

Relatório de contribuições recebidas

Tomada de Subsídios SRG nº 03/2025

ID	01 (Formulário 1)		
ENTIDADE	ASGAARD BOURBON NAVEGAÇÃO S/A		
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.		Alteração do item 3.2 - a revisão deve incluir o afretamento casco nu de embarcações estrangeiras. DE: Este Tema tem como objetivo revisar a regulamentação sobre o afretamento por tempo de embarcações estrangeiras por Empresas Brasileiras de Navegação - EBNs na navegação marítima para (i) promover o alinhamento às diretrizes de desenvolvimento do setor e às transformações econômicas e logísticas introduzidas por meio da Lei nº 14.301, de 2022, (Programa BR do Mar); e (ii) a adequação às condições de	

	mercado observadas PARA: Este Tema tem como objetivo revisar a regulamentação sobre o afretamento por tempo E CASCO NU de embarcações estrangeiras por Empresas Brasileiras de Navegação - EBNs na navegação marítima para (i) promover o alinhamento às diretrizes de desenvolvimento do setor e às transformações econômicas e logísticas introduzidas por meio da Lei nº 14.301, de 2022, (Programa BR do Mar); e (ii) a adequação às condições de mercado observadas
9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.	Sem contribuição.
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.	9.1- Existem muitas tipificações. Por exemplo é notado que em algumas circularizações é usado OSV, quando ao verificar a especificação da embarcação esta claro que se trata de um PSV. Outras utilizam UMS. 9.29 – Algumas embarcações podem ser modificadas para atender ao contrato. Ex: Um PSV pode ser transformado em OSRV.
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.	É importante observar que uma mesma embarcação pode bloquear diversas circularizações. Nesses casos, a fim de evitar que uma única embarcação permaneça bloqueando múltiplas circularizações, quando um bloqueio for declarado como firme, os demais bloqueios deverão ser levantados. Para maior transparência seria importante que seja divulgado para o mercado a contratação da embarcação X através da circularização Y, no caso de bloqueio firme e emissão do CAA vinculado ao protocolo da circularização.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO	Sem contribuição.

DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.Texto Multilinha.	
18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.	Sem contribuição.

ID	02 (Formulários 2 e 3)
ENTIDADE	POSIDONIA SHIPPING & TRADING LTDA.
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	1.4 - Entende-se que o fortalecimento da política pública de incentivo à navegação de apoio marítimo no Brasil não se restringe, necessariamente, ao investimento exclusivo em frota nacional, podendo ser legitimamente alcançado também por meio da utilização de embarcações estrangeiras, desde que observados os marcos legais vigentes. A própria Lei nº 9.432/1997, especialmente após as alterações introduzidas pela Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar), evidencia uma opção legislativa clara pela ampliação da competitividade, eficiência e modernização do setor, admitindo o afretamento de embarcações estrangeiras como instrumento legítimo de política pública. Tal diretriz encontra respaldo nos princípios da eficiência administrativa (art. 37, caput, da CF) e da livre iniciativa (art. 170 da CF).

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.	4.4 - No que se refere ao item 1, entendemos que não existe no ordenamento jurídico a figura das embarcações especiais", sendo certo que todas as embarcações devem ser circularizadas. Discordamos no item 4 uma vez que as particularidades operacionais devem ser consideradas. Concordamos com os itens 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 19, 20 e 22. Nos casos de prazo de circularização dispostos nos itens 16 a 18, entendemos que seria mais interessante e produtivo que este prazo fosse de 4a anos para trazer mais segurança contratual aos envolvidos. Em relação ao item 21 é fundamental a previsão legal de multa e, dependendo do caso concreto, expedição de ofício a outros órgãos, como por exemplo, o Ministério Público, no caso de pleitos visivelmente simulados que tem como única e exclusiva intenção impactar o regular andamento das circularizações e forçar a contratação de embarcações que não atendem aos requisitos objetivos de tipo e porte determinados em lei. 4.15 (2) - Sugerimos 15 dias corridos como prazo máximo a fim de não afetar a operação.

4.15 (6) - A extensão de prazo do CAA é benéfico para o mercado, porque tem a possibilidade de emprego dessa embarcação estrangeira por mais tempo no Brasil.

4.19 - A previsão de bloqueio parcial é manifestamente ilegal, conforme já reconhecido em manifestações pretéritas da própria Diretoria da ANTAQ, além de violar diretamente a Lei nº 9.432/1997.

Não é juridicamente admissível transferir ao embarcador os custos elevados e os efeitos logísticos negativos de um bloqueio parcial apenas para favorecer embarcação nacional que não detenha porte adequado, sob pena de grave distorção concorrencial.

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

Concordamos e frisamos que o bloqueio parcial tem o condão de tentar transformar um critério legal objetivo em um critério absolutamente subjetivo.

4.24 - A alegação da ANTAQ de existência de um suposto “incentivo perverso” à contratação de embarcações estrangeiras mais modernas e com menores taxas de afretamento não se sustenta juridicamente.

Se há diferenças objetivas entre embarcações nacionais e estrangeiras, sejam elas tecnológicas, operacionais, de segurança ou de eficiência econômica, isso não caracteriza incentivo indevido, mas sim resultado natural da dinâmica concorrencial do mercado, que deve ser preservada pelo Estado Regulador.

Punir ou restringir a escolha racional do operador econômico, quando pautada em critérios técnicos e econômicos legítimos, violaria os princípios da livre concorrência (art. 170, IV, da CF) e da eficiência, além de criar distorções artificiais no mercado, em desacordo com a política pública setorial. Concordamos e entendemos ser necessário a expedição de ofício ao CADE.

4.47 - As EBNs bloqueantes devem oferecer uma embarcação de acordo com o descrito em circular apenas e não solicitar informações de cunho sigiloso da operação, a fim de descobrir o cliente final.

O compartilhamento compulsório de informações sensíveis não pode ser exigido das Empresas Brasileiras de Navegação, seja em relação à ANTAQ, seja em relação a terceiros ou concorrentes.

Trata-se de matéria protegida pelo sigilo empresarial, corolário do direito de propriedade (art. 5º, XXII, da CF) e da livre iniciativa (art. 170 da CF). A imposição de divulgação de dados estratégicos configura indevida intervenção estatal nas relações privadas, violando, inclusive, o princípio da proporcionalidade.

Não há base legal que autorize a transformação do compartilhamento de informações sigilosas em obrigação regulatória genérica, sob pena de desestimular investimentos, inibir a concorrência e comprometer a segurança jurídica do setor.

(Formulário 3)

4.73 - Embora se reconheça que a maioria das penalidades atualmente previstas seja adequada, impõe-se a revisão das multas relacionadas aos bloqueios indevidos e ao afastamento da concorrência.

Tais sanções, quando desproporcionais, violam os princípios

da razoabilidade e proporcionalidade, além de contrariar a lógica da responsabilidade civil, consagrada nos arts. 927 e 944 do Código Civil, segundo a qual a indenização e, por analogia, a sanção, deve ser compatível com a extensão do dano causado.

Bloqueios indevidos geram impactos sistêmicos negativos, desestimulam a indústria naval e comprometem a eficiência das operações, sendo imperioso que as penalidades reflitam adequadamente tais consequências.

4.77 - Não há necessidade de compartilhamento de informações além das informadas em circular e na descrição da operação. A EBN bloqueante deve atender ao descrito. Não cabe a ANTAQ entrar no detalhe das informações que cabem somente a EBN e ao cliente final.

4.81 (4) - Falta capacitação técnica da equipe ANTAQ nas situações de intervenção. Hoje a ANTAQ não possui um corpo especializado para avaliar o escopo da circular em detalhes e definir qual embarcação atende aos requisitos técnicos estabelecidos. Hoje a atuação da ANTAQ fica na instância da mediação para os casos de solicitação de intervenção, tornando a negociação entre as partes mais dificultosa.

	4.81 (8) - Não cabe à ANTAQ obter conhecimento dos contratos prévios às circularizações - essa informação é sigilosa entre EBN e cliente final. A Antaq deve se limitar, tão somente, como previsto em lei, a avaliar se a embarcação bloqueante atende aos requisitos de tipo e porte, cabendo exclusivamente ao contratante estabelecer esses requisitos, sendo certo que qualquer modificação em relação a estes dois critérios por certo afetará a execução do projeto, tanto do ponto de vista econômico como operacional.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	5.3 (1) - Qual seria o incentivo perverso? De quem exatamente? A Petrobras prioriza a contratação de frota brasileira e as demais operadoras que por ventura, executarão uma operação específica que demandará embarcações tecnológicas não disponíveis em mercado nacional, as EBNs afretadoras estão em seu direito de trazer embarcações para operar em mercado brasileiro. O que ocorre é que as embarcações disponíveis de bandeira brasileira em mercado nacional, não atendem ao escopo específico do serviço requerido. 5.3 (7) - Problemática da escassez de mão de obra especializada, dificuldade de acesso a crédito e capital, custo de produção no Brasil elevado, dependência de poucos clientes para essa demanda de construção. Portanto hoje, a

	alternativa mais viável é o afretamento de embarcações de bandeira estrangeira para atender a demanda específica ou contratação de frota nacional já existente. Haja vista que a Petrobras, atualmente, é a única contratante de embarcações tecnológicas no Brasil, fica difícil falar em indústria naval brasileira. Hoje este mercado concentra-se em pouquíssimas empresas de navegação as quais possuem seus próprios estaleiros e projetos, o que cria uma dificuldade concorrencial, mesmo algumas EBNs busquem outros estaleiros para construir embarcações que certamente terão um custo mais elevado e conseqüentemente menos competitivo. esta situação aponta para uma concentração de mercado indesejável. A possibilidade de se trazer embarcações estrangeiras aumentará a concorrência e uma possível redução de custo para as contratantes, mormente, a Petrobras.
11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	6.7 - O bloqueio de embarcação estrangeira por embarcação brasileira, quando realizado de forma indevida, beneficia exclusivamente a EBN bloqueante, mesmo que esta não atenda aos requisitos técnicos, operacionais ou de segurança adequados. Além disso, frequentemente resulta em custos superiores, já

	que a embarcação bloqueante pode sequer ter sido vencedora do processo competitivo (BID). Tal prática prejudica não apenas os operadores econômicos, mas todo o mercado, impactando diretamente o custo das operações e, em última instância, o consumidor final, seja no mercado interno, seja no comércio internacional. Há que se considerar que durante o processo licitatório as contratantes abrem um período para clarificações onde as especificações técnicas podem ser discutidas sendo algumas aceitas, outras não, a critério da contratante, à luz de suas necessidades operacionais exclusivas que não podem ser objeto de questionamento da ANTAQ. Observa-se no passado recente o bloqueio de embarcações estrangeiras por outras de bandeira nacional que manifestamente não atendiam os requisitos de tipo e porte, visivelmente com o propósito de obrigar a Petrobras a contratar embarcações fora das especificações apontadas no certame.
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	7.2 (1, 2, 3 e 4) - Discorda-se de todos os pontos apresentados. Como já apontado anteriormente, além da figura do bloqueio parcial nos parecer ilegal, já que os critérios de porte e tipo estão especificados em lei, nos parece que as possibilidades

	aventadas podem ensejar em graves problemas concorrenciais, além de tumultuarem e tornarem moroso o processo de circularização, facilitando a entrada de players que não se adequaram aos critérios do certame e da própria lei em vigor. 7.3 (5) - Se a embarcação brasileira está ociosa e sem contrato, não é responsabilidade da EBN afretadora da embarcação estrangeira arcar com as consequências dos bloqueios indevidos.
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.	9.26 - A suspensão de acesso ao Sistema de Afretamento Marítimo (SAMA) não deve ser admitida sequer como hipótese sancionatória. Trata-se de ferramenta institucional essencial à atuação das EBNs, e sua suspensão compromete integralmente a operação da empresa, violando os princípios da livre iniciativa, da proporcionalidade e da segurança jurídica, além de se mostrar incompatível com as próprias políticas públicas setoriais defendidas pela Agência.

9.32 - Visando à segurança e à eficiência operacional, embarcações DP2 são superiores às DP1 e, por isso, normalmente exigidas pelo cliente final. A redundância de sistemas nas embarcações DP2 reduz significativamente o risco de perda total de posicionamento, garantindo maior confiabilidade operacional e menor probabilidade de incidentes, como abalroamentos, em comparação às embarcações DP1. Idealmente embarcações DP1, não conseguiriam bloquear embarcações DP2 no sistema SAMA.

9.37 - Quais detalhamentos técnicos deveriam ser exigidos e quais informações são sensíveis e não deveriam ser compartilhadas? O concorrente não precisa ter acesso ao detalhamento técnico completo da embarcação através desse cadastro proposto. Na circularização prevê o compartilhamento dos requisitos essenciais para atendimento da operação em específico.

9.41 - Defende-se a instituição de critérios técnicos objetivos, verificáveis e padronizados, aptos a conferir segurança jurídica, previsibilidade regulatória e isonomia entre os agentes do setor, afastando-se subjetivismos incompatíveis com o regime jurídico.

Nesse sentido, impõe-se a vedação expressa à utilização de critérios discricionários ou extralegais, tais como a alegada preferência operacional do afretador, a mera conveniência econômica ou a padronização interna adotada pelo cliente, por não encontrarem respaldo na legislação vigente e por ensejarem distorções concorrenciais indevidas.

Outrossim, deve ser reconhecida, para fins de aferição de disponibilidade, a totalidade da tonelage das balsas de apoio marítimo não propelidas, e não apenas o limite correspondente à parcela propelida. Tal reconhecimento deve observar a tonelage integral das embarcações que se encontrem devidamente certificadas ou classificadas, e disponíveis durante o período da operação, consideradas em sua integralidade.

Tal entendimento encontra respaldo no art. 29 do Decreto-Lei nº 12.555/2025, que adota como critério a semelhança de porte bruto da frota comprovadamente em operação na navegação pretendida, razão pela qual a tonelage deve ser computada em sua totalidade, sob pena de esvaziamento da finalidade normativa e violação aos princípios da razoabilidade, da isonomia regulatória e da defesa do mercado interno.

	9.44 - A definição de eficiência adotada pela Petrobras, ao considerar critérios tecnológicos e econômicos, revela-se adequada e alinhada às boas práticas de mercado. Por outro lado, a tentativa da ANTAQ de redefinir o conceito de eficiência com base exclusiva em política de fomento à indústria naval distorce o instituto, afastando-se da lógica econômica e regulatória e violando os princípios da livre concorrência e da eficiência. 9.51 - A exigência de compartilhamento de informações estratégicas configura indevida ingerência do Estado na relação entre particulares, obrigando as empresas a abrirem mão de dados protegidos por sigilo empresarial, sem amparo legal suficiente.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	10.63 - Qual o objetivo desse levantamento de dados? Pode haver risco à segurança da informação. 10.64 - No caso das circulares excepcionais, aquelas circularizadas de forma emergencial, fora do período mínimo de 60 dias de antecedência, a ANTAQ poderia analisar a carta justificativa sem que outras EBNs tivessem visibilidade. Atualmente, a operacionalização no sistema permite que

	outras EBNs visualizem o cliente final dessa circularização emergencial.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	11.7 (1.1, a, ii) - É obrigatória a inserção do descritivo da operação, bem como de todos os equipamentos necessários para o seu atendimento. Na ausência dessas informações por parte do bloqueante, o bloqueio deveria ser considerado não válido, por não atender aos requisitos estabelecidos. Além disso, não compreendemos de que forma a informação referente à “boca requerida” é essencial no momento da consulta ao mercado, uma vez que não se trata de um requisito técnico determinante. 11.7 (1.2, a, iv) - A ausência de determinada especificação técnica não pode, por si só, afastar o bloqueio, tampouco justificar o cancelamento integral da circularização. A Agência deve adotar flexibilidade regulatória, reconhecendo que especificações podem evoluir durante as negociações, sob pena de impor ônus excessivo à EBN que está circularizando, que seria obrigada a reiniciar todo o procedimento, em afronta aos princípios da eficiência e da economicidade administrativa. 11.7 (1.2, a, vii) - A EBN deve comprovar a disponibilidade da

	embarcação pelo período em questão para que o bloqueio seja considerado válido. Isso porque a embarcação bloqueante pode estar aguardando uma mobilização decorrente de contrato já firmado com o cliente final e, ainda assim, realizar o bloqueio. Diante desse cenário, a ANTAQ deveria exigir a comprovação da efetiva disponibilidade ou ociosidade da embarcação. 11.7 (1.2, a, xvii) - Solicitamos que o prazo máximo de negociação seja de 15 dias corridos no máximo, a fim de não impactar na operação da embarcação. 11.7 (1.3, 2, 1, c) - O ranking proposto pela ANTAQ somente deve produzir efeitos após a publicação oficial das alterações normativas, sendo juridicamente vedada a utilização de informações pretéritas, em respeito ao princípio da segurança jurídica e à vedação à retroatividade de normas administrativas prejudiciais.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.Texto Multilinha.	Sem contribuição.
18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.	Sem contribuição.

ID	03 (Formulário 4 e complementação por e-mail)		
ENTIDADE	SUBSEA7 DO BRASIL.		
ITEM DO FORMULÁRIO		CONTRIBUIÇÃO	
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.		Devida a limitação de número de caracteres, enviaremos respostas resumidas no formulário e enviaremos um documento completo via email. Obrigada 1. Visando contribuir para o aprimoramento da Análise de Impacto Regulatório Preliminar (“AIR”) ao Tema 2.1 da Agenda Regulatória da Antaq 2025-2028, referente ao afretamento por tempo na navegação de apoio marítimo, a Subsea7 gostaria de respeitosamente apresentar as suas contribuições ao item respectivo, conforme segue abaixo: 2. O relatório da AIR indicou o seguinte problema regulatório: “Os instrumentos regulatórios, procedimentais e de gestão utilizados pela Antaq nos processos de autorização de afretamento, por tempo, na navegação de apoio marítimo, colocam em risco a efetividade da política pública [de preferência à bandeira brasileira] para o setor.” 3. O relatório também identificou 6 (seis) principais causas do problema regulatório, devidamente discriminadas ao item	

	‘1.3’. Quanto a isso, a Subsea7 gostaria de propor causas adicionais do referido problema as quais reputa igualmente pertinentes para o correto endereçamento da questão, quais sejam: 7) Desalinhamento entre o prazo de duração para o Certificado de Autorização de Afretamento (“CAA”) e a realidade do mercado offshore, em especial a duração dos contratos nele firmados 8) Falta de harmonização com outras legislações e preceitos constitucionais. 9) Regulamentação geradora de incentivos adversos à modernização tecnológica e à renovação da frota brasileira 10) Falta de equidade no tratamento dos entes regulados induzida pela assimetria regulatória.
7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	21. A Subsea7 entende que a introdução do relatório da AIR poderia incorporar elementos adicionais que auxiliam na correta delimitação do escopo regulatório. Assim, a Introdução poderia ser aperfeiçoada para refletir integralmente: a. A heterogeneidade real do mercado de apoio marítimo; b. As particularidades técnicas e jurídicas das operações EPCI; c. Os impactos econômicos, riscos operacionais e concorrenciais das falhas regulatórias atuais;

d. A necessidade de previsibilidade regulatória como condição para investimento e modernização tecnológica;
e. Os possíveis impactos negativos da política pública para o desenvolvimento da agenda sustentável do país.

22. O texto atual da norma trata a navegação de apoio marítimo como uma categoria uniforme, sem reconhecer que há um conjunto de embarcações – notadamente as embarcações de engenharia – que possuem características operacionais e econômicas substancialmente distintas das demais embarcações de apoio. No nosso entendimento, o enquadramento dessas embarcações na navegação de apoio marítimo, adotado pela Agência a partir de 2013, tem gerado prejuízos agregados relevantes ao país, sem contrapartida proporcional no atingimento do objetivo almejado pela política pública subjacente à Lei 9.432/97.

23. Além da distinção entre tipos de embarcação, é essencial que a introdução do relatório reconheça que os projetos de EPCI representam uma subcategoria operacional própria, com dinâmica e requisitos completamente distintos daqueles observados no apoio marítimo convencional. Projetos EPCI caracterizam-se, entre outros aspectos, por cadeia produtiva integrada, escopo técnico indivisível, cronogramas rígidos e

pela utilização da embarcação como elemento integrante do processo produtivo - e não como um ativo isolado de prestação de serviços.

