



Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Coordenadoria-Geral de Governança Regulatória - CGGR/SRG

RELATÓRIO TÉCNICO N° 4/2026/CGGR/SRG

Assunto: **Revisão Ordinária da Agenda Regulatória 2025-2028.**

1. INTRODUÇÃO

1.1. O presente Relatório Técnico tem por finalidade atender ao disposto no item 6.1.3 do Plano de Trabalho SRG (SEI nº 2878879), o qual prevê a realização da etapa de análise de elegibilidade dos temas mapeados no âmbito da Revisão Ordinária da Agenda Regulatória 2025–2028 da Antaq.

1.2. A etapa de elegibilidade tem como objetivo verificar a aderência das contribuições recebidas aos parâmetros metodológicos e institucionais estabelecidos no Manual da Agenda Regulatória da Antaq e neste Relatório, de modo a subsidiar a definição dos temas aptos a prosseguir para as etapas subsequentes de priorização e deliberação.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. Conforme previsto no Manual da Agenda Regulatória da ANTAQ (2ª edição, 2025), o processo de Revisão Ordinária da Agenda Regulatória 2025–2028 está estruturado em etapas sequenciais destinadas a assegurar o adequado planejamento, monitoramento e priorização da atuação regulatória da Agência.

2.2. Nos termos da metodologia estabelecida, a revisão observará as seguintes etapas:

- avaliação dos temas vigentes;
- mapeamento da revisão;
- elegibilidade dos temas;
- priorização dos temas;
- participação social;
- aprovação e publicação.

2.3. No presente momento, destacam-se as etapas de avaliação dos temas vigentes e de mapeamento da revisão, ambas já concluídas.

2.4. A avaliação dos temas vigentes foi consolidada no Relatório Técnico nº 01/2026/CGGR/SRG (SEI nº 2881971), documento que apresentou, entre outros aspectos, o levantamento do estágio de execução de todos os temas constantes da Agenda Regulatória vigente, bem como análises relacionadas aos respectivos indicadores de monitoramento e acompanhamento.

2.5. Por sua vez, o mapeamento da revisão foi realizado mediante consulta às unidades organizacionais internas da Agência, por meio do Ofício Circular nº 2/2026/CGGR/SRG (SEI nº 2882253), bem como mediante coleta de contribuições do público externo, por intermédio de formulário eletrônico disponibilizado no período de 17/04/2026 a 05/06/2026.

2.6. Registra-se que o prazo inicialmente previsto no Plano de Trabalho para recebimento das contribuições externas foi prorrogado, em razão das instabilidades verificadas nos sistemas da Agência, as quais impactaram o acesso às bases e ferramentas institucionais necessárias à participação social.

3. CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE

3.1. As contribuições recebidas no âmbito do processo de revisão da Agenda Regulatória serão submetidas à análise técnica de elegibilidade e aderência regulatória, com o objetivo de verificar sua compatibilidade com as competências institucionais da Antaq, sua pertinência temática e sua viabilidade de tratamento no âmbito regulatório.

3.2. Para fins de avaliação, as contribuições serão classificadas nas seguintes categorias:

- alteração de tema existente; ou
- sugestão de tema novo.

Alteração de tema existente

3.3. Nas contribuições classificadas como alteração de tema existente, serão avaliados os seguintes aspectos:

- se a proposta altera efetivamente o escopo, o objeto ou a abordagem regulatória do tema já previsto na Agenda Regulatória; e
- o estágio de desenvolvimento regulatório da matéria.

3.4. Contribuições relacionadas à alteração de temas que já se encontrem em estágio avançado de desenvolvimento regulatório, especialmente aqueles com AIR preliminar elaborada, serão consideradas inelegíveis para fins de revisão da Agenda Regulatória. Isso porque eventual modificação de escopo nessa fase pode implicar elevado custo administrativo e operacional, incluindo a necessidade de reabertura de estudos técnicos, revisão de diagnósticos, reavaliação de alternativas regulatórias, retrabalho analítico e replanejamento das etapas subsequentes do processo regulatório.

