratuais e dados comerciais — possuem natureza sigilosa, sendo protegidas pelo sigilo empresarial.

A exigência de compartilhamento irrestrito desses documentos viola o dever de confidencialidade contratual e pode acarretar responsabilização civil caso seja

	<p>compartilhado com terceiros.</p> <p>Caso o conhecimento de embarque seja anexado, essas informações devem ser restringidas pelas empresas para que não descumpra o contrato com o embarcador.</p> <p>11.5.1.1.a.vii - A não utilização de protocolos de afretamento não configura irregularidade.</p> <p>Trata-se de uma etapa de consulta ao mercado, e a desistência pode ocorrer por razões legítimas, como alteração logística, cancelamento de pedidos ou mudanças nas condições de carga.</p> <p>Assim, não há fundamento jurídico para penalização das EBNs nesses casos.</p> <p>11.5.1.1.a.viii - A ANTAQ não pode compelir a contratação da embarcação bloqueante, sob pena de violar a liberdade econômica e a livre iniciativa.</p> <p>Em contrapartida, deve ser penalizada a empresa bloqueante que, após opor bloqueio, não utilize a embarcação para realizar o transporte objeto da disputa, e utiliza embarcação</p>
--	--

estrangeira para realizar o transporte, demonstrando claramente que o navio oposto em bloqueio não era adequado para a operação, evidenciando conduta anticoncorrencial e protelatória.

11.5.1.1.b.i – A empresa bloqueante deve indicar apenas embarcações efetivamente disponíveis, ADEQUADAS em TIPO, PORTE e ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.

O bloqueio parcial é ilegal e fere o equilíbrio contratual e a eficiência econômica das operações, conforme já reconhecido em diversas manifestações técnicas da própria ANTAQ.

11.15 - A criação de um ranking de empresas bloqueantes deve observar critérios objetivos e juridicamente válidos.

Nas tabelas 32, 33 e 34, a ANTAQ destaca como parâmetros de cenário inicial para a composição do ranking as informações obtidas entre 2023 e 2024, períodos em que a regulamentação ainda não estava vigente, seria juridicamente insustentável, uma vez que não reflete o cenário normativo atual e poderia ensejar tratamento discriminatório entre EBNs.

Assim, caso a ANTAQ implemente tal ranking, recomenda-se

	<p>que seus efeitos produzam resultados apenas prospectivos, a partir da vigência da nova norma, garantindo isonomia e segurança jurídica às empresas do setor.</p> <p>A medida proposta é manifestamente ilegal e, caso implementada, possivelmente poderá ser convertida pelo poder judiciário.</p> <p>Propõe-se, ademais, que a ANTAQ institua um ranking de empresas que apresentem bloqueios sem capacidade real de atendimento às solicitações de circularização, de modo a permitir a identificação e punição de condutas de caráter anticoncorrencial.</p>
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. CONCLUSÃO.	Sem contribuição.