24. A introdução poderia também se beneficiar de uma mensuração mais clara dos impactos econômicos e riscos operacionais decorrentes das atuais falhas regulatórias, incluindo, entre outros, atrasos em mobilizações, reprogramações de cronograma, aumento de em contratos de afretamento e exposição a penalidades contratuais. A falta de métricas econômicas consolidadas dificulta a tomada de decisão regulatória baseada em evidências e compromete a correta definição de prioridades na revisão da norma.

25. Ademais, a introdução de uma análise econômica mais aprofundada do problema regulatório poderia auxiliar a Agência na compreensão dos incentivos (positivos e negativos) gerados pela política pública, bem como dos comportamentos oportunistas observados no âmbito do processo de circularização. Destacam-se, por exemplo, os chamados bloqueios especulativos, nos quais a embarcação bloqueante não demonstra interesse efetivo na contratação, valendo-se do mecanismo regulatório apenas para acessar dados e informações estratégicas, com o objetivo de influenciar preços

	e restringir a oferta no mercado. 26. Nesse sentido, a Introdução poderia destacar que os incentivos negativos na regulação atual têm o condão de afastar agentes privados que são essenciais para o desenvolvimento do setor, inclusive sob o ponto de vista da transição energética. 27. Tal introdução mais abrangente, fundamentada em dados quantitativos e qualitativos sobre os impactos econômicos da aplicação ampla e irrestrita da política pública, contribuiria para a observância dos preceitos da Lei nº 13.848/2019, a qual estabelece que o processo decisório das agências reguladoras deve ser informado por métricas robustas e orientado pela avaliação dos efeitos da intervenção regulatória sobre o atendimento do interesse público como um todo. 28. Por fim, é igualmente recomendável explicitar que a previsibilidade regulatória constitui elemento essencial para a tomada de decisão de investimento em embarcações, impactando diretamente a renovação da frota nacional e a competitividade do setor no médio e longo prazo.
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.	29. A Subsea7 entende que a contextualização apresentada pela ANTAQ é adequada para descrever o trâmite

procedimental do Tema 2.1 da Agenda Regulatória. Contudo, considera que elementos essenciais para a correta compreensão da evolução recente do marco regulatório e de seus impactos sobre o mercado regulado foram omitidos. Tais elementos são indispensáveis para a adequada delimitação do problema regulatório e para a preservação da coerência, da legalidade e da finalidade do processo de Tomada de Subsídios ora instaurado.

30. A contextualização deve registrar que, antes mesmo da instauração formal da AIR em referência, a revisão da então RN 1/2015 - materializada na edição da RN 129/25 – introduziu, de maneira abrupta, sem ampla discussão, uma inovação regulatória de grande impacto no mercado: a ampliação do conceito de bloqueio parcial para abranger também hipóteses de bloqueio “por parte da operação requerida”.

34. Nesse contexto, entende-se relevante registrar que a Tomada de Subsídios nº 3/2025 se desenvolve paralelamente à tramitação de recursos administrativos que discutem aspectos centrais da alteração regulatória introduzida pela RN nº 129/2025, notadamente no que se refere ao conceito de bloqueio parcial. A ausência de referência expressa a esse cenário pode prejudicar o presente processo participativo, na

medida em que contribuições recebidas incidirão sobre matéria ainda pendente de apreciação definitiva pela Agência.

39. Pelo exposto, a Subsea7 entende que o relatório da AIR pode ser aprimorado a fim de:

a. Registrar, de forma transparente, os questionamentos procedimentais suscitados quanto à complementação textual introduzida pela RN nº 129/2025, especialmente no que se refere à ampliação do conceito de bloqueio parcial;

b. explicitar a existência de recursos administrativos pendentes de julgamento relacionados ao tema ora em discussão;

c. Indicar a conveniência da realização de estudos técnicos e econômicos adicionais, bem como de mecanismos adequados de participação social, caso se entenda pela revisão do conceito de bloqueio parcial, nos termos da legislação aplicável.

41. Por fim, a Subsea7 também entende recomendável incorporar, na contextualização, a tendência internacional de maior complexidade tecnológica das operações offshore,

	novos requisitos de descarbonização e de segurança das operações, assim como novos mercados para atender a transição energética (por exemplo as embarcações que atenderão ao novo mercado de eólicas offshore).
9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.	43. A Subsea7 entende que o relatório de AIR apresenta um conjunto relevante de elementos para fundamentar a revisão normativa. Contudo, o diagnóstico ainda carece de aprofundamento em questões essenciais que configuram o cerne do problema regulatório enfrentado pelo mercado offshore. 44. As contribuições a seguir são formuladas com base na análise crítica do AIR, buscando aprimorar a regulação de forma equilibrada e eficaz. 4.1. Contribuição 1: Bloqueios parciais e bloqueio por escopo: insuficiência do tratamento dado pelo AIR 45. O AIR não aborda de forma satisfatória o problema dos bloqueios parciais, partindo do pressuposto de que o “bloqueio parcial é firme” sem questionar sua validade material; sua aderência ao objetivo da política pública; sua compatibilidade com a natureza indivisível de diversas demandas; e seus impactos negativos sobre eficiência, previsibilidade e continuidade das operações.

	46. A introdução do bloqueio parcial por escopo, via RN 129/2025, agravou esse cenário ao permitir que uma EBN bloqueie apenas “parte” de uma operação. Tal mecanismo carece de: base legal explícita, AIR prévia, coesão com boas práticas internacionais, e compatibilidade técnica com operações EPCI. 4.1.1. Pleito Principal: Eliminação Total de Bloqueios Parciais 4.1.2 Critérios necessários para caracterização de bloqueio firme 4.2. Contribuição 2: Incentivos assimétricos e ausência de responsabilização de EBNs por bloqueios especulativos 4.3. Contribuição 3: Prazo Máximo para Decisão da ANTAQ em Processos de Afretamento 4.4. Contribuição 4: Extensão de Prazos de CAA para Projetos EPCI 4.5. Contribuição 5: Proteção de Informações Sensíveis e Confidenciais 4.6. Contribuição 6: Inclusão do Armador Estrangeiro como Parte Envolvida
--	---

	4.7. Contribuição 7: Clareza em Requisitos Técnicos para Renovações de CAA 4.8. Contribuição 8: Vincular a habilitação de embarcação brasileira poder bloquear embarcação estrangeira mediante atendimento de critérios mínimos pré-estabelecidos no SAMA 4.9. Contribuição 9: Preferência de bandeira versus liberdade econômica e de contratar 4.10. Contribuição 10: Modernização da frota — risco de obsolescência tecnológica por proteção excessiva
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	74. No tocante aos agentes afetados, recomenda-se aprofundar a análise sobre o papel e as responsabilidades das diferentes categorias de operadores, especialmente em contextos de afretamento ‘project-driven’, nos quais a embarcação integra fisicamente a cadeia produtiva de um projeto EPCI. Nessas situações, a disponibilidade parcial ou o bloqueio por escopo não apenas afeta o afretador, mas compromete o contratante final, gerando efeitos sistêmicos que ultrapassam o âmbito do transporte aquaviário podendo afetar a curva de produção de óleo e gás do país, por exemplo. Inclusão do armador estrangeiro como parte do processo.

	75. O relatório da AIR não reconhece a assimetria criada pelo fato de o armador estrangeiro — parte essencial à operação — não ser considerado sujeito do processo administrativo, embora seja ele quem detém as características técnicas da embarcação, parâmetros de disponibilidade, documentação, classificadora, certificações e alternativas operacionais, sendo parte necessária, portanto, para a regularidade do processo. 76. A inclusão formal do armador reduz assimetria de informações, aumenta a eficiência da análise, e reduz litígios, estando assim totalmente alinhada à matriz de objetivos e critérios do AIR.
11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	77. A Subsea7 considera que o capítulo de identificação da base legal apresentado pela ANTAQ descreve adequadamente o conjunto normativo geral que rege o transporte aquaviário e a competência da Agência. Entretanto, entende-se que a análise jurídica precisa ser aperfeiçoada em três dimensões essenciais, para permitir que a futura norma seja coerente com o ordenamento jurídico, com os princípios da proporcionalidade, da legalidade e com a realidade técnica do setor offshore. 1) Necessidade de compatibilizar preferências legais com os princípios constitucionais da livre concorrência e liberdade econômica

	2) Necessidade de reconhecer conflitos regulatórios entre a Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais) e a aplicação automática do bloqueio. 3) Inclusão irregular do “bloqueio por escopo” pela RN 129/2025.
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	100. A Subsea7 reconhece o esforço da ANTAQ em alinhar seus objetivos à política pública de fomento à navegação. Contudo, observa-se no capítulo que os objetivos foram estruturados de forma a confirmar conceitos já controversos (p. ex., bloqueio por escopo e aplicação automática da preferência de bandeira), em detrimento de uma análise crítica de limites, custos e benefícios. Para que o AIR produza uma regulação efetiva, proporcional e tecnicamente aderente, propomos ajustar e explicitar os seguintes objetivos regulatórios: 101. A ANTAQ formula seus objetivos de modo a proteger a coerência interna da RN 129/25, legitimar a manutenção dos instrumentos de bloqueio, evitar possível revisão judicial. 102. Porém, deixa de abordar: limites constitucionais, proporcionalidade, impactos econômicos reais, distorções concorrenciais, e efeitos não intencionados da preferência de bandeira. 103. Os objetivos devem incluir a análise crítica dos limites,

custos e benefícios da política pública de preferência de bandeira, e não apenas reforçar sua aplicação automática. A avaliação deve contemplar impactos econômicos, tecnológicos e concorrenciais, riscos operacionais, bem como a proporcionalidade de sua aplicação em mercados de alta especialização.

104. Considerando os questionamentos levantados acerca da RN 129/2025 e da própria evolução normativa desde 2013, quando o Sistema de Afretamento Marítimo (SAMA) passou a incluir os navios de engenharia no rol de embarcações circularizáveis e, portanto, sujeitos a bloqueios, entendemos ser imprescindível que a ANTAQ conduza uma Análise de Resultado Regulatório (ARR).

Delimitar corretamente o escopo regulatório
Compatibilizar ciclos regulatórios e contratuais
Revisar instrumentos de bloqueio com foco em integridade técnica e segurança
Assegurar simetria regulatória e integridade concorrencial
Harmonizar a preferência de bandeira com princípios constitucionais e com a Lei 13.303/2016
Modernizar a frota nacional por mérito técnico e inovação.
Fortalecer a governança de dados e o contraditório técnico.

	108. Esses objetivos deslocam o foco de mera ocupação da frota para eficiência, segurança, equivalência técnica, previsibilidade e proporcionalidade, em consonância com a política pública sem coercitividade comercial.
13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.	109. A Subsea7 considera oportuno que o relatório da AIR incorpore uma análise mais aprofundada sobre referências internacionais aplicáveis ao afretamento de embarcações estrangeiras e à proteção de mercados de apoio e engenharia offshore. A ausência de benchmarking robusto limita a compreensão do que constitui boa prática regulatória e reduz a comparabilidade do modelo brasileiro com jurisdições maduras.
14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	119. A Subsea7 reconhece o esforço analítico da ANTAQ ao estruturar as causas raiz e as alternativas regulatórias associadas. Entretanto, ao examinar as opções apresentadas, observa-se que grande parte das ações propostas se concentra em melhorias procedimentais internas, ajustes incrementais no SAMA e reforço da capacidade institucional — medidas relevantes, mas insuficientes para resolver os problemas estruturais que hoje comprometem a eficiência, a previsibilidade e a segurança jurídica do afretamento por tempo. 120. A Subsea7 propõe incluir expressamente como alternativa:

- | | |
|--|---|
| | <p>a. Subcategorizar embarcações de engenharia e operações EPCI no regime de apoio marítimo, reconhecendo sua natureza industrial, indivisível e não substituível;</p> <p>b. Revogar o bloqueio por escopo e vedar bloqueios parciais, em especial para demandas indivisíveis, como projetos EPCI;</p> <p>c. Tipificar e penalizar os bloqueios especulativos praticados por EBNs, com multa, suspensão temporária do direito de bloquear e exclusão de processos em caso de reincidência. Nesse caso, é necessário ainda avaliar a alternativa de responsabilização expressa das EBNs por bloqueios especulativos, com penalidades proporcionais, suspensão temporária de bloquear e rastreabilidade obrigatória no SAMA;</p> <p>d. Estender o CAA, a fim de compatibilizar os ciclos regulatórios e os ciclos de projeto;</p> <p>e. A modernização inteligente do SAMA com foco em critérios objetivos (tais como a habilitação prévia obrigatória para bloqueio com equivalência técnica parametrizada. Quanto a isso, sugere-se que os critérios de avaliação devem incluir (ou reponderar) eficiência operacional, previsibilidade regulatória, equivalência técnica e compatibilidade contratual, sobretudo para operações EPCI; e</p> <p>f. A definição de que a “embarcação adequada ao serviço” seja interpretada a partir da equivalência técnica real, e não apenas capacidade genérica. Sendo assim, as margens de desvio</p> |
|--|---|

	propostas até 20% são arbitrárias e desconectadas das necessidades operacionais EPCI. De igual maneira, o bloqueio parcial de até 30% do período é incompatível com cronogramas indivisíveis. 121. Em vista disso, sugere-se também a substituição de “capaz de realizar a operação” por “equivalente técnica e operacionalmente ao escopo integral da operação”, vedando margens de desvio para operações indivisíveis.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	122. Para a fase de comparação, sugerimos reponderar critérios e incorporar métricas de efetividade, evitando viés por foco único em ociosidade/idade da frota: Reponderação de critérios • Incluir com peso relevante: equivalência técnica, previsibilidade regulatória, segurança operacional, eficiência (tempo de decisão e negociação), continuidade (mobilização/cronograma), redução de litígios e custos de transação. • Manter política pública como objetivo, sem eclipsar eficiência e segurança. Métricas de comparação (exemplos) • % de decisões sem recurso por aderência técnica; • tempo médio de decisão; • nº de bloqueios levantados por não equivalência; • nº de negociações concluídas antes da mobilização;

	• redução de recircularizações em EPCI; • queda de custos de transação e recursos. Escolha combinada de alternativas Delimitação de escopo + revogação de bloqueio por escopo + CAA plurianual + SAMA + simetria sancionatória tendem a maximizar simultaneamente eficiência, segurança, previsibilidade, integridade concorrencial e fomento sem coerção.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	Implementação em fases (12–18 meses) • Fase 1 (0–6 meses): Condução de ARR dos benefícios até hoje alcançados pela norma. Ajustes normativos (revogação de bloqueio por escopo; vedação de parcialidades em EPCI; CAA até 48 meses; prazo para decisão, multas por bloqueio especulativo; manualização (mesa de negociação; rito de confidencialidade); inclusão de armador como parte notificável. • Fase 2 (6–12 meses): SAMA+ (habilitação prévia; cadastro por classe; trilhas de processos; vinculação bloqueio afretamento); capacitação das áreas técnicas. • Fase 3 (12–18 meses): painéis e relatórios; revisão técnica bianual de requisitos por classe; integração com fiscalização implantação de ARR (avaliação de Resultado regulatório).

17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.	123. Embora o relatório da AIR atenda aos requisitos formais do Decreto nº 10.411/2020, há lacunas materiais significativas, que comprometem: a qualidade regulatória, a aderência ao mercado, a previsibilidade jurídica, a legalidade lato senso ao incompatibilizar com outros diplomas legais igualmente válidos, e o alinhamento com boas práticas internacionais. Recomendamos: 1. Inclusão de alternativas estruturantes (reclassificação de embarcações, revisão de bloqueios). 2. Reavaliação dos critérios para incluir eficiência operacional, equivalência técnica, destrave de mercados da transição energética. 3. Análise objetiva dos custos regulatórios, impactos econômicos e alinhamento da política pública com objetivos esperados 4. Conclusões comparativas no mapeamento internacional. 5. Indicadores específicos para medir melhoria real do ambiente regulatório. 124. Essas recomendações alinham o AIR ao Decreto 10.411/2020 em sua dimensão formal e material, conforme exige a boa técnica de governança regulatória.
18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.	125. A Subsea7 apoia a melhoria da qualidade regulatória e a efetividade da política pública da ANTAQ. As contribuições aqui apresentadas: 1. Reconhecem que embarcações de

engenharia/EPCI exigem tratamento diferenciado; 2. Eliminam instrumentos incompatíveis (bloqueio por escopo; parcialidades em demandas indivisíveis); 3. Compatibilizam ciclos regulatórios com ciclos contratuais reais (CAA plurianual; SLA decisório); 4. Restabelecem simetria e integridade (tipificação e sanção de bloqueios especulativos; proteção ao sigilo; armador como parte notificável); 5. Modernizam a governança (SAMA+ com habilitação prévia e cadastro por classe; indicadores; painéis); 6. Harmonizam preferência de bandeira com livre iniciativa/concorrência e com as Leis 13.303/2016 e 13.874/2019, evitando barreiras implícitas e distorções; 7. Induzem modernização da frota por mérito técnico e inovação (critérios de desempenho; revisão técnica periódica). 8. Asseguram que as contribuições requeridas no âmbito da presente Tomada de Subsídios sejam recebidas em conformidade à Lei 9.784/1999 e à 13.848/2019, evitando-se a convalidação indevida de atos administrativos nulos e prestigiando a tomada de decisão informada por estudos técnicos e econômicos aprofundados sobre o tema; e 9. Incentivam a competitividade no setor e a possibilidade de negócios com parceiros, nacionais e estrangeiros, essenciais para uma transição energética segura, eficiente e justa. 126. Com essas medidas, a ANTAQ: • Realiza os seus objetivos institucionais previstos na Lei 10.233/2001 e na Lei

	13.848/2019; • reduz custos de transação e litígios; • eleva a previsibilidade e a segurança das operações; • estimula investimento e renovação tecnológica, inclusive sob o ponto de vista da agenda sustentável do país; • e alinha o Brasil às melhores práticas internacionais, aplicando a política pública com proporcionalidade e eficiência. 127. Estamos à disposição para detalhar minutas, testes regulatórios e calibrações técnicas por classe de embarcação, contribuindo de forma construtiva e institucional para a fase final do AIR.
--	--

ID	04 (Formulários 5 e 6)		
ENTIDADE	LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística.		
ITEM DO FORMULÁRIO		CONTRIBUIÇÃO	
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.		ITEM 1. SUMÁRIO	EXECUTIVO
		SUBITEM	1.4
		Entende-se que o fortalecimento da política pública de incentivo à navegação de apoio marítimo no Brasil não se restringe, necessariamente, ao investimento exclusivo em frota nacional, podendo ser legitimamente alcançado também por meio da utilização de embarcações estrangeiras, desde	

	que observados os marcos legais vigentes. A própria Lei nº 9.432/1997, especialmente após as alterações introduzidas pela Lei nº 14.301/2022 (BR do Mar), evidencia uma opção legislativa clara pela ampliação da competitividade, eficiência e modernização do setor, admitindo o afretamento de embarcações estrangeiras como instrumento legítimo de política pública. Tal diretriz encontra respaldo nos princípios da eficiência administrativa (art. 37, caput, da CF) e da livre iniciativa (art. 170 da CF). Também se faz necessária a definição objetiva de “embarcação brasileira apta”, pois essa aptidão é avaliada com critérios subjetivos, muitas vezes comerciais. Assim entendemos como necessário ter a vedação de critérios como: preferência operacional do afretador, conveniência econômica e padronização interna do cliente.
7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.	ITEM 2. DA NORMA REGULAMENTADORA E DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS NA NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO As empresas nacionais não conseguem saber com exatidão os motivos pelos quais foram preteridas e se havia real inexistência de frota brasileira. Assim, faz necessária a

	divulgação consolidada e anonimizada do tipo de embarcação, da justificativa técnica, da duração do afretamento, preservando sigilo comercial, mas garantindo controle regulatório.
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.	ITEM 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA O Reconhecimento da disponibilidade operacional é importante, pois, atualmente, só se considera frota “em operação”, ignorando embarcações prontas. Portanto, faz-se necessário reconhecer como apta a embarcação: certificada, tripulável e disponível para mobilização em prazo compatível. Isso reduzirá o ciclo perverso da ociosidade estrutural. SUBITEM 4.4 Todos os itens listados de 2-22 são de nosso interesse. Contudo, cabe questionar: (i) As embarcações especiais seriam categorizadas como se não "apoio marítimo"? (ii) A ideia seria que esses barcos não fossem circularizados? No que se refere ao item 1, entendemos que não existe no ordenamento jurídico a figura das "embarcações especiais",

sendo certo que todas as embarcações devem ser circularizadas. Discordamos no item 4 uma vez que as particularidades operacionais devem ser consideradas. Concordamos com os itens 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 19, 20 e 22. Nos casos de prazo de circularização dispostos nos itens 16 a 18, entendemos que seria mais interessante e produtivo que este prazo fosse de 4 anos para trazer mais segurança contratual aos envolvidos. Em relação ao item 21 é fundamental a previsão legal de multa e, dependendo do caso concreto, expedição de ofício a outros órgãos, como por exemplo, o Ministério Público, no caso de pleitos visivelmente simulados que tem como única e exclusiva intenção impactar o regular andamentos das circularizações e forçar a contratação de embarcação que não atendem aos requisitos objetivos de tipo e porte determinados em lei.