3.5. Nessas hipóteses, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente, para conhecimento e eventual avaliação no âmbito de suas atribuições institucionais.

Sugestão de tema novo

3.6. As sugestões de novos temas serão avaliadas conforme os seguintes critérios de elegibilidade:

- definição clara e objetiva do escopo regulatório, em conformidade com as competências legais e institucionais da Antaq;
- envolvimento de normas de caráter geral e abstrato que possam afetar a prestação de serviços aos usuários ou a atuação do mercado;
- contribuição para o alcance dos objetivos estratégicos da Agência; e
- não enquadramento nas hipóteses de dispensa previstas no Manual da Agenda Regulatória da Antaq.

4. CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

4.1. Ao todo, foram validadas 99 (noventa e nove) contribuições, das quais 8 (oito) correspondem a manifestações de unidades organizacionais da Antaq; 90 (noventa) foram apresentadas pelo público externo e 1 (uma) foi encaminhada Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

4.2. No âmbito interno, as contribuições distribuíram-se da seguinte forma:

- Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), com 3 (três) contribuições (SEI nºs 2902700, 2887754, 2895156 e 2901158);
- Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH), com 1 (uma) contribuição (SEI nºs 2904310, 2884683, 2891910 e 2891928);
- Superintendência de ESG e Inovação (SESGI), com 2 (duas) contribuições (SEI nºs 2906044, 2902228, 2904928);
- Superintendência de Outorgas (SOG), sem contribuições (SEI nº 2922851);
- Gerência de Regulação da Navegação (GRN), sem contribuições (SEI nº 2904867);
- Gerência de Regulação Portuária (GRP), com 2 (duas) contribuições (SEI nº 2908265).

4.3. Em relação às contribuições externas, foram recebidos 67 (sessenta e sete) formulários eletrônicos durante o período destinado ao mapeamento da Revisão Ordinária da Agenda Regulatória. Desse total, 65 (sessenta e cinco) formulários foram considerados válidos, uma vez que os formulários nº 1 e nº 26 foram desconsiderados por não conterem qualquer manifestação passível de análise.

4.4. Ressalta-se que diversos formulários continham mais de uma proposta de aperfeiçoamento regulatório. Nesses casos, as sugestões foram desmembradas, individualizadas e avaliadas separadamente, resultando em 90 (noventa) contribuições externas, cuja análise consta da Seção 5 deste Relatório Técnico.

4.5. Por fim, em observância aos princípios da eficiência, da celeridade e da economia processual, foi igualmente considerada, para os fins da presente revisão, a proposta encaminhada pelo Ministério de Portos e Aeroportos por meio do Ofício nº 282/2026/SE-MPOR (SEI nº 2901659), constante do Processo nº 50300.013609/2026-80, que propõe a elaboração de ato normativo destinado a estabelecer parâmetros e procedimentos padronizados para a utilização de biometria no setor de transportes aquaviários.

5. ELEGIBILIDADE

5.1. Das contribuições internas:

Sugestão de temas	
Número: 01	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Temas: 2.5 e 2.6. Ampliação dos temas 2.5 e 2.6 da Agenda para alcançar outros pontos tratados na Resolução 62-Antaq. Revisão ampliada da Resolução nº 62-ANTAQ, com vistas ao aperfeiçoamento de definições, direitos e obrigações dos agentes do transporte marítimo de contêineres, abrangendo: conceitos de agentes intermediários e NVOCC; continuidade do serviço e devolução de contêineres; direitos dos usuários e transparência informacional; direitos dos transportadores e agentes intermediários; vedação à cobrança de armazenagem adicional; supressão de escala; e cobranças sujeitas à restituição, incluindo a sobre-estadia.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Os Temas 2.5 e 2.6 possuem escopos definidos. Além disso, o Tema 2.6 encontra-se em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 02: Em elaboração do Relatório de AIR preliminar, com finalização das oficinas), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 02	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Revisão da Resolução Antaq nº 75/2022. Retorno do Tema 3.6 "Revisão da Resolução Antaq nº 75/2022" com escopo revisado e ampliado, fundamentando-se nos seguintes aspectos: Revisão completa das obrigações e infrações comuns. A norma vigente de fiscalização portuária não passou por atualização sistemática nos últimos anos no que concerne às obrigações e infrações de caráter geral, aplicáveis