SUBITEM

4.15

2. O prazo total de 30 (trinta) dias é razoável para as negociações;

Contribuição: Sugerimos 15 dias corridos como prazo máximo a fim de não afetar a operação;

6. Não há necessidade de ampliação do prazo de CAA; e

Contribuição: Extensão de prazo do CAA é benéfico para a Posidonia - possibilidade de emprego dessa embarcação estrangeira por mais tempo no Brasil.

SUBITEM 4.17

Atualmente, só se considera a tonelage não-propelida no limite da tonelage propelida da frota. Entendemos que seja necessário reconhecer: como disponível a quantidade de tonelage das balsas de apoio marítimo (não propelido) em sua totalidade, não somente no limite da propelida, certificada ou em classe, disponível durante o período certificada ou em classe em sua totalidade. Isso aumenta consideravelmente a nossa capacidade operacional.

SUBITEM 4.24

A alegação da ANTAQ de existência de um suposto “incentivo perverso” à contratação de embarcações estrangeiras mais modernas e com menores taxas de afretamento não se sustenta juridicamente.

Se há diferenças objetivas entre embarcações nacionais e estrangeiras, sejam elas tecnológicas, operacionais, de

segurança ou de eficiência econômica, isso não caracteriza incentivo indevido, mas sim resultado natural da dinâmica concorrencial do mercado, que deve ser preservada pelo Estado Regulador.

Punir ou restringir a escolha racional do operador econômico, quando pautada em critérios técnicos e econômicos legítimos, violaria os princípios da livre concorrência (art. 170, IV, da CF) e da eficiência, além de criar distorções artificiais no mercado, em desacordo com a política pública setorial.

Por fim, entendemos que se assim ocorrer haveria possibilidade de expedição de ofício ao CADE.

(Formulário 6)

SUBITENS 4.38 ATÉ 4.42.

A previsão de bloqueio parcial é manifestamente ilegal, conforme já reconhecido em manifestações pretéritas da própria Diretoria da ANTAQ, além de violar diretamente a Lei nº 9.432/1997.

Não é juridicamente admissível transferir ao embarcador os

custos elevados e os efeitos logísticos negativos de um bloqueio parcial apenas para favorecer embarcação nacional que não detenha porte adequado, sob pena de grave distorção concorrencial.

A tentativa de bloqueio parcial do período de afretamento inviabiliza contratos, gera insegurança jurídica e viola o princípio da segurança das relações contratuais. Frisamos que o bloqueio parcial tem o condão de tentar transformar um critério legal objetivo em um critério absolutamente subjetivo.

SUBITEM

4.47

As EBNs bloqueantes devem oferecer uma embarcação de acordo com o descrito em circular apenas e não solicitar informações de cunho sigiloso da operação, a fim de descobrir o cliente final.

O compartilhamento compulsório de informações sensíveis não pode ser exigido das Empresas Brasileiras de Navegação, seja em relação à ANTAQ, seja em relação a terceiros ou concorrentes.

Trata-se de matéria protegida pelo sigilo empresarial, corolário do direito de propriedade (art. 5º, XXII, da CF) e da livre iniciativa

(art. 170 da CF). A imposição de divulgação de dados estratégicos configura indevida intervenção estatal nas relações privadas, violando, inclusive, o princípio da proporcionalidade.

Não há base legal que autorize a transformação do compartilhamento de informações sigilosas em obrigação regulatória genérica, sob pena de desestimular investimentos, inibir a concorrência e comprometer a segurança jurídica do setor.

SUBITEM

4.73

Embora se reconheça que a maioria das penalidades atualmente previstas seja adequada, impõe-se a revisão das multas relacionadas aos bloqueios indevidos e ao afastamento da concorrência.

Tais sanções, quando desproporcionais, violam os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, além de contrariar a lógica da responsabilidade civil, consagrada nos arts. 927 e 944 do Código Civil, segundo a qual a indenização e, por analogia, a sanção, deve ser compatível com a extensão do dano causado.

Bloqueios indevidos geram impactos sistêmicos negativos, desestimulam a indústria naval e comprometem a eficiência das operações, sendo imperioso que as penalidades reflitam adequadamente tais consequências.

SUBITEM 4.77

Não há necessidade de compartilhamento de informações além das informadas em circular e na descrição da operação. A EBN bloqueante deve atender ao descrito. Não cabe a ANTAQ entrar no detalhe das informações que cabem somente a EBN e ao cliente final.

SUBITEM 4.81

4 - Falta capacitação técnica da equipe ANTAQ nas situações de intervenção. Hoje a ANTAQ não possui um corpo especializado para avaliar o escopo da circular em detalhes e definir qual embarcação atende aos requisitos técnicos estabelecidos. Hoje a atuação da ANTAQ fica na instância da mediação para os casos de solicitação de intervenção, tornando a negociação entre as partes mais dificultosa.

	8 - Não cabe à ANTAQ obter conhecimento dos contratos prévios às circularizações - essa informação é sigilosa entre EBN e cliente final. A Antaq deve se limitar, tão somente, como previsto em lei, a avaliar se a embarcação bloqueante atende aos requisitos de tipo e porte, cabendo exclusivamente ao contratante estabelecer esses requisitos, sendo certo que qualquer modificação em relação a estes dois critérios por certo afetará a execução do projeto, tanto do ponto de vista econômico como operacional.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	ITEM 5. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO SUBITEM 5.3. 1- Qual incentivo perverso? De quem exatamente? Petrobras prioriza a contratação de frota brasileira e as demais operadoras que porventura, executarão uma operação específica que demandará embarcações tecnológicas não disponíveis em mercado nacional, as EBNs afretadoras estão em seu direito de trazer embarcações para operar em mercado brasileiro. O que ocorre é que as embarcações disponíveis de bandeira brasileira em mercado nacional, não atendem ao

escopo específico do serviço requerido.

7 - Problemática da escassez de mão de obra especializada, dificuldade de acesso a crédito e capital, custo de produção no Brasil elevado, dependência de poucos clientes para essa demanda de construção. Portanto hoje, a alternativa mais viável é o afretamento de embarcações de bandeira estrangeira para atender a demanda específica ou contratação de frota nacional já existente.

Haja vista que a Petrobras, atualmente, é a única contratante de embarcações tecnológicas no Brasil, fica difícil falar em indústria naval brasileira. Hoje este mercado concentra-se em pouquíssimas empresas de navegação as quais possuem seus próprios estaleiros e projetos, o que cria uma dificuldade concorrencial (CADE?), mesmo que algumas EBNs busquem outros estaleiros para construir embarcações que, certamente, terão um custo mais elevado e consequentemente menos competitivos. Esta situação aponta para uma concentração de mercado indesejável. A possibilidade de se trazer embarcações estrangeiras aumentará a concorrência e uma possível redução de custo para as contratantes, mormente, a Petrobras.

11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.

ITEM 6. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

SUBITEM

6.7.

O bloqueio de embarcação estrangeira por embarcação brasileira, quando realizado de forma indevida, beneficia exclusivamente a EBN bloqueante, mesmo que esta não atenda aos requisitos técnicos, operacionais ou de segurança adequados.

Além disso, frequentemente resulta em custos superiores, já que a embarcação bloqueante pode sequer ter sido vencedora do processo competitivo (BID). Tal prática prejudica não apenas os operadores econômicos, mas todo o mercado, impactando diretamente o custo das operações e, em última instância, o consumidor final, seja no mercado interno, seja no comércio internacional.

Há que se considerar que durante o processo licitatório as contratantes abrem um período para clarificações onde as especificações técnicas podem ser discutidas sendo algumas aceitas, outras não, a critério da contratante, à luz de suas

	necessidades operacionais exclusivas que não podem ser objeto de questionamento da ANTAQ. Observa-se, num passado recente, que o bloqueio de embarcações estrangeiras por outras de bandeira nacional, que manifestamente não atendiam os requisitos de tipo e porte, foram realizados visivelmente com o propósito de obrigar a Petrobras a contratar embarcações fora das especificações apontadas no certame.
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	ITEM 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS SUBITEM 7.2. (1-a, 3-a. 4-a, 4-b e 4-c-ii) Como já apontado anteriormente, a figura do boqueio parcial é ilegal, já que os critérios de porte e tipo estão especificados em lei. Nos parece que as possibilidades aventadas podem ensejar em graves problemas concorrenciais, além de tumultuarem e tornarem moroso o processo de circularização, facilitando a entrada de players que não se adequaram aos critérios do certame e da própria lei em vigor. SUBITEM 7.3. (5) (5) Se a embarcação brasileira está ociosa e sem contrato, não

	é responsabilidade da EBN afretadora da embarcação estrangeira arcar com as consequências dos bloqueios indevidos.
13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.	ITEM 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL SUBITEM 8.18 Limite temporal e reavaliação obrigatória: os afretamentos “temporários” se perpetuam. Como solução, sugerimos o estabelecimento de critérios como estabelecimento de prazo máximo, reavaliação periódica obrigatória do mercado nacional e a vedação a renovações automáticas.
14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	ITEM 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS SUBITEM 9.26 A suspensão de acesso ao Sistema de Afretamento Marítimo (SAMA) não deve ser admitida sequer como hipótese sancionatória. Trata-se de ferramenta institucional essencial à atuação das EBNs, e sua suspensão compromete integralmente a operação da empresa, violando os princípios da livre iniciativa, da

proporcionalidade e da segurança jurídica, além de se mostrar incompatível com as próprias políticas públicas setoriais defendidas pela Agência.

SUBITEM 9.32.

Visando à segurança e à eficiência operacional, embarcações DP2 são superiores às DP1 e, por isso, normalmente exigidas pelo cliente final. A redundância de sistemas nas embarcações DP2 reduz significativamente o risco de perda total de posicionamento, garantindo maior confiabilidade operacional e menor probabilidade de incidentes, como abalroamentos, em comparação às embarcações DP1. Portanto, entendemos que foge à alçada da Antaq opinar sobre este tema.

SUBITEM 9.37.

Quais detalhamentos técnicos deveriam ser exigidos e quais informações são sensíveis e não deveriam ser compartilhadas? O concorrente não precisa ter acesso ao detalhamento técnico completo da embarcação através desse cadastro proposto. Na circularização prevê o compartilhamento dos requisitos essenciais para atendimento da operação em específico.

	SUBITEM 9.44. A definição de eficiência adotada pela Petrobras, ao considerar critérios tecnológicos e econômicos, revela-se adequada e alinhada às boas práticas de mercado. Por outro lado, a tentativa da ANTAQ de redefinir o conceito de eficiência com base exclusiva em política de fomento à indústria naval distorce o instituto, afastando-se da lógica econômica e regulatória e violando os princípios da livre concorrência e da eficiência. SUBITEM 9.51. A exigência de compartilhamento de informações estratégicas configura indevida ingerência do Estado na relação entre particulares, obrigando as empresas a renunciarem a dados protegidos por sigilo empresarial, sem amparo legal suficiente.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	ITEM 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS SUBITEM 10.63. Qual o objetivo desse levantamento de dados, vez que isso traz

	sérios riscos à segurança da informação? SUBITEM 10.64. (causa 14) No caso das circulares excepcionais, aquelas circularizadas de forma emergencial, fora do período mínimo de 60 dias de antecedência, a ANTAQ poderia analisar a carta justificativa sem que outras EBNs tivessem visibilidade. Atualmente, a operacionalização no sistema permite que outras EBNs visualizem o cliente final dessa circularização emergencial.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	ITEM 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO SUBITEM 11.7. (1.1, a-ii) É obrigatória a inserção do descritivo da operação, bem como de todos os equipamentos necessários para o seu atendimento. Na ausência dessas informações por parte do bloqueante, o bloqueio deveria ser considerado não válido, por não atender aos requisitos estabelecidos. Além disso, não compreendemos de que forma a informação referente à “boca requerida” é essencial no momento da consulta ao mercado, uma vez que não se trata de um requisito técnico determinante.

	SUBITEM	11.7.	(1.2,	a-iv)
	A ausência de determinada especificação técnica não pode, por si só, afastar o bloqueio, tampouco justificar o cancelamento integral da circularização. A Agência deve adotar flexibilidade regulatória, reconhecendo que especificações podem evoluir durante as negociações, sob pena de impor ônus excessivo à EBN que está circularizando, que seria obrigada a reiniciar todo o procedimento, em afronta aos princípios da eficiência e da economicidade administrativa.			
	SUBITEM	11.7.	(1.2,	a-vii)
	A EBN deve comprovar a disponibilidade da embarcação pelo período em questão para que o bloqueio seja considerado válido. Isso porque a embarcação bloqueante pode estar aguardando uma mobilização decorrente de contrato já firmado com o cliente final e, ainda assim, realizar o bloqueio. Diante desse cenário, a ANTAQ deveria exigir a comprovação da efetiva disponibilidade ou ociosidade da embarcação. Ademais, reafirmamos nosso entendimento de que o bloqueio parcial é ilegal.			

	SUBITEM 11.7. (1.2, a-xvii) Solicitamos que o prazo máximo de negociação seja de 15 dias corridos, a fim de não impactar na operação da embarcação. SUBITEM 11.7 (1.3, 2, 1, c) O ranking proposto pela ANTAQ somente deve produzir efeitos após a publicação oficial das alterações normativas, sendo juridicamente vedada a utilização de informações pretéritas, em respeito ao princípio da segurança jurídica e à vedação à retroatividade de normas administrativas prejudiciais.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.	Sem contribuição.
18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.	Sem contribuição.

ID	05 (Formulários 7 ao 11) (Formulário 12 idêntico ao 7)
ENTIDADE	PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. – PETROBRAS.
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	Inicialmente, a Petrobras destaca a importância de o Relatório Preliminar de Impacto Regulatório, objeto da Consulta Prévia em pauta, abordar a temática de investimento pelo mercado na construção de novos navios, seus mecanismos de estímulo e políticas públicas para o setor, viabilizando, assim, um diagnóstico mais assertivo sobre os investimentos na formação da frota nacional. Cabe acrescentar que, atualmente, a frota nacional também está sendo composta por embarcações estrangeiras inscritas no Registro Especial Brasileiro (REB), o que não significa que novas embarcações estejam sendo construídas no Brasil. A Petrobras sugere também que o relatório contemple estudos mais aprofundados sobre os requisitos técnicos de segurança, colocando-os em destaque como requisito necessário para as embarcações nacionais, de acordo com as necessidades do mercado e estado da técnica tecnológica. Sistemas de posicionamento dinâmico DP2, por exemplo, não são requisitos dispensáveis mesmo em embarcações PSV, sendo reconhecido como requisito mínimo para operação próxima a

	plataformas de petróleo em todos os grandes fóruns técnicos mundiais, como IMCA, IMO e MTS.
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.	No item 4.10 do Relatório, consta que em reunião, a Petrobras reafirmou seu compromisso com a priorização das embarcações brasileiras e asseverou que busca maximizar a sua contratação, utilizando as embarcações estrangeiras apenas contingencialmente. A Petrobras consigna que, em seus processos de contratação, disponibiliza lotes para embarcações de bandeira brasileira e embarcações de bandeira estrangeira. Os lotes relativos à bandeira estrangeira somente são abertos caso não se atenda à demanda com as embarcações de bandeira brasileira. É inegável que a Petrobras tem papel relevante na criação e no fortalecimento da indústria naval brasileira, promovendo o desenvolvimento de empresas de navegação e estaleiros para atender às suas demandas, em consonância aos objetivos constantes no art. 1º da Lei nº 9.478/97, que trata da Política Energética Nacional. Todavia, ainda que esteja envidando todos os esforços para incentivo da indústria naval brasileira e

priorizando a contratação de embarcações nacionais, a realidade das embarcações disponíveis exige que em determinadas situações específicas, especialmente para embarcações especializadas, a empresa precise contratar embarcações estrangeiras para atendimento da sua demanda que está em constante evolução tecnológica.

No Item 4.14. do Relatório, há a afirmação de que "a atual política pública para a navegação de apoio marítimo, ao priorizar o emprego de embarcações de bandeira brasileira, propiciou às EBNs deste segmento da navegação o investimento em frota própria. Há, portanto, a preocupação com a possibilidade de revisão do marco regulatório, uma vez que a regulação perene da Antaq tem garantido a segurança jurídica necessária."

Observamos que a afirmação citada requer complementação e detalhamento para consignar que a frota nacional também está sendo composta por embarcações estrangeiras inscritas no Registro Especial Brasileiro (REB), o que não significa que novas embarcações estejam sendo construídas no Brasil. Ao não abordar a temática de investimento pelo mercado na construção de novos navios, sua atualização tecnológica frente aos novos desafios da exploração e produção, bem

como seus mecanismos de estímulo e políticas públicas para o setor, o Relatório de Análise de Impacto Regulatório não apresenta elementos que permitam um diagnóstico mais assertivo sobre os investimentos na formação da frota nacional.

Além disso, deve-se levar em conta que o principal incentivo à formação da frota nacional é a demanda de mercado e não apenas o incentivo previsto pela Lei nº 9.432/97. Não se pode ignorar o histórico de construção naval fomentado pela Petrobras desde a década de 1970. Inclusive, a partir de 2014, a Petrobras tem promovido licitações para renovação de sua frota de embarcações, mantendo seu engajamento com o Brasil, independentemente de legislação, associações ou regulação.

Desde 2022, o mercado nacional, incluindo embarcações com bandeira brasileira ou inscritas no REB, tem se mostrado insuficiente para atender plenamente à demanda da Petrobras nas licitações promovidas. Diante desse cenário, após um longo período sem recorrer ao afretamento de embarcações estrangeiras, a Petrobras identificou a necessidade de retomar esse tipo de contratação, mantendo, no entanto, a priorização absoluta das embarcações brasileiras em seus processos

licitatórios.

Observação:

Primeira Parte do Item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA. Por limitação de caracteres deste "forms", enviaremos comentários complementares por meio de outros formulários de contribuição.

(Formulário 8)

Segunda Parte do Item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA. Complementação sequencial do primeiro formulário:

A Petrobras consigna que, em seus processos de contratação a companhia disponibiliza lotes para embarcações de bandeira brasileira e embarcações de bandeira estrangeira. Os lotes relativos à bandeira estrangeira somente são abertos caso não se atenda à demanda com as embarcações de bandeira brasileira.

Novamente, cabe destacar que a Petrobras é uma das principais responsáveis pela criação e fortalecimento da indústria naval brasileira, promovendo o desenvolvimento de

empresas de navegação e estaleiros para atender às suas demandas. Nesse sentido, a estagnação do setor e o sucateamento da frota levaram a empresa a buscar embarcações estrangeiras mais modernas. A ausência de concorrência externa e a priorização de embarcações de bandeira brasileira, independentemente de preço ou especificações técnicas, não estimulam o desenvolvimento do setor, mas sim a sua estagnação.