	transversalmente às instalações portuárias. Tal defasagem compromete a efetividade da atuação fiscalizatória e a segurança jurídica dos regulados, tornando imprescindível uma revisão integral dessas disposições; Tratamento específico e aprofundado dos temas "concessão de porto organizado" e "cessão de uso onerosa" . Embora tais matérias tenham sido objeto de abordagem atualmente em curso no processo de revisão da Resolução Antaq nº 75/2022, recentemente submetido à Audiência Pública, esta GRAT avalia que o tratamento conferido foi de caráter mais genérico e emergencial, tendo em vista a necessidade de atendimento fiscalizatório e regulatório ao acompanhamento dos investimentos associados à Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS e à concessão portuária da Vports, contextos que demandam a definição de novas obrigações e infrações específicas para essas modalidades, de forma a assegurar o adequado controle regulatório e a responsabilização proporcional dos agentes envolvidos, não contemplando o nível de especificidade normativa que a conjuntura atual exige.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 03	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Padronização e compartilhamento de dados do transporte marítimo. Estabelecimento de diretrizes normativas para padronização, estruturação e compartilhamento de dados do transporte marítimo, com adoção de APIs no modelo <i>push</i> , identificadores globais únicos (GLN/ISO IEC 6523) para terminais e berços, e registros temporais no padrão ISO 8601, em alinhamento ao PCO Guide (IMO) e ao MTDS (FMC). A ausência de padrões nacionais para coleta, armazenamento e compartilhamento de dados gera ineficiências críticas na cadeia logística marítima — incluindo insegurança jurídica em cobranças de sobre-estadia e armazenagem adicional — e expõe o Brasil ao risco de desconexão das redes informacionais internacionais em consolidação. A intervenção normativa da Antaq, amparada nos arts. 20 e 27 da Lei nº 10.233/2001 e na Lei nº 12.815/2013, é necessária para superar a falha de coordenação do setor, garantir a interoperabilidade dos portos nacionais e promover ganhos de eficiência logística, previsibilidade e proteção ao usuário.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 04	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: 3.7 "Recomposição cautelar do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados e concessões". Recomendação de avaliar a eventual transversalidade da matéria em relação ao modal hidroviário, especialmente diante das parcerias com o setor privado em fase de estruturação. Nesse contexto, devem ser devidamente consideradas as especificidades da Lei nº 10.233, de 2001, notadamente no que tange à atuação da ANTAQ como Poder Concedente em sentido material. Ressalte-se, ademais, que a solução a ser adotada para o item 3.6 tende a produzir impactos diretos nas concessões hidroviárias , sobretudo no que se refere à alocação de riscos e aos mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não

Justificativa	Contribuição de caráter geral sem escopo ou o objeto específico. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição/recomendação será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.		
Número: 05			
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal		
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo		
Contribuição	Tema: 3.2 "Atualização da Norma de Fiscalização Portuária - Resolução Antaq nº 75/2022". Sugestões para alterações, inclusões e/ou retiradas de dispositivos constantes da supracitada Resolução: Tabela 1 - Sugestões da GEA para a R 75/22		
	Art. 33, VII	APP	Manter
	Art. 33, XIII	Omissões	Não enviar dados sobre omissões de navios e supressões de cargas no formato exigido pelo Sistema de Desempenho Portuário (SDP) da Antaq: multa de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais)
	Art. 33, XXXII	Prestação de dados falsos ou falsear dados	Manter
	Art. 33, XXXIX	SDP	deixar de encaminhar, através de sistema disponibilizado na página da Internet da ANTAQ, até o vigésimo dia do mês subsequente às desatracações ocorridas na instalação portuária (porto organizado, terminal arrendado ou terminal autorizado), informações requeridas pelo Sistema de Desempenho Portuário (SDP), com conteúdo e formatos exigidos em Portaria suplementar assinada pelo Diretor-Geral da ANTAQ: multa de até R\$ 30.000,00
	Art. 34, I	Geral	considerar colocar esse artigo para a Seção II - Das infrações comuns aos agentes , com a seguinte redação: Art. 34, I - deixar de divulgar mensalmente, em sua página na Internet, os dados de movimentação de cargas e passageiros, em harmonia com os dados do Sistema de Desempenho Portuário da ANTAQ (SDP), bem como as linhas regulares de navegação que frequentam as respectivas instalações portuárias e, no caso de portos organizados, a relação atualizada dos operadores portuários pré-qualificados: multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais)
	Art. 34, IV	Receitas Tarifárias	Manter ou considerar incluir as tarifas cobradas para cada atracação. Nesse caso, seria necessário a elaboração de novo sistema para receber esses dados da alocação das receitas por atracação em sintonia com os códigos dados nas atracações do SDP. Obs. Atende ao que pede o Sistema de Contabilidade Regulatória?
Elegível?	☐ Sim ☒ Não		
Justificativa	O Tema 3.2 encontra-se em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 06: Em análise das contribuições sociais), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, considerando que a revisão completa da Resolução Antaq nº 75/2022 se encontra sob avaliação para eventual		

reincorporação à Agenda vigente, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.	
Número: 06	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Revisão da Resolução Antaq nº 99/2023. A ação consiste na revisão da Resolução Antaq nº 99, de 31 de maio de 2023, que regulamenta a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em águas sob jurisdição nacional em portos públicos e nas instalações portuárias autorizadas pela Antaq. A revisão mostra-se necessária, especialmente em razão dos questionamentos apresentados por empresas do setor regulado acerca de dispositivos da norma. Além disso, pretende-se promover a atualização da legislação aplicável aos prestadores de serviços de retirada de resíduos de embarcações, incluindo a possibilidade de a Autoridade Portuária prestar diretamente tais serviços, mesmo na existência de empresas habilitadas no porto organizado. Busca-se, ainda, avaliar a adoção de procedimentos simplificados para instalações portuárias dedicadas exclusivamente a operações com embarcações engajadas na navegação interior, bem como a viabilidade de implementação da denominada “taxa indireta” pelos portos e instalações portuárias brasileiros. Ademais, verifica-se a necessidade de atualização do Anexo II da Resolução, considerando a classificação atualmente utilizada no “Port Reception Facility Database”.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 07	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Revisão da Resolução Antaq nº 75/2022. Revisar a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas, tendo em vista a necessidade de aprimoramento e atualização das regras de fiscalização, bem como a adequação do normativo aos novos desafios impostos à fiscalização.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 08	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Metodologia para análise de abusividade de preços portuários. Desenvolvimento de metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres. Tema remanescente da Agenda 2022-2024, conduzido no processo nº 50300.016365/2020-00.