Essa conjuntura contribui para a concentração do mercado, elevação de custos e limitação dos investimentos da Petrobras no setor e no país. Não se trata de uma preferência por embarcações estrangeiras, mas sim de uma busca por eficiência e viabilidade econômica dos projetos (imperiosa necessidade). Não existe mercado de apoio marítimo eficiente sem um mercado de exploração e produção eficiente nas suas dimensões operacionais e econômicas. Para que se atinja o objetivo de uma regulação estável e eficiente é necessário conectar a política pública de incentivo à navegação de apoio marítimo aos diferentes setores econômicos, respeitando suas características operacionais e econômicas.

Item 4.15. Entendemos que o relatório deveria aprofundar o estudo sobre os requisitos técnicos de segurança, colocando-

os em destaque como requisito necessário para as embarcações nacionais, de acordo com as necessidades do mercado e estado da técnica. Nos sistemas de posicionamento dinâmico DP2, por exemplo, não são requisitos dispensáveis mesmo em embarcações PSV. Dessa forma, sugerimos que, a depender do tipo de operação a ser feita pelas embarcações estrangeiras circularizadas, o SAMA deve refletir as especificações técnicas da embarcação circularizadas, de modo a evitar bloqueios indevidos.

O item 4.18. afirma que a área técnica da Antaq concluiu que a alteração promovida no inciso X do artigo 2º da Resolução ANTAQ nº 129/2025 não configurava inovação normativa com impacto de mérito, mas sim mero ajuste redacional destinado a refletir práticas já consolidadas no mercado, especialmente no âmbito da navegação de apoio marítimo. Ousamos discordar de tal assertiva.

Com relação ao ponto, aderimos aos argumentos jurídicos aventados pelo Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) e consignamos que a alteração da norma não poderia ter prescindido de Análise de Impacto Regulatório, sendo este um procedimento formal diverso da “mera interpretação da norma”. A interpretação que suprime direitos não pode ser

ampliada e tampouco substituir o devido processo formal de alteração normativa, principalmente pelo fato de ensejar mudança significativa para embarcações de engenharia submarina da Petrobras, nas quais as embarcações em si são o meio para a realização das operações (atividades).

Além disso, há contradição com a própria manifestação da Agência “o Relatório Técnico nº 20/2024/GRN/SRG (SEI nº 2398599) informou que, dada a necessidade de Análise de Impacto Regulatório - AIR, a regulamentação desta navegação seria tratada no âmbito do Tema 2.1. da Agenda Regulatória Antaq 2025-2028, objeto deste processo.”, a Consulta Pública nº 11/2024-ANTAQ modificou com profundidade e sem a realização prévia de AIR, o conceito de bloqueio parcial, introduzindo nova modalidade de bloqueio parcial, qual seja, por operação requerida.

(Observação: Item a ser complementado e outro Formulário, por limitação de caracteres.)

(Formulário 9)

Terceira Parte do Item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA. Por limitação de caracteres, enviaremos o item em formulários complementares.

Item 4.24. Novamente destacamos que desde 2022, o mercado nacional, incluindo embarcações com bandeira brasileira ou inscritas no REB, tem se mostrado insuficiente para atender plenamente à demanda da Petrobras nas licitações promovidas. Diante desse cenário, após um longo período sem recorrer ao afretamento de embarcações estrangeiras, a Petrobras identificou a necessidade de retomar esse tipo de contratação, mantendo, no entanto, a priorização absoluta das embarcações brasileiras em seus processos licitatórios.

A Petrobras consigna que, em seus processos de contratação a companhia disponibiliza lotes para embarcações de bandeira brasileira e embarcações de bandeira estrangeira. Os lotes relativos à bandeira estrangeira somente são abertos caso não se atenda à demanda com as embarcações de bandeira brasileira. Buscar a economicidade nas contratações não é contrário à política pública do setor, pois isso estimula a concorrência, a redução dos custos de exploração e produção, bem como contribui para a viabilidade econômica e operacional dos projetos, o que puxa a demanda por mais

embarcações de apoio marítimo e cria um círculo virtuoso de investimento e fomento à construção de embarcações por meio de investimentos e atualização tecnológica da frota nacional, de forma competitiva e eficiente. Tudo isso, contribui para os objetivos da política pública nacional, não só a do ordenamento do setor aquaviário, mas, também, do setor energético brasileiro. Cumpre ressaltar que a Petrobras, como ente da Administração Pública (Indireta) deve manter estrita observância aos princípios constitucionais do art. 37, caput, da CRFB/88, bem como aos ditames da Lei nº 9.478/97 e da Lei nº 13.303/2016.

O Item 4.39 afirma que é sabido que os bloqueios parciais, por exemplo, potencialmente aumentam os custos da EBN afretadora. Deve-se adicionar que, além do aumento de custos, os bloqueios parciais podem acarretar perda de eficiência e inviabilidade financeira, bem como cancelamento da atividade prevista para ser realizada pela afretadora. Não há como falar de eficiência sem estar alinhado a custo. O bloqueio parcial por “parte da operação requerida” tem grande potencial de inviabilizar atividades, justamente por causa desse fator. Assim, a depender do projeto no qual a embarcação será empregada, este pode ser inviabilizado pelo custo majorado a partir da necessidade de contratação de

duas ou mais embarcações, para realização de operações que apenas um barco seria suficiente.

No mesmo sentido, sob o aspecto de conformidade normativa, a Petrobras para a realização de suas atividades afins, necessariamente, realiza estudos para efeitos de um planejamento financeiro, constituindo o PN (Plano de Negócios), cujo horizonte previsto em torno de 5 (cinco) anos, bem como no PAN (Plano Anual de Negócios). Assim, suas contratações devem possuir previsão junto aos respectivos planejamentos, sob pena de eventuais questionamentos dos órgãos fiscalizadores, tais como TCU (Tribunal de Contas da União), MPF (Ministério Público Federal), dentre outros. Repise-se que a Petrobras, na qualidade de ente da Administração Pública deve realizar seus atos (administrativos) vinculados, de forma estrita, ao disposto em Lei.

Além disso, importante ressaltar que para determinadas que para determinadas operações, além da inviabilidade econômica acima citada, a utilização de mais de uma embarcação se torna inviável por questões de segurança operacional, ou seja, ainda que se viabiliza economicamente a atividade, esta não poderá ocorrer devido a insegurança

operacional, conforme será melhor detalhado no comentário
ao item 4.44.

(Observação: Item a ser complementado e outro Formulário,
por limitação de caracteres.)

(Formulário 10)

Quarta Parte do Item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.

Com relação ao tema citado no item 4.44, entendemos que o SAMA deve ser estruturado para possibilitar o detalhamento das especificações técnicas requeridas das embarcações de apoio marítimo e construção submarina cuja missão está além de transporte de carga ou reboque. De fato, pois sem prejuízo da conformidade normativa já ressaltada, para as embarcações destinadas às atividades de engenharia, eventual segregação das atividades não se mostra factível. Embora possam existir algumas atividades de menor complexidade capazes de serem, em algumas situações, realizadas de forma “isolada” (ex.: pullback), existem outras, de maior complexidade, que dependem de outras (menores) em um encadeamento não suscetível de divisão (ex.:

atividades de manutenção). Ou seja, existe uma indivisibilidade e continuidade que deve ser observada, sob pena do aumento exponencial de riscos à segurança das operações (pessoas, bens, meio ambiente e incolumidade pública) e, por vezes, a própria inviabilidade do projeto, impactando, assim, diretamente a Política Energética Nacional, conseqüentemente, os interesses da União (país).

Não nos parece correta a análise feita no item 4.46. O bloqueio das embarcações deve ser realizado, de forma objetiva, com base nas especificações técnicas da embarcação, conforme planejamento operacional da afretadora e especificações da embarcação bloqueada. O sistema SAMA deve ser estruturado para possibilitar o detalhamento das especificações técnicas requeridas das embarcações de apoio marítimo e construção submarina cuja missão está além de transporte de carga ou reboque, tal como já ressaltado.

As operações das embarcações são intimamente ligadas à especificação técnica, restando claro para o agente econômico que atua no mercado a determinação das especificações requeridas para tais embarcações. O planejamento estratégico e operacional das atividades de exploração e produção é bastante complexo, abrangendo a

assunção de riscos e necessidade de visão completa dos projetos, muito além da análise exclusiva dos recursos de apoio marítimo. Por tal razão, a intervenção em tal planejamento sem o conhecimento da operação, com exigência de modificações de decisões tomadas de maneira integrada por várias empresas associadas, operadores e demais prestadores de serviços, representa um alto risco ao projeto.

O planejamento das operações, o dimensionamento dos recursos e a gestão comercial das embarcações afretadas por tempo é da afretadora, que assume obrigações contratuais com a União e ANP e, em grande parte das situações, com as empresas parceiras, dentro dos segmentos de exploração e produção. A administração dos recursos, cronogramas e operações inerentes às campanhas não compõe o escopo de atribuições da fretadora, que, apenas, deve fornecer o recurso (embarcação), tal como especificado em competente procedimento de circularização. Caso assim fosse admitido, implicaria em completa inversão de ordem, onde a provedora de recursos determinaria o como e quando os recursos deveriam ser mobilizados, dentro do segmento de exploração e produção, ora regulado por normas (regulatórias) do setor de petróleo e gás, bem como dinâmicas contratuais e econômicas

amplas e próprias desse setor.

De todo modo, caso o órgão regulador entenda relevante um maior conhecimento sobre as operações de exploração e produção, uma prática de que ser extremamente benéfica é uma maior aproximação com os operadores de E&P de maneira direta ou por meio de associações como, por exemplo, o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP). Tal iniciativa de troca de informações e conhecimento tem um potencial de grande benefício para todo o mercado.

(Observação: Item a ser complementado e outro Formulário, por limitação de caracteres.)

(Formulário 11)

Quinta Parte do Item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA. Por limitação de caracteres, enviaremos o item em formulários complementares.

Com relação ao item 4.53, nos parece necessário ponderar que as embarcações offshore dispõe de muitos equipamentos de sistemas agregados, até mais do que as embarcações de longo curso e de cabotagem. Limitar a visão a sistema DP e potência

é limitar demais o que essas embarcações têm a oferecer. Cumpre observar que a navegação de “apoio marítimo” está relacionada, por definição legal, às atividades de o apoio logístico à embarcações e instalações que atuam na atividade de exploração e prospecção de hidrocarbonetos, o que implica em elevada complexidade e riscos envolvidos.

Nesse sentido, tal como já esclarecido, destacamos, novamente, a distinção de atuação das embarcações de engenharia empregadas nas operações submarinas, em especial com relação às características de indivisibilidade e segurança das operações, o que torna inadequado o bloqueio por embarcações que, notoriamente, não atendem às necessidades técnicas para consecução das operações, gerando atrasos, prejuízos operacionais e financeiros para o setor de petróleo e gás.

Mantida essa linha de bloqueio indevido, os seus efeitos são contrários à política pública de estímulo ao mercado nacional de embarcações. Em realidade, entendemos, que o conceito, ou melhor, sua ampliação, no que tange ao bloqueio parcial sobre “parte da operação requerida” trazida pela Resolução ANTAQ nº 129/2025, necessita de competente regulação complementar por parte da r. agência reguladora (ANTAQ), de

modo a melhor abarcar sua efetiva aplicação, efeitos e extensão, razão pela qual, faz-se mister a elaboração de um Manual de Procedimentos, de modo a garantir uma maior segurança jurídica.

Com relação ao item 4.57 e ao papel da Antaq, gostaríamos de fazer as considerações a seguir. Para buscar qualquer imposição sobre a contratação a Agência deverá estar preparada para avaliar os preços de mercado e a estrutura de custos, tanto do bloqueante, como do bloqueado. Da mesma forma deverá estar preparada, quando se tratar de uma sociedade de economia mista, como é o caso da PETROBRAS, que tal imposição seja acompanhada de justificativa compatível com os parâmetros determinados em Lei, bem como pelos órgãos de controle, no caso de aumento de preços. Caso haja tal imposição regulatória para eventual contratação de embarcações nacionais (bloqueio parcial parte da operação requerida), entendemos que tal decisão deverá resguardar a afretadora (PETROBRAS) contra possíveis inquéritos civis e criminais decorrentes de acidentes causados e prejuízos experimentados pela inadequação das referidas embarcações para aquela determinada operação. Trata-se de um rol de responsabilidades que a agência (ANTAQ) deverá estar

	preparada para avaliar as responsabilidades em decorrência das decisões tomadas.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	Com relação ao item 5.3 - 2, faz-se necessário alguns comentários e complementações. O principal interesse da EBN afretadora é a contratação de embarcação adequada às atividades pretendidas, na sua dimensão técnica e econômica. Cumpridos os requisitos técnicos e sendo viável economicamente, não há antagonismo entre fretadora e afretadora. Porém, se a embarcação bloqueante é inadequada tecnicamente ou se seu custo extrapola a viabilidade econômica do projeto, então não há antagonismo de propósitos, mas sim inviabilidade técnico-econômica do projeto, além de eventuais implicações legais, no caso da PETROBRAS, por constituir ente da Administração Pública Indireta Dessa forma, melhor seria afirmar que EBNs afretadoras, tal como a Petrobras, privilegiam as embarcações de bandeira brasileira em suas contratações, contudo, empregam embarcações estrangeiras exclusivamente naqueles casos em que apenas estas atendem aos requisitos técnicos, assim como, é levado em consideração a viabilidade econômica do projeto, portanto, resultando em contratações mais eficientes.

11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	Considerando que a Petrobras é uma das principais contratantes e afretadora, torna-se necessário levar em consideração os preceitos estabelecidos pela lei das estatais, que regem as contratações de tal empresa. Dessa forma, sugerimos incluir como base legal a ser considerada a Lei nº 13.303/2016, conhecida como a Lei das Estatais, que estabelece o estatuto jurídico para empresas públicas, sociedades de economia mista e suas subsidiárias, definindo regras de governança, gestão, licitações, contratações e nomeação de dirigentes para essas entidades que atuam em exploração econômica ou prestação de serviços, visando maior transparência e combate à corrupção.
12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.	Com relação ao item 7.3, deve-se consignar que, evitar que as negociações saiam do SAMA, transformando-o de um sistema de comunicação e troca de arquivos para um portal de negócios, como a Petronect, adotada pela Petrobras, seria necessário, justamente por conta dos rigores normativos brasileiros e internacionais (SOX), fazendo com que todo o sistema cumpra os trâmites de fiscalização, quanto ao sigilo, conformidade etc.
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.

Com relação ao item 9.32, há uma afirmação imprecisa que não se amolda à realidade das operações das embarcações PSV, conforme experiência acumulada pela Petrobras. A embarcação PSV, durante as operações de carga e descarga, opera abaixo e muito próximo à plataforma, a perda de posição pode vir a causar um abalroamento e todas as consequências possíveis decorrentes deste tipo de sinistro, tal como risco de naufrágio, perda de vidas e materiais, além de danos ao meio ambiente. Cumpre ressaltar que uma das diretrizes da PETROBRAS é o respeito à vida e ao meio ambiente.

O uso de embarcações com Sistema de Posicionamento Dinâmico no mínimo classe 2 para qualquer atividade dentro da zona de 500 metros de uma instalação offshore não só é pacificado dentro da indústria de óleo e gás, como tem amparo em recomendações operacionais e publicações de fóruns técnicos reconhecidos internacionalmente, como IMCA, IMO e MTS.

De forma explícita, a publicação IMCA M103 – Guidelines for The Design and Operation of Dynamically Positioned Vessels, referência técnica para o setor, em seu item A13-2.1, indica que para operação em proximidade a instalações offshore onde as consequências de perda de posição são graves, o

Sistema deve ser equivalente ao descrito pela IMO como Classe 2 ou 3, e que nenhuma simples falha deve resultar em uma embarcação entrar em contato com uma estrutura offshore adjacente, linha de ancoragem ou outra embarcação. As falhas de segurança relacionadas a este sistema podem gerar consequências catastróficas, como no caso do acidente com a Plataforma Mumbai High North, na Índia, quando um MPSV se chocou contra o balcão de risers de gás da unidade, provocando incêndio que destruiu a unidade e ocasionou diversas fatalidades.

Dessa forma, a afirmação de que a exigência de adoção do Sistema de Posicionamento Dinâmico DP2 não é aplicável ao tipo de embarcação não encontra acolhida na experiência real de campo desta companhia nem nas melhores práticas do setor mundialmente. A Segurança Operacional é um pilar das operações e deve ser sempre considerada pela Agência. A Petrobras adota o Programa Compromisso com a Vida, com Foco na prevenção de acidentes, tendo por Ambição Zero Fatalidade e Zero Vazamento. A Segurança, Meio Ambiente e Saúde (SMS) são valores integrados à estratégia corporativa a companhia.

Com relação ao item 9.33, deve-se renovar o comentário de

que a Segurança Operacional é um pilar das operações e deve ser sempre considerada pela Agência. Tal como já esclarecido, a Petrobras adota o Programa Compromisso com a Vida, com Foco na prevenção de acidentes, tendo por Ambição Zero Fatalidade e Zero Vazamento. A Segurança, Meio Ambiente e Saúde (SMS) são valores inegociáveis integrados à estratégia corporativa.

As embarcações descritas no PEVO, como o próprio nome indica, são especificadas e dimensionadas para o atendimento a emergências de vazamento de óleo. O dimensionamento da frota de embarcações OSRV é feito, portanto, considerando as condicionantes do licenciamento ambiental das atividades de exploração e produção de petróleo, de modo a atender qualquer unidade com uma embarcação em até 6 horas.

Em caso de um incêndio, não só o atendimento deve ser feito o mais rápido possível, como todo e qualquer barco que disponha de capacidade de combatê-lo é acionado, compondo ou não, o plano de emergência. Logo é uma vantagem para qualquer barco, não importando a operação, dispor de um sistema de combate a incêndio a bordo. Dispositivos de segurança, sempre que presentes, representam uma vantagem tangível e devem ser considerados como um

diferencial no comparativo com embarcações desprovidas desse recurso. Neste caso, não se trata de “mero preciosismo” por parte da PETROBRAS, mas sim, notória experiência (e especialização) nas atividades de exploração e produção, aliada às diretrizes de SMS aplicáveis e reconhecidas, internacionalmente, pelo mercado de Oil & Gas.

Observação:

Primeira Parte do Item 9.

(Formulário 8)

Segunda Parte do Item 9. A primeira parte foi enviada em Formulário prévio. Por limitação de caracteres.

Item 9.44.

O Item 9.44 traz a afirmação de que a Petrobras se preocupa demasiadamente com questões orçamentárias. Essa afirmação não se mostra adequada, não estando em harmonia com a lei das estatais, Lei nº 13.303/2016, e entendimento do Tribunal de Contas da União (TCU). Isso porque, como empresa estatal e, portanto sujeita a Lei nº 13.303/2016, a Petrobras, e qualquer outra estatal, deverá buscar a contratação que melhor harmonize os interesses envolvidos, dentre eles, o

melhor serviço/bem e menor dispêndio de recursos para a empresa. No entendimento do TCU, em contratações de afretamento conduzidas pela Petrobras, a Lei nº 13.303/2016 disciplina o regime licitatório aplicável, devendo estruturar o certame para maximizar competitividade e assegurar seleção da proposta mais vantajosa, sob pena de induzir “aumento das taxas diárias de afretamento em face da restrição à competitividade” e/ou conduzir “à aceitação de proposta menos vantajosa” (TCU, Acórdão 2757/2019-Plenário; Acórdão 2161/2025-Plenário).

Paralelamente, a viabilidade regulatória do afretamento – notadamente quando envolver embarcação estrangeira – submete-se ao regime legal específico (Lei nº 9.432/1997), cabendo à ANTAQ proceder às autorizações nos estritos casos legalmente previstos. O TCU tem se manifestado no sentido de que não se deve impor limitações sem que haja amparo legal e reconheceu haver “reserva legal absoluta” para a matéria (TCU, Acórdãos 380/2018-Plenário e 1693/2020-Plenário). Assim, para fins de economicidade, devem ser observadas simultaneamente: (i) a Lei 13.303/2016 na condução do certame e (ii) o marco legal aquaviário para a autorização/operação; exigências infralegais que extrapolem a lei não podem prevalecer por restringirem indevidamente o

mercado e afetarem a vantajosidade econômica.

A Petrobras vem ao longo dos últimos anos, com objetivo de maximizar a captura de embarcações disponíveis no mercado em atendimento às suas demandas, adotando o conceito de “Escada Técnica” em suas licitações. Para cada tipo de embarcação, há a possibilidade de apresentação de propostas considerando diferentes especificações técnicas (ETs). Dessa forma, desde que atendendo a requisitos mínimos técnicos e de eficiência exigidos nas operações offshore, os lotes das licitações são estabelecidos de forma a maximizar o aproveitamento das embarcações disponíveis no mercado nacional.

Além disto, a Petrobras vem promovendo a contratação de embarcações para renovação de sua frota em intervalos próximos a 10 (dez) anos entre elas, desde os anos 70. Tal processo é motivado pelas condições operacionais que vão mudando à medida que novos desafios operacionais são observados. Isso não significa que deva ser obrigada a aceitar embarcações contratadas em processos anteriores, mas que hoje, devido à evolução tecnológica e às novas condições de operação nos segmentos de exploração e produção, tornem certas embarcações obsoletas. Assim, caso as EBNs queiram

	permanecer competitivas, cabe a elas, constante atualização e adequação de suas frotas, considerando as melhores práticas e implementações tecnológicas advindas do mercado de Oil & Gas. Importante que a agência ao avaliar o mercado não se limite aos impactos da política pública para a indústria naval, mas sim, avalie também o impacto de suas decisões dentro da política pública energética vigente no país, como por exemplo nos projetos estratégicos de Petróleo e Gás previstos no Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, instituído pelo Decreto 11.632/23, com maior detalhamento no seguinte link: Petróleo e Gás — Casa Civil. Dessa forma, a contratação de embarcações inadequadas revela-se incompatível com o objetivo de estímulo ao mercado nacional, além de potencialmente violar os princípios da eficiência e da economicidade que regem a Administração Pública.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	Com relação ao item 10.7, nos parece necessário complementar as considerações trazidas pelo Relatório, pois, no caso do Apoio Marítimo, a maior contratante do setor é uma empresa estatal, sujeita a lei específica, o que impõe soluções diferenciadas. Dessa forma, é essencial que a Antaq tenha um

olhar para a harmonização da Lei nº 9.432/1997, Lei nº 13.303/2016 e a Política Energética Nacional materializada na Indústria do Petróleo, conforme objetivos e interesse público expresso na Lei nº 9.478/1997. Dessa forma, não há como se afastar os princípios da eficiência e economicidade, nas dimensões de adequação técnica e econômica dos afretamentos.

Buscar a economicidade nas contratações não é contrário à política pública do setor, pois isso estimula a concorrência, a redução dos custos de exploração e produção, bem como contribui para a viabilidade econômica e operacional dos projetos, o que puxa a demanda por mais embarcações de apoio marítimo e cria um círculo virtuoso de investimento e fomento à construção de embarcações por meio de investimentos e atualização tecnológica da frota nacional, de forma competitiva e eficiente. Tudo isso, contribui para os objetivos da política pública nacional, não só a do ordenamento do setor aquaviário, mas também a política pública do setor energético brasileiro.

Item 10.32.
Não nos parece correta a assertiva colocada no item 10.32. O bloqueio das embarcações deve ser realizado com base nas

especificações técnicas da embarcação, conforme planejamento operacional da afretadora e especificações da embarcação bloqueada.

O SAMA deve ser estruturado para possibilitar o detalhamento das especificações técnicas requeridas das embarcações de apoio marítimo e construção submarina cuja missão está além de transporte de carga ou reboque.

As operações das embarcações são intimamente ligadas à especificação técnica, restando claro para o agente econômico que atua no mercado a determinação das especificações requeridas para tais embarcações. O planejamento estratégico e operacional das atividades de exploração e produção é bastante complexo, abrangendo a assunção de riscos e necessidade de visão completa dos projetos, muito além da análise exclusiva dos recursos de apoio marítimo. Por tal razão, a intervenção em tal planejamento sem o conhecimento da operação, com exigência de modificações de decisões tomadas de maneira integrada por várias empresas associadas, operadores e demais prestadores de serviços, representa um alto risco ao projeto.

O planejamento das operações, o dimensionamento dos

	recursos e a gestão comercial da embarcação afretada por tempo é da afretadora, que assume obrigações contratuais com a União e ANP, dentro dos segmentos de exploração e produção. A administração dos recursos, cronogramas e operações inerentes às campanhas não compõe o escopo de atribuições da fretadora. Isso seria uma completa inversão de ordem, onde a provedora de recursos determinaria o como e quando os recursos deveriam ser mobilizados, dentro do segmento de exploração e produção regulado por normas regulamentárias do setor de petróleo e gás, bem como dinâmicas contratuais e econômicas amplas e própria desse setor.
	Dessa forma, a regulação não pode se omitir de buscar das embarcações bloqueantes a eficiência e a competitividade. O detalhamento das operações precisa abranger os equipamentos pois eles são o meio para que elas sejam realizadas com eficiência. É necessário enfatizar que os critérios de eficiência e preço competitivo são exigidos pela lei 13.303/16 à qual a Petrobras está sujeita. Critérios que negligenciem os princípios da eficiência e de custos tendem a se tornar inúteis quando colocados na realidade do dia a dia.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	“1.1. Ações não-normativas” Incluir itens para todos os tipos de embarcações que a Agência

entende como apoio marítimo. O escopo abrange apenas as embarcações de serviços logísticos tais como PSV e AHTS. Trata-se de ação necessária para o escopo de fiscalização que a Agência pretendeu implementar.

“xvii. O prazo máximo da negociação será de 25 (vinte e cinco) dias úteis (art. 9º, § 5º) a partir da data da imposição de bloqueio.”

No caso da Petrobras a depender do número de bloqueios será necessário instaurar um processo de contratação formal que deve seguir os parâmetros da Lei nº 13.303/2016 e do Regulamento de Licitações e Contratos da Petrobras (Regulamento de Licitações e Contratos da Petrobras - RLCP). Dessa forma, sugerimos texto complementar, conforme a seguir: xvii. O prazo máximo da negociação será de 25 (vinte e cinco) dias úteis (art. 9º, § 5º) a partir da data da imposição de bloqueio para o caso do tratamento entre empresas privadas. Considerando tratativas com empresas estatais sujeitas a outras obrigações legais tais como a Lei nº 13.303/2016, devem ser considerados prazos de 120 (cento e vinte) dias no caso de apenas uma bloqueante e de 270 (duzentos e setenta) dias quando mais de uma empresa apresentar bloqueio.

	Adicionalmente, deve ser considerada a possibilidade de as partes não entrarem em consenso a respeito dos termos do contrato ao final da negociação, e qual seria a solução para a situação apresentada. A imposição de um prazo máximo para a negociação pressupõe que uma das partes será obrigada a aceitar as condições da outra ou que a negociação será sempre bem-sucedida, o que muitas vezes não ocorre por questões jurídicas, legais, financeiras ou técnicas. Item xxiv Com relação ao inciso xxiv, e a estipulação de prazo de 30 (trinta) dias corridos como prazo máximo para a contratação, é fundamental considerar a realidade de empresas, como a Petrobras, que devem observar legislação específica para a celebração de contratos. Em situações em que mais de uma empresa impõe bloqueio firme, o prazo estabelecido mostra-se demasiadamente exíguo para viabilizar a contratação da embarcação, podendo comprometer o atendimento aos requisitos legais e contratuais aplicáveis. Os prazos da Lei nº 13.303/2016 devem ser observados.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.	Sem contribuição.

18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.

Destacamos como prejudicial à dinâmica de mercado e efetividade das negociações entre afretadores e fretadores no apoio marítimo a introdução de novo conceito de bloqueio parcial, por parte da operação requerida, pela Resolução 129/2025. O novo conceito foi incorporado com inobservância dos preceitos e procedimentos previstos na Lei nº 13.848/2019, que rege a atuação das agências reguladoras; Lei nº 9.784/99; e Portaria nº 267/2020 – DG da ANTAQ, que disciplina a revisão e consolidação de atos normativos inferiores a Decreto, destacando-se a ausência de Análise de Impacto Regulatório quanto à introdução do conceito normativo. A interpretação normativa não se confunde com o processo de modificação das normas, sendo necessário, pois, que se siga os trâmites de consulta ao mercado de forma ampla e participativa. No mérito, a introdução de novo conceito de bloqueio parcial, sem observância dos requisitos descritos em especificação técnica, compromete ou inviabiliza a capacidade das afretadoras em manter a capacidade operacional e a segurança das operações offshore. Isso porque, caso mantidos, obrigarão a Petrobras a ter embarcações que limitarão sua frota, gerando perdas operacionais e aumento de riscos de integridade dos ativos ao ter recursos técnicos inferiores. Em função de novos cenários de exploração e produção, decorrem inúmeros desafios

operacionais que se mostram cada vez mais complexos, que incluem: (i) operações em profundidades superiores a 2.000 metros; (ii) instalação e manuseio de equipamentos com dimensões e pesos consideravelmente maiores; (iii) reboque e posicionamento de FPSOs (Floating Production Storage and Offloading) com dimensões substancialmente superiores aos utilizados anteriormente; (iv) necessidade de operação com distâncias que excedem 200 km da costa, etc. Essas evoluções têm demandado adaptações constantes nas técnicas, tecnologias e capacidades das embarcações e das equipes envolvidas nas operações offshore. Consequentemente, a Petrobras precisa manter um esforço contínuo de atualização das Especificações Técnicas (ET) para garantir sua capacidade produtiva e viabilizar a produção de petróleo em águas ultra profundas no Brasil. Sob o viés técnico, cumpre destacar a questão da indivisibilidade e complementaridade das operações executadas por embarcações do tipo AHTS, especialmente, no âmbito das atividades de engenharia submarina que sustentam a operação e continuidade da produção offshore da Petrobras. Neste sentido, cabe o esclarecimento no sentido de que as atividades desempenhadas por essas embarcações, embora possam ser descritas em etapas distintas (lançamento de torpedos, hook-up de UEPs, desancoragem, movimentação e pullback),

podem constituir, por vezes, um encadeamento operacional contínuo, interdependente e tecnicamente indivisível. Ou seja, trata-se de um sistema onde cada fase é requisito para a seguinte, e a sua execução fragmentada não apenas inviabiliza a operação como compromete a segurança de pessoas, bens e o meio ambiente. Desse modo, a título de exemplo, operações como pullback, DMA e hook-up, realizadas em ambientes de alta complexidade e simultaneidade, não comportam substituição por embarcações distintas sem que se eleve exponencialmente o risco operacional. Tal interdependência é especialmente relevante em cenários de SIMOPS (Simultaneous Operations – Operações Simultâneas), conceito técnico consagrado na indústria de Petróleo & Gás e que diz respeito à execução de duas ou mais atividades potencialmente conflitantes no mesmo local e ao mesmo tempo. As SIMOPS introduzem riscos adicionais — colisões, interferências e perda de controle de posição dinâmica — exigindo a elaboração prévia de um Estudo SIMOPS, com posterior validação operacional e análise de risco multidisciplinar. (Observação: Primeira parte item 13 - CONCLUSÃO). A ser complementado em novo forms.

(Formulário 8)

	(Observação: Segunda Parte - Item 13 - CONCLUSÃO). O início das considerações no item conclusão foram enviados previamente em outro formulário. Exatamente, com base nos aspectos técnico-operacionais acima destacados, que somos do entendimento de que a tentativa de segregar operações interligadas entre embarcações diferentes afronta as premissas básicas de segurança, coordenação e comando único, expondo a operação a riscos severos de sinistro.
--	--

ID	06 (Formulário 13 ao 15)
ENTIDADE	INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (IBP)
ITEM DO FORMULÁRIO	CONTRIBUIÇÃO
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.	O Relatório Preliminar de Impacto Regulatório poderia avançar de forma mais aprofundada na análise dos investimentos do mercado na construção de novas embarcações, bem como nos mecanismos de estímulo e nas políticas públicas voltadas ao setor, de modo a contribuir para um diagnóstico ainda mais preciso sobre a dinâmica de investimentos na formação da frota nacional. Nesse contexto, é oportuno ressaltar que, atualmente, parte relevante da frota nacional é composta por embarcações estrangeiras inscritas no Registro Especial Brasileiro (REB), o

	que, por si só, não implica necessariamente a construção de novas embarcações no país. Uma distinção mais clara entre esses conceitos poderia enriquecer a análise proposta pelo relatório. Adicionalmente, entendemos que o estudo poderia dedicar maior atenção aos requisitos técnicos de segurança, conferindo-lhes o devido destaque como elemento essencial para as embarcações nacionais, em consonância com as necessidades operacionais do mercado e com o atual estado da arte tecnológica. A título ilustrativo, sistemas de posicionamento dinâmico classe DP2 não são considerados requisitos dispensáveis, inclusive para embarcações do tipo PSV, sendo amplamente reconhecidos como padrão mínimo para operações em proximidade a plataformas de petróleo nos principais fóruns técnicos internacionais, tais como a IMCA, a IMO e a MTS.
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.	“4.14. Na reunião com a Abeam, a associação ...” Entendemos que essa afirmação poderia ser complementada e melhor detalhada, de modo a consignar que a frota nacional vem sendo composta não apenas por embarcações

efetivamente construídas no país, mas também por embarcações estrangeiras inscritas no Registro Especial Brasileiro (REB), o que, por si só, não implica a realização de novos investimentos na construção naval doméstica. Essa distinção mostra-se relevante para uma compreensão mais precisa da dinâmica de formação da frota nacional. Nesse sentido, observa-se que o Relatório Preliminar de Impacto Regulatório poderia avançar na análise dos investimentos do mercado na construção de novas embarcações, bem como na atualização tecnológica da frota frente aos desafios contemporâneos da exploração e produção, incluindo a avaliação dos mecanismos de estímulo e das políticas públicas direcionadas ao setor. Uma abordagem mais aprofundada desses aspectos contribuiria para um diagnóstico mais assertivo sobre os investimentos efetivamente realizados na formação e modernização da frota nacional.

Adicionalmente, parece relevante considerar que o principal vetor de incentivo à formação da frota nacional tem sido historicamente a demanda de mercado, e não exclusivamente os instrumentos previstos na Lei nº 9.432/1997. O histórico do setor demonstra que períodos de maior dinamismo na construção naval estiveram associados à existência de uma demanda consistente e previsível, capaz de induzir

investimentos de longo prazo por parte dos agentes econômicos.

A partir de determinado momento recente, o mercado nacional — incluindo embarcações de bandeira brasileira e aquelas inscritas no REB — passou a apresentar limitações para atender plenamente à demanda existente, tanto em termos quantitativos quanto em relação às especificações técnicas requeridas. Diante desse cenário, tornou-se necessário recorrer, de forma complementar, ao afretamento de embarcações estrangeiras mais modernas, preservando-se, contudo, a priorização das embarcações de bandeira brasileira sempre que possível.

Nesse contexto, entende-se que a priorização automática de embarcações de bandeira brasileira, independentemente de critérios técnicos e econômicos, pode não gerar os incentivos esperados à modernização e ao aumento da competitividade do setor. Ao contrário, tal dinâmica pode contribuir para a concentração de mercado, elevação de custos e restrição de investimentos. Ressalta-se, contudo, que essa constatação não decorre de uma preferência por embarcações estrangeiras, mas sim de uma busca por eficiência operacional e viabilidade econômica dos projetos, elementos essenciais para a sustentabilidade das atividades econômicas envolvidas. Por fim, destaca-se que não há um mercado de apoio marítimo

eficiente sem a adequada articulação com os demais segmentos econômicos que dele dependem, em suas dimensões operacionais e econômicas. Para que se alcance uma regulação estável, previsível e eficaz, parece fundamental que a política pública de incentivo à navegação de apoio marítimo esteja integrada às dinâmicas de demanda, às necessidades operacionais e às condições econômicas do mercado, respeitando as especificidades técnicas do setor. “4.15. Para a Associação, a circularização...” Entendemos que o relatório deveria aprofundar o estudo sobre os requisitos técnicos de segurança, colocando-os em destaque como requisito necessário para as embarcações nacionais, de acordo com as necessidades do mercado e estado da técnica. Nos sistemas de posicionamento dinâmico DP2, por exemplo, não são requisitos dispensáveis mesmo em embarcações PSV. Dessa forma, sugerimos que, a depender do tipo de operação a ser feita pelas embarcações estrangeiras circularizadas, o SAMA deve refletir as especificações técnicas da embarcação circularizadas, de modo a evitar bloqueios indevidos.

(Formulário 14)

Em razão da limitação de espaço no primeiro formulário enviado, a resposta é continuada a seguir:

O item 4.18 do Relatório entende que a alteração do inciso X do art. 2º da Resolução ANTAQ nº 129/2025 seria apenas redacional, refletindo práticas consolidadas no apoio marítimo. Contudo, consideramos que essa conclusão requer análise adicional.

Conforme apontado pelo IBP, a mudança não deveria ter dispensado a AIR, pois não se limita à interpretação da norma vigente e pode restringir direitos, exigindo o devido processo regulatório. A criação da modalidade de bloqueio parcial por operação requerida configura alteração material do regime, com impactos relevantes para embarcações de engenharia submarina, que dependem diretamente da embarcação para execução das atividades. Assim, seria necessária avaliação técnica e regulatória mais robusta.

A alteração também deveria ter observado com maior rigor os procedimentos da Lei nº 13.848/2019, da Lei nº 9.784/1999 e da Portaria nº 267/2020, especialmente por introduzir elemento novo de mérito. A realização de AIR e a abertura adequada à participação social reforçariam previsibilidade e segurança jurídica. Ressalta-se ainda a ausência de previsão expressa na Lei nº 9.432/1997 e a necessidade de proteção à liberdade econômica e contratual.

Há ainda inconsistência com manifestações anteriores da Agência, como o Relatório Técnico nº 20/2024/GRN/SRG, que

previa tratar o tema no âmbito da Agenda Regulatória 2025–2028 justamente pela necessidade de AIR. Apesar disso, a Consulta Pública nº 11/2024 alterou substancialmente o conceito de bloqueio parcial sem essa análise prévia. Somam-se a isso três recursos administrativos pendentes sobre o art. 2º, X, cujos argumentos deveriam ser considerados no relatório da AIR para evitar assimetrias e preservar a segurança jurídica.

Diante desse conjunto, entende-se necessária a reavaliação do enquadramento regulatório, com observância dos instrumentos formais de análise e participação, a fim de fortalecer a consistência e legitimidade da regulação aplicável ao setor.

Item 4.24 - Reitera-se que, desde 2022, o mercado nacional — incluindo embarcações de bandeira brasileira e aquelas inscritas no Registro Especial Brasileiro (REB) — tem se mostrado **insuficiente para atender plenamente à demanda apresentada em processos licitatórios conduzidos por empresas do setor de O&G. Diante desse contexto, e após um período prolongado sem recorrer ao afretamento de embarcações estrangeiras, empresas do setor de O&G passaram a identificar a necessidade de retomar esse tipo de contratação, preservando, contudo, a priorização das embarcações de bandeira brasileira em seus processos de

seleção.

Nesse sentido, observa-se que os modelos de contratação usualmente adotados pelo setor preveem a disponibilização inicial de lotes destinados a embarcações de bandeira brasileira, sendo a abertura de lotes para embarcações de bandeira estrangeira considerada apenas de forma subsidiária, quando a demanda não é integralmente atendida pelo mercado nacional. Tal prática evidencia o compromisso do setor com o fortalecimento da frota nacional, ao mesmo tempo em que busca assegurar a continuidade e a eficiência das operações.

Ressalta-se, ademais, que a busca pela economicidade nas contratações não se contrapõe aos objetivos da política pública setorial. Ao contrário, estimula a concorrência, contribui para a redução dos custos de E&P e reforça a viabilidade econômica e operacional dos projetos, fatores que tendem a ampliar a demanda por embarcações de apoio marítimo. Esse movimento favorece a criação de um círculo virtuoso de investimentos, incentivando a modernização e a atualização tecnológica da frota nacional de forma competitiva e eficiente.

Nesse contexto, tais dinâmicas convergem com os objetivos da política pública nacional, não apenas no que se refere ao

ordenamento do setor aquaviário, mas também ao fortalecimento do setor energético brasileiro.

(Formulário 15)

Em razão da limitação de espaço no segundo formulário enviado, a resposta é continuada a seguir:

Item 4.57.

No que se refere ao item 4.57 e ao papel da ANTAQ, entendemos pertinente trazer algumas reflexões com o intuito de contribuir para o aperfeiçoamento do marco regulatório. Na hipótese de se avaliar a adoção de medidas regulatórias que envolvam a imposição de contratações, parece-nos importante que a Agência disponha de instrumentos técnicos adequados para analisar os preços de mercado e as estruturas de custos associadas, tanto das embarcações bloqueantes quanto daquelas eventualmente bloqueadas. De igual modo, consideramos relevante que as decisões regulatórias estejam acompanhadas de fundamentação compatível com os parâmetros legais aplicáveis e com as orientações dos órgãos de controle, especialmente nos casos em que possam resultar em impactos sobre custos ou preços contratados. Nesse sentido, mostra-se salutar a criação de um

	banco de dados sobre as decisões da Agência no âmbito dos bloqueios a fim de dar suporte ao julgamento de casos relevantes. Adicionalmente, na hipótese de manutenção da redação do bloqueio parcial sobre “parte da operação requerida”, entendemos ser desejável que a regulamentação preveja salvaguardas adequadas à afretadora, de modo a oferecer maior segurança jurídica frente a eventuais riscos operacionais, inclusive aqueles decorrentes de acidentes ou de limitações técnicas das embarcações empregadas. Nesse contexto, avaliamos que o fortalecimento do diálogo regulatório e a construção de soluções equilibradas, com clara definição de responsabilidades entre os agentes envolvidos, poderão contribuir para maior previsibilidade, segurança jurídica e alinhamento entre os objetivos regulatórios e a realidade operacional do setor, reforçando o papel da ANTAQ como indutora de boas práticas e do desenvolvimento sustentável da navegação de apoio marítimo.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	“5.3 - 2. EBNs fretadoras: são aquelas que possuem frota nacional disponível para realizar a operação consultada e, portanto, interessadas em bloquear as consultas ao mercado. Seus interesses são antagônicos ao das EBNs afretadoras que privilegiam o emprego de embarcações estrangeiras.” Com relação ao item 5.3 – 2, entendemos oportuno apresentar alguns comentários e complementações. O principal interesse

das EBNs afretadoras reside na contratação de embarcações que sejam adequadas às atividades pretendidas, tanto sob a ótica técnica quanto econômica. Uma vez atendidos os requisitos técnicos e observada a viabilidade econômica, não se identifica, em regra, qualquer antagonismo entre afretadora e fretadora, mas sim convergência de interesses em torno da execução eficiente das operações. Nos casos em que a embarcação bloqueante não se mostra tecnicamente adequada ou em que os custos associados à sua contratação extrapolam a viabilidade econômica do projeto, a situação não decorre de divergência de propósitos entre os agentes, mas de uma efetiva inviabilidade técnico-econômica da operação. Ademais, em situações que envolvem sociedades de economia mista, tais circunstâncias podem ainda suscitar implicações legais e de conformidade próprias de entes integrantes da Administração Pública Indireta. Nesse sentido, entendemos que seria mais adequado afirmar que as EBNs afretadoras recorrem à contratação de embarcações estrangeiras quando estas se mostram mais compatíveis com as necessidades técnicas e econômicas das operações, contribuindo para contratações mais eficientes, previsíveis e alinhadas aos objetivos de racionalidade econômica e segurança operacional do setor.

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.	"7.3. Como consequência da consecução dos objetivos-meio, espera-se alcançar os seguintes objetivos-fim: 1. Evitar que as negociações saiam do SAMA" Com relação ao item 7.3, deve-se consignar que, evitar que as negociações saiam do SAMA, transformando-o de um sistema de comunicação e troca de arquivos para um portal de negócios, seria necessário, justamente por conta dos rigores normativos brasileiros e internacionais (SOX), fazendo com que todo o sistema cumpra os trâmites de fiscalização, quanto ao sigilo, conformidade etc.
13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.	O relatório da AIR poderia aproveitar uma análise mais profunda do benchmarking internacional sobre o tema, apontando que nenhum dos principais países do setor (como Noruega e Reino Unido) adota mecanismos similares ao bloqueio por escopo.
14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	"9.32. Para as embarcações de apoio offshore ..." Com relação ao item 9.32, há uma afirmação imprecisa que não se amolda à realidade das operações das embarcações PSV, conforme experiência acumulada. A embarcação PSV, durante as operações de carga e descarga, opera abaixo e muito próximo à plataforma, a perda de posição pode vir a causar um abalroamento e todas as consequências possíveis

decorrentes deste tipo de sinistro, tal como risco de naufrágio, perda de vidas e materiais, além de danos ao meio ambiente. O uso de embarcações com Sistema de Posicionamento Dinâmico no mínimo classe 2 para qualquer atividade dentro da zona de 500 metros de uma instalação offshore não só é pacificado dentro da indústria de óleo e gás, como tem amparo em recomendações operacionais e publicações de fóruns técnicos reconhecidos internacionalmente, como IMCA, IMO e MTS.

De forma explícita, a publicação IMCA M103 – Guidelines for The Design and Operation of Dynamically Positioned Vessels, referência técnica para o setor, em seu item A13-2.1, indica que para operação em proximidade a instalações offshore onde as consequências de perda de posição são graves, o Sistema deve ser equivalente ao descrito pela IMO como Classe 2 ou 3, e que nenhuma simples falha deve resultar em uma embarcação entrar em contato com uma estrutura offshore adjacente, linha de ancoragem ou outra embarcação. As falhas de segurança relacionadas a este sistema podem gerar consequências catastróficas, como no caso do acidente com a Plataforma Mumbai High North, na Índia, quando um MPSV se chocou contra o balcão de risers de gás da unidade, provocando incêndio que destruiu a unidade e ocasionou diversas fatalidades.

Dessa forma, a afirmação de que a exigência de adoção do Sistema de Posicionamento Dinâmico DP2 não é aplicável ao tipo de embarcação não encontra acolhida na experiência real de campo desta companhia nem nas melhores práticas mundiais do setor. A segurança operacional é um pilar das operações e deve ser sempre considerada pela Agência.

“9.33. Os sistemas Fire Fighting - FiFi ...”
Deve-se renovar o comentário de que a segurança operacional é um pilar das operações e deve ser sempre considerada pela Agência. A Segurança, Meio Ambiente e Saúde (SMS) são valores inegociáveis integrados à estratégia corporativa. As embarcações descritas no PEVO, como o próprio nome indica, são especificadas e dimensionadas para o atendimento a emergências de vazamento de óleo. O dimensionamento da frota de embarcações OSRV é feito, portanto, considerando as condicionantes do licenciamento ambiental das atividades de exploração e produção de petróleo, de modo a atender qualquer unidade com uma embarcação em até 6 (seis) horas. Em caso de um incêndio, não só o atendimento deve ser feito o mais rápido possível, como todo e qualquer barco que disponha de capacidade de combatê-lo é acionado, compondo ou não, o plano de emergência. Logo é uma vantagem para qualquer barco, não importando a operação, dispor de um

	sistema de combate a incêndio a bordo. Dispositivos de segurança, sempre que presentes, representam uma vantagem tangível e devem ser considerados como um diferencial no comparativo com embarcações desprovidas desse recurso. Neste caso, o posicionamento é envezado na experiência que as empresas do setor têm nas atividades de exploração e produção, aliada às diretrizes de SMS aplicáveis e reconhecidas, internacionalmente, pelo mercado de Oil & Gas.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	“10.7. Como já foi dito anteriormente...” Com relação ao item 10.7, nos parece necessário complementar as considerações trazidas pelo Relatório, pois, no caso do Apoio Marítimo, a maior contratante do setor é uma empresa estatal, sujeita a lei específica, o que impõe soluções diferenciadas. Dessa forma, é essencial que a Antaq tenha um olhar para a harmonização da Lei nº 9.432/1997, Lei nº 13.303/2016 e a Política Energética Nacional materializada na Indústria do Petróleo, conforme objetivos e interesse público expresso na Lei nº 9.478/1997. Dessa forma, não há como se afastar os princípios da eficiência e economicidade, nas dimensões de adequação técnica e econômica dos afretamentos. Buscar a economicidade nas contratações não é contrário à política pública do setor, pois isso estimula a concorrência, a redução dos custos de exploração e produção, bem como

contribui para a viabilidade econômica e operacional dos projetos, o que puxa a demanda por mais embarcações de apoio marítimo e cria um círculo virtuoso de investimento e fomento à construção de embarcações por meio de investimentos e atualização tecnológica da frota nacional, de forma competitiva e eficiente. Tudo isso, contribui para os objetivos da política pública nacional, não só a do ordenamento do setor aquaviário, mas também a política pública do setor energético brasileiro.

“10.32. A opção pelo detalhamento...”
A nosso ver, o bloqueio de embarcações deve estar fundamentado, de forma objetiva, nas especificações técnicas das embarcações, em consonância com o planejamento operacional da afretadora e com as características técnicas da embarcação eventualmente bloqueada. Nesse sentido, consideramos relevante que o SAMA seja estruturado de modo a permitir o adequado detalhamento das especificações técnicas requeridas das embarcações de apoio marítimo e de construção submarina, especialmente nos casos em que a missão da embarcação extrapola atividades de transporte de carga ou reboque, preservada a confidencialidade de informações sensíveis. As operações dessas embarcações estão intrinsecamente

associadas às suas especificações técnicas, sendo amplamente reconhecido, pelos agentes econômicos que atuam no setor, o papel central dessas características na definição dos requisitos operacionais. Assim, entendemos que a atuação da Agência pode se beneficiar de uma abordagem que preserve o espaço decisório do planejamento estratégico e operacional das atividades de exploração e produção, as quais envolvem elevados níveis de complexidade, assunção de riscos e integração de múltiplos projetos, para além dos recursos de apoio marítimo. Não parece adequado transferir ao mercado ou a terceiros a análise detalhada das operações de forma a ensejar modificações em planejamentos que resultam de decisões integradas entre operadores, empresas associadas e prestadores de serviços especializados. O planejamento das operações, o dimensionamento dos recursos e a gestão comercial das embarcações afretadas por tempo constituem atribuições da afretadora, que assume obrigações contratuais perante a União e a ANP no âmbito das atividades de exploração e produção. Por sua vez, a administração dos recursos, dos cronogramas e das operações inerentes às campanhas não integra o escopo de atribuições da fretadora. Entendimento diverso poderia resultar em uma inversão de responsabilidades, na qual a

provedora do recurso passaria a influenciar decisões relativas ao “como” e ao “quando” da mobilização dos meios, em um segmento regulado por normas específicas do setor de petróleo e gás e por dinâmicas contratuais e econômicas próprias.

A regulação desempenha papel relevante ao incentivar que as embarcações bloqueantes apresentem padrões adequados de eficiência e competitividade. O detalhamento das operações, quando necessário, deve considerar os equipamentos envolvidos, na medida em que estes constituem os meios pelos quais as operações são realizadas de forma eficiente e segura.

(Formulário 14)

Em razão da limitação de espaço no primeiro formulário enviado, a resposta é continuada a seguir:

Os critérios de eficiência e de competitividade de preços são exigências legais, em especial à luz da Lei nº 13.303, à qual está sujeito o principal demandante do setor. Critérios que não considerem tais princípios tendem a encontrar limitações quando confrontados com a realidade operacional cotidiana.

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

“1.1. Ações não-normativas”
Incluir itens para todos os tipos de embarcações que a Agência entende como apoio marítimo. O escopo abrange apenas as embarcações de serviços logísticos tais como PSV e AHTS. Trata-se de ação necessária para o escopo de fiscalização que a Agência pretendeu implementar.

“xxiv. O prazo máximo para a contratação da embarcação de bandeira brasileira que opôs bloqueio firme será de 30 (trinta) dias corridos após o término do período de mobilização previsto na consulta ao mercado (art. 10). Prorrogar prazo para contratação, no item a seguir: 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO 1.3. Ações normativas - a. Resolução ANTAQ nº 62, de 2021 vi. Tipificar a não contratação da embarcação brasileira 30 (trinta) dias corridos após o término do período de mobilização previsto na consulta ao mercado como infração administrativa de natureza grave (art. 36).”
Com relação ao inciso xxiv, e a estipulação de prazo de 30 (trinta) dias corridos como prazo máximo para a contratação, é fundamental considerar a realidade de empresas, que devem observar legislação específica para a celebração de contratos. Em situações em que mais de uma empresa impõe bloqueio firme, o prazo estabelecido mostra-se demasiadamente exíguo

	para viabilizar a contratação da embarcação, podendo comprometer o atendimento aos requisitos legais e contratuais aplicáveis. Os prazos da Lei nº 13.303/2016 devem ser observados.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.Texto Multilinha.	Sem contribuição.
18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.	A segurança operacional é componente central nesse processo. As atividades de apoio marítimo envolvem elevada complexidade técnica e riscos significativos, exigindo padrões compatíveis com o estado da técnica e melhores práticas internacionais. Em operações offshore, frequentemente integradas e tecnicamente indivisíveis, a embarcação constitui elemento essencial, o que impede sua fragmentação sem avaliação adequada dos riscos. Assim, os instrumentos regulatórios relacionados à consulta ao mercado devem refletir essas especificidades, assegurando que critérios técnicos e de segurança tenham peso equivalente aos aspectos econômicos e competitivos na análise da disponibilidade de embarcações nacionais. O IBP reconhece o papel da ANTAQ no aprimoramento do marco regulatório do setor aquaviário, buscando equilibrar o estímulo à frota nacional, a eficiência dos afretamentos e a segurança operacional. Para isso,

considera fundamental que os processos regulatórios sejam acompanhados de análises robustas de impacto e de instrumentos que assegurem previsibilidade, transparência e segurança jurídica. O Instituto avalia positivamente iniciativas que busquem aperfeiçoar procedimentos regulatórios, inclusive por meio de orientações ou manuais que aumentem clareza e uniformidade na aplicação das normas, colocando-se à disposição para contribuir tecnicamente.

(Formulário 14)

Em razão da limitação de espaço no primeiro formulário enviado, a resposta é continuada a seguir: Em relação ao item 4.18 da Nota Técnica, o IBP entende que a alteração no inciso X do artigo 2º da Resolução ANTAQ nº 129/2025 merece reflexão adicional. A mudança pode gerar efeitos relevantes sobre a dinâmica regulatória, especialmente para embarcações de engenharia submarina, nas quais a embarcação é parte indissociável da operação. Nesse sentido, a realização de Análise de Impacto Regulatório seria oportuna para avaliar, de forma estruturada, os possíveis efeitos da alteração normativa, considerando inclusive os argumentos apresentados nos recursos administrativos ainda pendentes de julgamento. Da mesma forma, a introdução da modalidade

de bloqueio parcial associada à operação requer análise integrada aos princípios regulatórios, já que pode demandar ajustes no regime de afretamento e na dinâmica operacional. Sua implementação deveria ser precedida de instrumentos formais de avaliação que examinem impactos econômicos, operacionais e concorrenciais, fortalecendo a coerência regulatória e aumentando a previsibilidade e segurança jurídica. O IBP destaca também a importância de que o SAMA permita detalhamento adequado das especificações técnicas de embarcações de apoio marítimo e de construção submarina, que muitas vezes desempenham funções além do transporte ou reboque. Igualmente, defende que os procedimentos de bloqueio sejam baseados em critérios objetivos, alinhados às especificações técnicas e ao planejamento operacional da afretadora, bem como às melhores práticas internacionais. Por fim, o IBP reafirma que apoio à produção nacional, eficiência econômica, competitividade e segurança operacional são objetivos complementares. Um ambiente regulatório equilibrado, que reconheça as particularidades da indústria de petróleo e gás e valorize a atuação da ANTAQ, é essencial para impulsionar investimentos sustentáveis, fortalecer a indústria naval brasileira e garantir a continuidade das atividades de exploração e produção no país.

ID	07 (Formulários 16 ao 19)		
ENTIDADE	SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA		
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.		As transformações recentes no mercado de apoio marítimo, como o aumento da quantidade de bloqueios, e as perspectivas para o futuro, como as novas fronteiras de exploração na Margem Equatorial e a produção de energia eólica offshore, são relevantes e justificam completamente o estudo ora em debate, que certamente contribuirá para o aperfeiçoamento regulatório e reforçará a priorização do uso de embarcações de bandeira brasileira. Esta política pública, estabelecida em 1997 através da Lei nº 9.432, produziu resultados sólidos na navegação de apoio marítimo, como a existência de uma frota expressiva, a terceira maior do mundo quando descontados países apontados como “bandeiras de conveniência”, e que conta com 383 embarcações de bandeira brasileira, considerando neste total as brasileiras natas somadas às de registro estrangeiro suspenso e inscritas no REB – Registro Especial Brasileiro. Já as principais alterações introduzidas pela Lei nº 14.301/2022 são aplicáveis somente à navegação de cabotagem, sendo	

	apenas a inclusão dos §§ 2º, 3º e 4º no Art. 9º da Lei nº 9.432/1997 aquela que impacta nas demais navegações. Assim, nos parece inadequado ressaltar o advento da Lei nº 14.301/2022 como fato relevante para a revisão das regras do afretamento a tempo de embarcações no apoio marítimo, pois isto pode gerar a falsa interpretação de que a referida lei trouxe significativas alterações neste setor.
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.	O Relatório cita a Nota Técnica nº 104/2025/GRN/SRG, que entendeu que a navegação de apoio marítimo “(...) possui especificidades e questões diferentes daquelas abordadas quando da análise da navegação de cabotagem”. Cumpre ponderar que as diferenças são ainda maiores quando comparadas com as navegações de apoio portuário e de longo curso, e que as diferenças entre as navegações evoluíram com o passar dos anos. Porém, os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação em todas essas navegações estão presentes em uma mesma Resolução, a de nº 129/2025, que substituiu a Resolução nº 01/2015. Certamente há conceitos e critérios comuns à estas navegações, mas a leitura, interpretação e aplicação destes seria muito mais fácil e clara se a Agência voltasse a adotar instrumentos específicos para cada navegação. Assim, sugerimos que seja avaliada a publicação de

	Resoluções Antaq de Afretamento específicas para cada navegação.
9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.	DAS CONTRIBUIÇÕES DO MERCADO E DE INTERESSADOS Apesar de se tratar apenas de citação de contribuição recebida em audiência pública, sem acolhimento por parte da Agência, cumpre ressaltar ser totalmente descabida a sugestão de “definição restritiva do conceito de navegação de apoio marítimo”, pois esta não encontra qualquer sustentação técnica. Este fato é corroborado pelas diversas manifestações da Antaq no sentido de inexistência de embarcações “especiais”, “de engenharia”, ou qualquer outro nome que se queira dar a alguns tipos de embarcações de apoio marítimo, o que é fundamental para consolidar a política pública e a segurança jurídica que viabilizam os vultosos investimentos feitos pelas Empresas Brasileiras de Navegação. Outrossim, impossível imaginar investidores alocando bilhões de Reais em frotas para as quais não se tivesse a mínima segurança de que seriam utilizadas. Certamente não é por outro motivo que o legislador não excluiu explicitamente qualquer tipo de embarcação de apoio da aplicabilidade da Lei nº 9.432/1997, tanto no parágrafo único do seu Art. 1º quanto, de maneira análoga, como a exclusão posterior das embarcações destinadas à dragagem, conforme artigo 55 da Lei nº 12.815/2013.

Já no que tange à contribuição que coloca em debate o bloqueio que é feito por embarcações que (a) estão na iminência de serem fretadas a outras empresas; (b) estão com contratos vigentes; e (c) estão, de fato, indisponíveis, deve-se ponderar que o debate tangencia, mas não acerta completamente, o problema. A questão seria melhor abordada se a referência fosse clara em relação a embarcações específicas que não estarão disponíveis durante todo o período da operação circularizada. A diferença parece pequena, mas trata-se de elemento importante para a manutenção da prioridade da política pública. Afinal, quando ocorre a circularização, uma determinada embarcação pode estar sendo utilizada, mas ela poderá estar livre para uso em momento posterior, quando ocorrerá a operação circularizada, ou ainda em parte dela. Ademais, pode ser uma decisão comercial da empresa, como bem apontado pelos técnicos da Antaq neste Relatório, usar uma embarcação que já está contratada, devido a questões de negócio. Mas, neste caso, cabe à Antaq definir que a embarcação não poderá ser substituída. Ou seja, se a embarcação “A” foi utilizada para o bloqueio, é esta mesma embarcação que deverá ser utilizada na operação, na sua totalidade, ou em parte dela. O §4º do Art. 9º da Lei nº 9.432/1997 estabelece: “§ 4º A autorização para afretamento por tempo estará vinculada à embarcação

indicada durante todo o período informado, podendo ser substituída tão somente em razão de situações que inviabilizem a sua operação, de forma devidamente fundamentada e aprovada pela agência reguladora.” É também apresentada a necessidade de serem sancionadas as empresas que fazem bloqueios indevidos, com o que estamos de acordo. Porém, entendemos que qualquer comportamento oportunista deve ser coibido, o que inclui a circularização indevida, também chamada de “teste de mercado” neste Relatório.

Ainda considerando as contribuições de empresas em relação ao processo de circularização e bloqueio, é feita menção a algumas ponderações da Petrobras, atualmente a maior usuária dos serviços de apoio marítimo, conforme apontado no parágrafo 4.28. Em relação a tais manifestações é importante ponderar que existe uma lei específica que estabelece o conceito de prioridade da bandeira brasileira. Não cabe, portanto, a flexibilização de tal política pública a partir de impactos em regras gerais de, por exemplo, licitação. Tais regras, as de licitação, devem trabalhar dentro de um cenário no qual a embarcação de bandeira brasileira é de uso prioritário. Ou seja, se há imposição de que as empresas públicas persigam contratações mais vantajosas, tais empresas devem considerar que, no caso de embarcações,

estas deverão ser de bandeira brasileira, dada a política estabelecida em lei específica.

(Formulário 17)

Complemento da resposta iniciada no formulário anterior.

...

Isto significa não somente que orçamentos e procedimentos devem considerar este contexto, mas também a possibilidade de que uma empresa de navegação que não tenha participado de um certame venha a opor bloqueio em um processo de circularização. Afinal, os momentos da licitação e da circularização não são os mesmos, e mudanças naturais ao mercado e às operações de embarcações podem fazer com que um ativo anteriormente comprometido passe a estar disponível em algum momento da operação circularizada. Como exemplo, uma embarcação que não poderia ser ofertada na licitação, pois indisponível no prazo completo da operação, mas que consegue efetuar parte dela, opondo assim o chamado bloqueio parcial.

Dos bloqueios
Ainda nesta seção, o Relatório discute o que se deveria entender por "embarcação de bandeira brasileira do tipo e

porte adequados". Reforçamos nosso entendimento de que é adequada aquela embarcação para a qual não reste comprovada a sua inviabilidade técnica de utilização na operação pretendida, considerando para isso o tipo e porte da embarcação, bem como o contexto operacional da empresa afretadora. Este é o conceito que atende na plenitude os preceitos da Política Pública, quer seja, a prioridade para a bandeira brasileira.

Afinal, a Lei não estabelece a prioridade “desde que” os custos sejam semelhantes aos da embarcação estrangeira. A diferença de custos entre as bandeiras existe, em geral, e decorre de diversas razões, como tributárias e trabalhistas, além do custo de capital. Assim, a Lei traz a prioridade exatamente para restabelecer a possibilidade de uso das embarcações brasileiras, agindo não somente no incentivo ao emprego e renda no Brasil, mas também garantindo a estabilidade da frota, elemento fundamental para a perenidade da atividade de exploração e produção offshore no país. Por outro lado, um suposto oportunismo de preço por parte da embarcação brasileira que tenha a sua prioridade garantida deve ser coibido pela Agência, o que já está previsto no §4º do Art. 10 da Resolução nº 129/25.

Em suma, a política pública deve ser respeitada e fortalecida, o que implica considerar que uma embarcação tem o tipo e porte adequado desde que o afretador não comprove a inviabilidade técnica de seu uso na operação pretendida. O processo de circularização é o instrumento para a verificação se a política está sendo observada no caso concreto, devendo receber alterações que busquem resolver as falhas regulatórias expostas no Relatório, sob risco de, caso isso não aconteça, ficar desmoralizado em contexto de mudanças no mercado. Neste diapasão, a análise do vínculo entre as características da embarcação e as da operação é fundamental, coibindo comportamentos oportunistas, de ambos os lados. Porém, a comprovação de tal vínculo exige avaliação técnica complexa, o que leva à necessidade de mais informações e critérios mais objetivos, assim como, muitas vezes, do apoio de especialistas. Peritos provavelmente serão necessários, pois não se reputa realista a possibilidade de parametrização completa das características das embarcações e das operações. A análise do caso concreto, mesmo após os necessários aperfeiçoamentos dos critérios regulatórios, continuará a ser fundamental.

(Formulário 18)

Continuação da resposta já enviada no primeiro e segundo formulário.

...

Do papel da Antaq nas negociações Com o aperfeiçoamento do processo de circularização, passa a ser viável a discussão de sancionamento das partes, quando verificado comportamento oportunista. Afinal, deve ser papel da Agência coibir as falhas no processo competitivo. Um afretador que, quando confirmada, inclusive com o apoio de peritos, a adequação da embarcação bloqueante, resolve não a contratar, deve ser sancionado. Por outro lado, uma empresa que frequentemente opõe bloqueio com embarcação que comprovadamente não atende as necessidades da operação, deve responder pela ação. Remédios regulatórios como a impossibilidade de fazer novas circularizações ou opor bloqueios tendem a ser mais efetivos do que multas, o que não elimina a necessidade de adequá-las à realidade econômica das empresas e das operações do setor. A questão colocada sobre a possibilidade, e oportunidade, da Agência obrigar a contratação de embarcações após o bloqueio ser considerado firme pode ser substituída pela adoção de outros remédios, como a definição de que o afretador não será obrigado a contratar a embarcação, mas, caso queira contratar alguma

embarcação para aquela operação, esta terá que ser a de bandeira brasileira bloqueante.

Do tempo das negociações e fluxo de decisões e recursos A tempestividade do processo de circularização é elemento chave para o entendimento de sua adequação às necessidades do mercado. Comportamentos inadequados por parte dos agentes podem ser coibidos com a participação mais próxima da Agência no processo, a partir da redefinição do fluxo de decisões e recursos.

Um atraso na decisão sobre os bloqueios pode significar vários dias de impacto na operação, o que implica custo significativo para afretadores e empresas de navegação. Setores intensivos em capital precisam de decisões rápidas. Assim, as Empresas Brasileiras de Navegação de Apoio Marítimo entendem que custos adicionais para a obtenção de apoio de especialistas se justificam, caso contribuam para a celeridade e correção dos processos.

Neste sentido, sugere-se que seja criado um fluxo de decisões que contemple uma etapa de perícia externa, nos casos em que as empresas envolvidas não cheguem a um entendimento tempestivo sobre o bloqueio. Não se trata da exigência de

laudos técnicos para todas as circularizações, mas sim da contratação de peritos ad hoc nos casos de falta de acordo entre afretador e bloqueante. Ou seja, no caso de inexistência de um acordo, mesmo após o procedimento de mediação, um perito seria indicado pela Antaq. Este perito apoiaria tecnicamente a decisão da Agência da definição se determinada embarcação é ou não adequada à operação circularizada.

Em grandes linhas, esta proposta envolve a participação mais próxima da Agência, mas sem criar excessiva burocratização. Em primeiro lugar, a inclusão de informações mais detalhadas sobre a operação por parte do afretador, já no formulário de circularização, permitirá avaliação mais adequada por parte das EBNs que possam ter interesse em impor bloqueio. Assim, quando houver bloqueio, a chance de a embarcação bloqueante ser adequada aumenta. Neste momento cabe apenas a decisão pela Antaq, com base nas informações obrigatórias apresentadas por circularizante e bloqueante, se há bloqueio firme.

Após a decisão sobre o bloqueio, circularizante e bloqueante podem recorrer da decisão da Antaq, sendo dado um prazo

para que estes o façam. Por exemplo, dois dias úteis.

(Formulário 19)

Continuação da resposta iniciada em formulários anteriores.

...

Caso haja recurso, um processo de mediação deve ser feito, mas sem a abertura de requerimento específico, mas sim como uma etapa ordinária dentro do fluxo da circularização. Recorrida a decisão da Antaq, esta convocaria uma reunião, virtual, em até outros dois dias úteis, para que haja a tentativa de conciliação. Entre a convocação da reunião e a realização dela, um canal de comunicação entre as empresas deve ser aberto, para que estas troquem mensagens e exponham as suas dúvidas e necessidades de informações adicionais. Sugere-se que o fretador, sendo terceira parte interessada na circularização, também seja convidado a participar deste momento. Caso o processo de mediação obtenha sucesso a questão estará resolvida: haverá alinhamento entre as partes sobre a adequação ou não da embarcação para a operação pretendida, devendo o bloqueio firme ser mantido, ou não.

Porém, caso não haja conciliação, a Antaq convoca um perito, dentre aqueles previamente habilitados, para que este

apresente avaliação técnica. Este poderá solicitar informações adicionais, inclusive ao fretador, mesmo que sensíveis, pois servirá como vértice na triangulação sugerida pela Antaq. Com base na opinião do perito a Agência decide. Avaliamos que entre a convocação do perito, sua manifestação e a decisão da Antaq, não mais do que duas semanas serão necessárias. Assim, esta proposta pode viabilizar a definição do caso até três semanas após a decisão da Agência sobre o bloqueio firme.

De qualquer forma, a definição de um prazo máximo para o encerramento do processo, por exemplo os 25 dias propostos no Relatório, é peça central para o fortalecimento do instrumento da circularização.

Entende-se também que o processo de circularização não pode ser encerrado com a decisão sobre o bloqueio firme. A Agência deve continuar a monitorar o afretamento, tanto no sentido de melhorar o enforcement da decisão, quanto no de obter mais conhecimento para posteriores decisões. Assim, o SAMA deveria estar preparado para os próximos passos do afretamento, como a definição de preços – que pode ensejar nova participação da Antaq enquanto árbitra no caso de abusividade – e a assinatura do contrato entre circularizante,

	ou empresa do setor de O&G contratante, bloqueante ou fretador.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	O Relatório indica inicialmente as empresas exploradoras de óleo e gás como ator, mas depois adota apenas a Petrobras enquanto representante deste grupo, o que não está correto. Hoje a Petrobras ainda possui papel determinante no setor, mas deve ser observado o aumento da participação das chamadas IOCs (International Oil Companies). O quadro que avalia o alinhamento de interesses utiliza, por exemplo, somente a Petrobras na avaliação. De forma geral, a avaliação feita sobre o alinhamento de interesses está correta, mas há situações nas quais não há necessariamente o alinhamento entre o fretador estrangeiro e a empresa exploradora de óleo e gás. As decisões de negócio da empresa exploradora de óleo e gás são mutáveis, e o vínculo entre esta e o fretador estrangeiro pode não ser mais vantajoso para ela. Caso ocorra uma situação como essa, o comportamento da empresa exploradora de óleo e gás pode não estar alinhado com os interesses do fretador estrangeiro. Por este motivo, pode ser interessante permitir, em uma circularização, que todas as partes, inclusive o fretador estrangeiro, participe das decisões da Agência.

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.	No objetivo “Tornar as penalidades efetivas” poderia ser explicitada a busca por sanções alternativas, como a proibição de circularização por determinado tempo, no caso de comportamento comprovadamente oportunista por parte do afretador, e instrumento similar, para comportamentos tipificados como inadequados por parte do bloqueante.
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.	Ação Regulatória 11c A definição de limite aceitável de desvio entre a especificação requerida na circularização e a da embarcação bloqueante é uma alternativa interessante, mas ainda carece de instrumentos que coíbam um comportamento oportunista de tentativa de direcionamento para contratação de embarcação estrangeira. A rigor, sendo sabedor dos limites, uma empresa afretadora pode considerar na circularização uma especificação que já considere tais limites, permanecendo a tentativa de direcionamento da contratação de uma embarcação estrangeira. Por outro lado, determinadas operações podem efetivamente requerer características sobre as quais os limites genéricos não podem ser aceitos, e que

terão que ser apontados pelo afretador no momento da circularização. Novamente caberá a avaliação técnica, muitas vezes complexa, sobre a possibilidade de exclusão casual dos limites. Permanece, assim, a dificuldade de definição técnica sobre a adequação dos requisitos à operação pretendida, o que justifica o apoio de especialistas em algumas situações.

Ação Regulatória 13d

O apoio de especialistas na avaliação se uma embarcação é ou não adequada para a operação pretendida pode ser elemento importante para a melhoria das decisões, contribuindo para o aperfeiçoamento dos processos de circularização.

Um atraso na decisão sobre os bloqueios pode significar vários dias de impacto na operação, o que implica custo significativo para afretadores e empresas de navegação. Setores intensivos em capital precisam de decisões rápidas. Assim, as Empresas Brasileiras de Navegação de Apoio Marítimo entendem que custos adicionais para a obtenção de apoio de especialistas se justificam, caso contribuam para a celeridade e correção dos processos.

Neste sentido, sugere-se que seja criado um fluxo de decisões que contemple uma etapa de perícia externa, nos casos em

que as empresas envolvidas não cheguem a um entendimento tempestivo sobre o bloqueio. Não se trata da exigência de laudos técnicos para todas as circularizações, mas sim da contratação de peritos ad hoc nos casos de falta de acordo entre afretador e bloqueante, a ser paga pela parte que perder a causa. Ou seja, no caso de inexistência de um acordo, mesmo após o procedimento de mediação, um perito seria indicado pela Antaq. Este perito apoiaria tecnicamente a decisão da Agência da definição se determinada embarcação é ou não adequada à operação circularizada. Se a empresa que circularizou a operação não conseguisse comprovar a inviabilidade técnica do uso da embarcação bloqueante, ela pagaria a perícia. Comprovada a inviabilidade, a empresa bloqueante é quem pagaria.

A contratação de peritos ad hoc previamente habilitados é feita, por exemplo, pela Caixa Econômica Federal, para as avaliações imobiliárias. Porém, o pagamento de tal apoio externo diretamente pela Agência certamente encontraria dificuldades orçamentárias, que poderiam ser contornadas com a atribuição do pagamento diretamente aos privados envolvidos.

Cumprе ponderar que os critérios para a habilitação dos

peritos seriam elementos importantes no processo, pois estes devem ser profissionais que conheçam os aspectos técnicos tanto de embarcações como das operações, tendo necessariamente que ser isentos no caso. Representantes de sociedades classificadoras podem apresentar as características demandadas.

Ação Regulatória 14c

A proposta de uso de apoio de especialistas trabalha no sentido de estabelecer a triangulação de informações aventada pela Agência, devendo tal profissional estar obviamente obrigado contratualmente a manter sigilo sobre as possíveis informações sensíveis que tiver acesso.

(Formulário 17)

Complemento da resposta iniciada no formulário anterior.

Ação Regulatória 15b

A consideração da Agência de trazer uma maior proximidade de seus quadros com a realidade do mercado é extremamente bem-vinda. O Syndarma-ABEAM se coloca inteiramente à disposição para fazer a ponte entre a Agência e as empresas de navegação, organizando visitas técnicas e outros eventos que

	forem entendidos como pertinentes pela Antaq. Nesta direção, um workshop específico com as nossas associadas, em ocasião a ser decidida pela Agência, poderia contribuir sobremaneira nos momentos de definições de ajustes regulatórios. Cumpre ressaltar que o Syndarma-ABEAM possui uma pluralidade de empresas associadas, cada qual com visões diferentes sobre o mercado. Por outro lado, a ação de capacitação do corpo técnico da Agência pode ter melhores resultados com a participação de pessoal da associação nos cursos, incluindo um entendimento de mercado no momento da absorção dos conceitos do setor.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	As ações descritas nesta seção do Relatório são abrangentes. Porém, diversas ainda aparecem em nível conceitual, carecendo de detalhamentos operacionais. Assim, entendemos que seria interessante haver um processo de consulta ao mercado separadamente para tais ações, para que estas possam ser debatidas em detalhes. Ademais, cabe ponderar que, caso acatada a proposta de alteração mais significativa no processo de circularização, com a inclusão dos momentos sistêmicos de conciliação e apoio de especialista, novos critérios poderão ser avaliados pela Agência. Desta feita, imagina-se que aqueles

apresentados no presente Relatório serão reavaliados de acordo com as novas situações advindas da Tomada de Subsídios.

O mesmo pode ocorrer com a priorização apresentada. Caso novo cenário surja a partir de contribuições apresentadas neste processo de participação social, novas ponderações e avaliações podem ser feitas, inclusive com novos pesos a serem apontados pelos técnicos da Agência. Assim, recomenda-se que todo o processo de análise hierárquica seja refeito, pois novas ideias e conceitos podem fazer os técnicos da Antaq ajustarem seus entendimentos, alterando as pontuações e prioridades das ações regulatórias.

Em relação aos Objetivos-fim, pode ser interessante complementar aquele que busca “Tornar as negociações mais eficientes”, sendo que elas também deveriam ser mais tempestivas. Ademais, o uso dos termos “embarcações brasileiras” e “embarcações nacionais” nos objetivos 5 e 6 podem suscitar equívocos de interpretação. Afinal, trata-se das mesmas embarcações. O uso de termos diferentes para o mesmo conceito pode levar ao entendimento errôneo de que umas são as de registro no país, e outras, aquelas construídas no Brasil. Sugere-se o uso de somente uma terminologia em

	ambos os objetivos, qual seja, embarcações de bandeira brasileira.
	Causa 3 Como já exposto, o momento de mediação pela Agência dentro do processo de circularização não deve ser entendido como algo externo, mas sim parte do processo. Uma etapa, nem sempre necessária, do mesmo. Assim, deve estar prevista no próprio SAMA, para que haja a tempestividade necessária. Outrossim, deveria ser considerado que “penalidades mais assertivas” envolvem não somente a readequação das multas, mas também a adoção de remédios como a proibição de circularização ou de oposição de bloqueio, por determinados períodos, quando observadas as condutas tipificadas como inadequadas.
	Causas 9 e 10 O ajuste no SAMA para prever o detalhamento das operações e especificidades das embarcações e a definição de critérios para bloqueios firmes e parciais não serão suficientes para a solução de todos os casos, pois não é possível a parametrização de todas as possibilidades de operações e embarcações, havendo sempre algum grau de subjetividade nos casos concretos. São, certamente, opções regulatórias

válidas e importantes, mas somente darão o resultado almejado em contexto de alteração do processo de circularização como um todo. Um exemplo de reformulação, com a maior participação da Agência, internalização da mediação como etapa ordinária e apoio de especialista, foi aqui proposto. No final, o processo de circularização deve ser entendido pelo mercado como correto e tempestivo, o que reduzirá as tentativas de comportamento oportunista.

Causa 13

O custo adicional do uso de apoio externo, de entidades independentes ou especialistas, não é necessariamente injustificado. Conforme já apontamos, o mercado precisa de decisões corretas e tempestivas, pois envolvem operações vultosas. É certamente mais caro ter embarcações paradas, aguardando definições sobre bloqueios. Por outro lado, tal apoio não precisa ser moroso. Existem possibilidades de habilitação de especialistas a serem pagos diretamente pelos privados, que seriam céleres.

(Formulário 17)

Complemento da resposta iniciada no formulário anterior.

	RISCO DA MANUTENÇÃO DO STATUS QUO Um risco importante a ser mencionado é o de desacreditação ou desmoralização do processo de circularização. Dadas as mudanças no mercado e no comportamento dos agentes, urge o ajuste na circularização, para que ela seja percebida como correta e tempestiva.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	De maneira análoga à debatida na seção de comparação e escolha das alternativas de ação consideradas, entendemos que toda a estratégia deve ser reavaliada à luz das sugestões e críticas advindas do presente processo de participação social. Em especial as chamadas ações normativas, pois a proposta de alteração na Resolução ANTAQ nº 129/2025 pode ser precipitada, sem antes avaliar os elementos trazidos pelo mercado. Cumpramos ressaltar o entendimento que alterações em normativos deverão ser precedidas de momentos específicos de consulta ao mercado. Como exemplo, a definição de limites para divergência entre os requisitos especificados na consulta ao mercado e aqueles da embarcação bloqueante precisam ser debatidos em detalhes, o que não cabe na atual Tomada de Subsídios. No mesmo sentido, a afirmação sobre não ser oportuna a

	interposição de bloqueio com composição de embarcações (parágrafo 11.7) também nos parece prematura, pois há situações que pode existir viabilidade de uso de embarcações de bandeira brasileira que atendem a totalidade da operação, sem a perda, por exemplo, de requisitos de segurança. O entendimento sobre a impossibilidade de composição de embarcações atua no sentido de serem inadequados os bloqueios parciais, o que pode ser contrário ao interesse público de prioridade da bandeira brasileira.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.Texto Multilinha.	Sem contribuição.
18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.	O Relatório está muito bem-feito e apresenta diagnósticos bastante precisos. Ressaltamos dois elementos importantes, que permeiam todo o trabalho: o reconhecimento sobre a dificuldade técnica da agência na avaliação dos afretamentos e sobre a necessidade de serem aprofundadas as avaliações, com a solicitação de mais informações a fim de considerar aspectos da operação pretendida na decisão do bloqueio. Assim, existe aparente inconsistência entre a Agência ter menos capacitação do que a hoje necessária, e ao mesmo tempo entender, corretamente, que deve ser aprofundar em elementos operacionais. No nosso entendimento, a ligação

	que resolve esta inconsistência é o apoio de especialistas para a avaliação tempestiva da adequação do tipo e porte da embarcação para a operação circularizada. Este elemento, somado à definição de sanções mais adequadas para comportamentos oportunistas, resultará em menos imposições de bloqueios inadequados e circularizações indevidas, pois a credibilidade do processo orientará corretamente as ações do mercado.
--	---

ID	08 (Formulário 20 e complementação por e-mail)		
ENTIDADE	GRUPO CBO		
ITEM DO FORMULÁRIO		CONTRIBUIÇÃO	
6. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 1. SUMÁRIO EXECUTIVO.		N/A - Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.	
7. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 2. INTRODUÇÃO.		N/A - Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.	
8. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 3. CONTEXTUALIZAÇÃO.		N/A - Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à	

	Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
9. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA.	1. Utilização da frota nacional e critérios para circularização A interpretação que afasta determinadas embarcações do procedimento de circularização pode resultar na subutilização da frota nacional. Embarcações AHTS, RSV e similares também exercem funções relevantes em operações subsea e devem ser consideradas dentro do processo, observadas as particularidades operacionais de cada escopo. A preferência pela bandeira nacional deve considerar a recorrência das atividades e a efetiva capacidade de atendimento, permitindo o uso de embarcações estrangeiras em escopos específicos sem comprometer a utilização da frota brasileira nos serviços de maior frequência, em linha com o papel institucional da ANTAQ. 2. Prazos e dinâmica de negociação Embora os prazos atualmente praticados tenham atendido ao setor, a ausência de limites claros para negociação gera insegurança e prolonga bloqueios sem solução objetiva. A definição de prazo de negociação, sugerindo-se até 60 dias após a efetivação do bloqueio, contribuiria para maior

previsibilidade e segurança jurídica, desde que não coincidente com a janela de mobilização da operação. Tal medida também mitigaria conflitos decorrentes de escopos insuficientemente detalhados ou da limitação no compartilhamento de informações técnicas relevantes.

3. Bloqueio parcial e critérios objetivos de avaliação

A manutenção da possibilidade de bloqueio parcial é fundamental para a otimização da utilização da frota nacional. Contudo, faz-se necessária maior objetividade na definição dos critérios que caracterizam bloqueio firme total, parcial ou improcedente. Sugere-se a adoção de parâmetros técnicos claros, considerando o atendimento integral ou funcional do escopo, compatibilidade operacional e capacidade efetiva de execução, garantindo maior previsibilidade regulatória.

4. Disponibilidade das embarcações e iminência de contratação

A condição de embarcação em iminência de contratação não deve, por si só, impedir a apresentação de bloqueio, considerando a natureza dinâmica dos processos comerciais. O compromisso de remoção do bloqueio após eventual

contratação mostra-se suficiente para preservar a segurança do processo. Da mesma forma, contratos vigentes podem comportar janelas operacionais que permitam o atendimento parcial de demandas, devendo ser considerados apenas os períodos efetivamente indisponíveis.

5. Papel regulatório da ANTAQ e equilíbrio econômico

A avaliação final quanto à adequação da embarcação nacional deve permanecer sob competência da ANTAQ, assegurando mediação técnica e decisão equilibrada entre as partes. Diferenças marginais de preço decorrentes de regimes operacionais distintos entre embarcações nacionais e estrangeiras não devem, isoladamente, justificar a desconsideração de bloqueios, cabendo à Agência avaliar a razoabilidade econômica à luz das práticas de mercado.

6. Transparência, sistemas e acompanhamento operacional

Observa-se a necessidade de aprimoramentos operacionais nos sistemas utilizados, bem como maior detalhamento dos escopos no momento da circularização, evitando exigências excessivamente direcionadas. Recomenda-se ainda o monitoramento das operações realizadas por embarcações

	estrangeiras, assegurando aderência ao escopo autorizado e maior transparência ao processo. Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
10. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFERADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO.	1. Análise das taxas e prevenção de distorções de mercado No âmbito das negociações de bloqueio envolvendo embarcações de bandeira brasileira, entende-se como essencial a atuação da ANTAQ na análise das taxas apresentadas pelas EBNs bloqueantes em comparação com os valores efetivamente praticados no mercado nacional. Tal avaliação contribui para evitar práticas que resultem em compressão artificial de preços ou em contratação por valores incompatíveis com a realidade operacional da frota brasileira, preservando o equilíbrio concorrencial e a sustentabilidade do mercado. 2. Continuidade das negociações após manifestação da ANTAQ Observa-se que, mesmo após manifestações favoráveis da ANTAQ quanto à aderência das taxas aos parâmetros de

mercado, ocorrem interrupções das negociações por parte da EBN circularizante, seguidas do cancelamento das consultas para contratação de embarcações estrangeiras sem justificativa objetiva. Esse cenário indica a necessidade de maior previsibilidade e coerência nos processos, evitando incentivos à substituição da frota nacional por embarcações estrangeiras exclusivamente em razão de diferenças comerciais pontuais.

3. Adequação das práticas comerciais ao marco regulatório

As práticas de contratação devem observar o regime regulatório da navegação, cabendo aos afretadores estruturar seus planejamentos operacionais e orçamentários considerando a utilização da frota nacional como elemento central do atendimento às demandas, evitando o uso recorrente da contratação estrangeira como instrumento de pressão comercial ou de distorção do mercado interno.

4. Utilização da frota nacional e coerência nas contratações

Dados recentes indicam recorrência na circularização de embarcações estrangeiras, inclusive em segmentos nos quais há disponibilidade de embarcações nacionais aptas ao

	atendimento operacional. Observa-se, ainda, o afastamento de embarcações construídas conforme especificações previamente definidas pela própria operadora, mesmo dentro de sua vida útil operacional, o que reforça a necessidade de maior alinhamento entre critérios técnicos, regulatórios e decisões de contratação. 5. Papel institucional e aderência à Lei nº 13.303/2016 Considerando a natureza jurídica da Petrobras como sociedade de economia mista, suas decisões de contratação devem buscar absorver, na maior medida possível, a frota nacional disponível, em consonância com a Lei nº 13.303/2016 e com os objetivos de desenvolvimento da indústria naval e da navegação brasileiras. Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
11. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL.	N/A - Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.

12. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 7. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS.

1. Cronograma da circularização e comprovação das atividades

Sugere-se que, juntamente com a circularização, seja apresentado cronograma detalhado das atividades previstas ao longo do período de afretamento. Adicionalmente, em caso de emissão do CAA, recomenda-se o encaminhamento de relatório final que permita verificar se as operações originalmente justificadas foram efetivamente executadas, assegurando maior transparência, rastreabilidade e aderência entre a demanda circularizada e a operação realizada.

2. Necessidade de maior clareza na concepção de bloqueio firme e parcial

A atual concepção de bloqueio parcial não apresenta critérios objetivos suficientes para distinguir, de forma clara, situações de bloqueio firme, bloqueio parcial ou bloqueio improcedente, o que compromete a segurança jurídica e regulatória do processo. Nesse sentido, entende-se que a adoção dos critérios abaixo proporcionaria maior razoabilidade e previsibilidade.

3. Platform Supply Vessel – PSV

	Hipótese 1 – Bloqueio firme total Caracteriza-se quando a embarcação brasileira atende integralmente o escopo operacional estabelecido, incluindo: atendimento completo ao escopo de trabalho; e capacidade de atendimento integral do tipo e do volume de carga solicitados. Hipótese 2 – Bloqueio firme parcial Caracteriza-se quando a embarcação brasileira: atende parte dos requisitos técnicos estabelecidos; cumpre integralmente o escopo operacional principal da operação; atende cumulativamente aos seguintes critérios: idade igual ou inferior a 20 anos, exceto quando a embarcação estrangeira circularizada possuir idade superior a 20 anos, hipótese em que a embarcação brasileira poderá possuir idade
--	--

	equivalente à estrangeira; e capacidade de carregamento correspondente a, no mínimo, 60% do volume total requerido por viagem, mediante comprovação do escopo de trabalho e estimativa da frequência operacional das atividades a serem realizadas. Hipótese 3 – Bloqueio improcedente Configura-se quando a embarcação brasileira não atende aos critérios definidos nas Hipóteses 1 ou 2. 4. Anchor Handling Tug Supply – AHTS Hipótese 1 – Bloqueio firme total Caracteriza-se quando a embarcação brasileira atende integralmente o escopo operacional estabelecido, incluindo a capacidade de execução completa das atividades solicitadas, tais como: reboque de unidades; manuseio de âncoras; operações com amarras e estacas torpedo; e demais atividades inerentes ao escopo operacional.
--	--

Hipótese 2 – Bloqueio firme parcial

Caracteriza-se quando a embarcação brasileira: atende parte dos requisitos técnicos estabelecidos; e atende cumulativamente aos seguintes critérios: idade igual ou inferior a 20 anos, exceto quando a embarcação estrangeira circularizada possuir idade superior a 20 anos, hipótese em que a embarcação brasileira poderá possuir idade equivalente à estrangeira; capacidade de atendimento de, no mínimo, 60% da demanda operacional requerida, mediante comprovação do escopo de trabalho e estimativa da frequência operacional das atividades.

Hipótese 3 – Bloqueio improcedente

Configura-se quando a embarcação brasileira não atende aos critérios definidos nas Hipóteses 1 ou 2.

5. Adequação do bloqueio às diferentes fases operacionais

Em operações que envolvam diferentes fases de execução — como transporte de carga de convés em determinado momento e, posteriormente, fornecimento de fluidos —

	entende-se legítimo o reconhecimento do bloqueio por embarcação capaz de atender parcialmente à operação, desde que compatível com o escopo específico daquela fase. A inexistência de determinada capacidade técnica não essencial a todas as etapas da operação não deveria, isoladamente, inviabilizar o reconhecimento do bloqueio, permitindo utilização mais eficiente da frota nacional e eventual direcionamento de embarcação estrangeira apenas a escopos específicos e de duração limitada.
13. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 8. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.	N/A - Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
14. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 9. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS.	Critérios para caracterização de bloqueio firme e bloqueio parcial – PSV e AHTS A atual concepção de bloqueio parcial não apresenta critérios suficientemente objetivos para definição do que deve ser considerado bloqueio firme ou parcial, o que gera insegurança jurídica e regulatória durante as negociações. Nesse sentido, entende-se que a adoção de parâmetros técnicos claros, especialmente para embarcações do tipo Platform Supply Vessel (PSV) e Anchor Handling Tug Supply (AHTS), proporcionaria maior previsibilidade, transparência e

coerência na aplicação do mecanismo de bloqueio.

A proposta abaixo busca estabelecer critérios objetivos baseados na capacidade operacional efetiva da embarcação brasileira, considerando o atendimento do escopo de trabalho, limitações técnicas razoáveis, idade da embarcação e capacidade mínima de atendimento da demanda operacional, sempre acompanhados da comprovação do escopo e da estimativa de frequência das atividades a serem executadas.

Platform	Supply	Vessel	–	PSV
Hipótese	1	–	Bloqueio	firmes
				total

Caracteriza-se quando a embarcação brasileira atende integralmente o escopo operacional estabelecido, incluindo:

capacidade de atendimento integral do escopo de trabalho; e

atendimento completo ao tipo e ao volume de carga solicitados.

Hipótese	2	–	Bloqueio	firmes	parcial
----------	---	---	----------	--------	---------

Caracteriza-se quando a embarcação brasileira:

atende parte dos requisitos técnicos estabelecidos; e
cumpre integralmente o escopo operacional principal da
operação,

desde que atendidos cumulativamente os seguintes critérios:

idade igual ou inferior a 20 anos, exceto quando a embarcação
estrangeira circularizada possuir idade superior a 20 anos,
hipótese em que a embarcação brasileira poderá possuir idade
equivalente à embarcação estrangeira; e

capacidade de carregamento correspondente a, no mínimo,
60% do volume total requerido por viagem, mediante
comprovação do escopo operacional e apresentação de
estimativa da frequência na qual as atividades serão
realizadas.

Hipótese 3 – Bloqueio improcedente

Configura-se quando a embarcação brasileira não atende aos
critérios definidos nas Hipóteses 1 ou 2.

	Anchor	Handling	Tug	Supply	–	AHTS
	Hipótese	1	–	Bloqueio	firme	total
	Caracteriza-se quando a embarcação brasileira atende integralmente o escopo operacional estabelecido, incluindo a execução completa das atividades requeridas, tais como: reboque de unidades; manuseio de âncoras; operações com amarras e estacas torpedo; e demais atividades inerentes ao escopo operacional.					
	Hipótese	2	–	Bloqueio	firme	parcial
	Caracteriza-se quando a embarcação brasileira: atende parte dos requisitos técnicos estabelecidos, desde que atendidos cumulativamente os seguintes critérios: idade igual ou inferior a 20 anos, exceto quando a embarcação					

	estrangeira circularizada possuir idade superior a 20 anos, hipótese em que a embarcação brasileira poderá possuir idade equivalente à estrangeira; e capacidade de atendimento correspondente a, no mínimo, 60% da demanda operacional requerida, mediante comprovação do escopo de trabalho e estimativa da frequência operacional das atividades. Hipótese 3 – Bloqueio improcedente Configura-se quando a embarcação brasileira não atende aos critérios definidos nas Hipóteses 1 ou 2. Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
15. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 10. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS.	10.48.1 – Causa 1 – Opção 1c O Grupo CBO concorda com a priorização da opção regulatória 1c, entendendo que a aproximação com o mercado contribui para o aprimoramento da análise dos bloqueios e maior compreensão das dinâmicas operacionais do setor.

	10.48.2 – Causa 2 – Opção 2b O Grupo CBO concorda com a manutenção da opção 2b e entende que iniciativas complementares associadas à opção 2c, como painel e boletim de dados alimentados pelas EBNs, podem contribuir para maior transparência e qualidade das informações de mercado. 10.48.3 – Causa 3 – Opção 3c O Grupo CBO concorda com a opção 3c, considerando que a formalização de arbitragem/mediação e penalidades mais assertivas fortalece a segurança jurídica e reduz a necessidade de ampliação de fiscalização prevista na opção 3b. 10.48.4 – Causa 4 – Opções 4c e 4b O Grupo CBO concorda com a maior relevância da opção 4c, entendendo que a definição do ônus da prova aumenta a objetividade das decisões, sem prejuízo dos benefícios associados à opção 4b. 10.48.5 – Causa 5 – Opção 5d
--	--

	O Grupo CBO concorda com a priorização da opção 5d, considerando que a definição clara de direitos e deveres fortalece a efetividade dos bloqueios e a segurança jurídica das negociações.
10.48.6	– Causa 6 – Opção 6b O Grupo CBO concorda com a opção 6b, destacando que a geração de relatórios e a integração entre sistemas contribuem para maior transparência e eficiência regulatória.
10.48.7	– Causa 7 – Opção 7b O Grupo CBO concorda com a priorização da opção 7b, entendendo que a limitação de circularizações sem vínculo comprovado com a operação reduz testes de mercado e aumenta a aderência técnica das demandas.
10.48.8	– Causa 8 – Opção 8d O Grupo CBO concorda com a opção 8d, entendendo que multas proporcionais ao valor do contrato são mais adequadas diante das oscilações de mercado.

	10.48.9 – Causa 9 – Opção 9d O Grupo CBO concorda com a opção 9d, considerando que o detalhamento obrigatório das operações aumenta a clareza da análise regulatória. 10.48.10 – Causa 10 – Opção 10c O Grupo CBO entende que a opção 10c apresenta maior efetividade, sendo necessária maior clareza normativa quanto aos conceitos de embarcação similar e bloqueio por parte da operação. 10.48.11 – Causa 11 – Opções 11b e 11c O Grupo CBO concorda com a opção 11b, destacando a necessidade de critérios objetivos adicionais, conforme previsto na opção 11c, para maior segurança jurídica na definição do bloqueio firme. 10.48.12 – Causa 12 – Opções 12c e 14c O Grupo CBO concorda com as opções 12c e 14c, entendendo que contribuem para melhor organização do fluxo de
--	--

	informações. 10.48.13 – Causa 13 – Opção 13c O Grupo CBO concorda com a opção 13c, considerando que o repositório de decisões aumenta a previsibilidade regulatória. Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
16. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 11. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO.	Entendemos que a caracterização do bloqueio firme deve priorizar a efetiva capacidade da embarcação de atender ao escopo operacional, e não parâmetros isolados como porte bruto, arqueação, dimensões ou especificações excessivamente restritivas. Tais critérios devem ser tratados como auxiliares, sendo avaliados de forma integrada às características operacionais relevantes, como área de convés, capacidade e configuração de tanques e histórico operacional em atividades similares. Para embarcações do tipo PSV e AHTS, entendemos que o reconhecimento do bloqueio deve considerar o atendimento ao escopo operacional mínimo necessário, admitindo margens razoáveis de variação técnica, de modo a evitar

direcionamento indevido para embarcações estrangeiras e permitir melhor aproveitamento da frota nacional.

Nesse sentido, propõe-se que o bloqueio firme total seja caracterizado quando a embarcação brasileira atender integralmente ao escopo operacional, e o bloqueio firme parcial quando, mesmo não atendendo a todos os requisitos específicos, seja capaz de executar a operação, possua idade compatível e capacidade mínima de atendimento de aproximadamente 60% da demanda, com comprovação da frequência operacional. Caso tais condições não sejam atendidas, o bloqueio deve ser considerado improcedente.

Adicionalmente, entendemos que a análise deve priorizar requisitos mínimos necessários à execução segura da operação, evitando especificações que restrinjam indevidamente a competitividade da bandeira brasileira. O fortalecimento da objetividade dos critérios, da comprovação documental das justificativas e da definição de prazos contribui para maior previsibilidade, transparência e segurança jurídica no processo de circularização e bloqueio.

Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo

	Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
17. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 12. ADESÃO AOS PARÂMETROS DO DECRETO Nº 10.411, DE 30 DE JUNHO DE 2020.Texto Multilinha.	N/A - Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.
18. Se desejar, contribua com sugestões sobre o item 13. CONCLUSÃO.	N/A - Registra-se que o levantamento de subsídios realizado pelo Grupo CBO foi encaminhado por e-mail à Superintendência de Regulação, em planilha consolidada em formato Excel.