Elegível?	☒ Sim ☐ Não
------------------	---

5.2. Das contribuições externas:

Sugestão de temas	
Número: 09	
Entidade: Transportes Bertolini Ltda. Formulário: 2	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Revisão da Resolução Antaq nº 99/2023. 1-Adaptar a Legislação sobre coleta de resíduos, nos terminais de pequeno e médio porte, que operam com embarcações do tipo empurradores e balsas na Navegação Interior de cargas. 2-Adaptar as fiscalizações dos terminais portuários à realidade dos terminais que pequeno e médio porte, que operam com embarcações próprias, retirando exigência que não cabem no tipo de operação desses terminais.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 10	
Entidade: Contribuição pessoal - Carlos Henrique Dabus Formulário: 3	
Eixo Temático	☒ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Atualização/revisão da hidrovia do SAL. Se trata de um trecho hidroviário que já foi autorizado balizado porém não utilizado, acho q a sociedade em geral merece essa resposta, pois se trata de um assunto inserido a agenda tanto nacional quanto internacional , redução de impacto ambiental/financeiro. E também dentro da revisão incluir o estudo para transporte de passageiros , reduzindo o tempo de locomoção em pelo menos 3x.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição não apresenta definição clara e objetiva do escopo regulatório pretendido, limitando-se a indicar diretrizes gerais sem delimitação do problema regulatório a ser enfrentado ou da intervenção normativa necessária.
Número: 11	
Entidade: FUGRO BRASIL SERVICOS SUBMARINOS E LEVANTAMENTOS LTDA. Formulário: 4	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias

	☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Conteúdo	Tema 2.7 "Contabilização de TPB para fins de afretamento no REB, com ênfase no apoio marítimo". A presente contribuição tem por objetivo sugerir o aperfeiçoamento da interpretação aplicável ao art. 10, inciso III, da Lei nº 9.432/1997, no que se refere ao tratamento do conceito de "porte equivalente" para fins de afretamento de embarcação estrangeira a casco nu. Para ilustrar a questão, considere-se o seguinte cenário hipotético: EBN com embarcação própria de 1.900 TPB; Limite regulamentar calculado (½ da frota própria, considerando variação regulatória): aproximadamente 1.083 TPB; Afretamentos pretendidos: Embarcação A: 1.400 TPB; Embarcação B: 8 TPB. A soma das embarcações afretadas (1.408 TPB) permanece inferior ao porte da embarcação própria (1.900 TPB). Sob uma leitura material da norma, tal cenário poderia ser compreendido como compatível com o conceito de equivalência, na medida em que não há superação do parâmetro global de referência. Entretanto, conforme interpretação atualmente adotada na prática administrativa, a ressalva prevista no art. 10, inciso III — "ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente" — vem sendo aplicada de forma restritiva, como direito excepcional associado a uma única embarcação, sem possibilidade de utilização adicional ou complementar. Esse entendimento conduz, na prática, à impossibilidade de estruturação de operações que envolvam mais de uma embarcação dentro do critério de equivalência, ainda que não haja extrapolação do limite material vinculado à tonelagem da frota própria. Do ponto de vista jurídico, observa-se que a legislação vigente não disciplina expressamente a utilização sequencial, fracionada ou agregada do conceito de porte equivalente, tampouco estabelece critérios quanto ao eventual aproveitamento de tonelagem remanescente. Nesse contexto, a interpretação atualmente adotada, embora alinhada a uma lógica de controle regulatório, pode gerar resultados práticos que justificam a avaliação de eventual esclarecimento normativo, especialmente à luz da necessidade de assegurar maior previsibilidade e segurança jurídica na estruturação das operações. Cumpre destacar que: a redação legal não estabelece limitação expressa a uma única embarcação; não há vedação expressa à composição de afretamentos dentro de um critério de equivalência global; o regime já admite margens de flexibilidade na aferição de tonelagem, inclusive com variação regulatória, o que reforça a possibilidade de interpretação sistemática do instituto. Adicionalmente, o tema ganha relevância no contexto atual do setor de apoio marítimo, em que a crescente utilização de embarcações de menor porte, incluindo soluções tecnológicas como USVs, demanda a adoção de arranjos operacionais combinados e complementares. Diante disso, propõe-se que seja avaliada, no âmbito regulatório, a oportunidade de: esclarecer que a expressão "pelo menos uma embarcação de porte equivalente" deve ser compreendida como garantia mínima assegurada pela norma, e não necessariamente como limitação quantitativa absoluta; explicitar que a aferição de equivalência pode ser realizada de forma agregada, desde que estritamente respeitado o limite global previsto no art. 10, inciso III, da Lei nº 9.432/1997 e seus parâmetros regulamentares; conferir maior previsibilidade à aplicação do instituto, de modo a permitir sua utilização em consonância com a realidade operacional do setor de apoio marítimo. Reconhece-se que a interpretação atualmente adotada busca preservar o equilíbrio do regime e evitar ampliações indiretas dos limites legais. Nesse sentido, a presente proposta não tem por finalidade ampliar os limites legais de afretamento, mas contribuir, de forma colaborativa, para o aprimoramento da normativa, nos estritos termos da legislação aplicável.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição versa sobre questão interpretativa de dispositivo legal específico, sem impacto direto sobre o escopo do Tema 2.7 atualmente previsto na Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 12	
Entidade: ABAC Formulário: 5	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias

	☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Conteúdo	Tema 2.1 "Afretamento por tempo na navegação marítima". Após o Decreto que regulamentou a Lei 14.301/2022 no tocante ao afretamento a tempo, este item já deveria ter sido superado, ainda que atualmente dependamos do conceito de embarcação sustentável. Importante que a regulamentação dos afretamentos a tempo estimule a existência de frota de bandeira brasileira pois nos afretamentos a tempo previstos na Lei 14301, estas embarcações manterão a bandeira estrangeira.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 13	
Entidade: ABAC Formulário: 6	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Conteúdo	Tema 2.2 "Procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira". A necessidade de atualizar a norma para evitar que empresas sem condições de operarem na cabotagem possam se beneficiar da circularização para atuar no mercado, causa concorrência desigual. Necessário coibir circularizações que apenas testem o mercado. Há que ser considerado o acompanhamento da ANTAQ até o final do processo. Nota-se muitas circularizações que não se concretizam pois eram apenas teste. O prazo já foi ultrapassado e precisamos acelerar pois a forma como vem sendo feita está causando danos ao mercado. Importante que a circularização não perca de vista o princípio da lei 9.432/97 que é o de privilegiar a frota de bandeira brasileira. Atenção especial deve ser dada a bloqueios parciais para garantir a preferência da bandeira brasileira, quando houver embarcação brasileira disponível.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 14	
Entidade: ABAC Formulário: 7	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo

cont ribui ção	
Cont ribui ção	Tema 2.4 "Concessão de outorgas na navegação". A necessidade de revisar a norma e rever as outorgas concedidas é mais do que urgente e o prazo de 2026 merece ser revisto e antecipado. Há que ser verificado o elevado número de outorgas de cabotagem diante do real numero de EBN que operam na cabotagem. Identificamos que algumas empresas utilizam a outorga para circularizar cargas muito superiores à capacidade da embarcação que apresentam na outorga, sem estas muitas vezes inadequadas à navegação de cabotagem. Com a flexibilização trazida na lei 14.301 para se constituir EBN, os critérios de uso da embarcação brasileira devem ser mais rigorosos e a revisão da norma se faz urgente.
Elegí vel?	☐ Sim ☒ Não
Justi ficat iva	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de priorização de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 15	
Entidade: ABAC Formulário: 8	
Eixo Tem ático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de cont ribui ção	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Cont ribui ção	Tema 2.7 "Contabilização de TPB para fins de afretamento no REB, com ênfase no apoio marítimo". Ainda que o foco seja o apoio marítimo não podemos esquecer que na cabotagem deixou de ser necessário tonelagem para afretamento a casco nu.
Elegí vel?	☐ Sim ☒ Não
Justi ficat iva	A contribuição não tem impacto direto sobre o escopo do Tema 2.7 atualmente previsto na Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 16	
Entidade: ABAC Formulário: 9	
Eixo Tem ático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de cont ribui ção	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Cont ribui ção	Tema 3.5 "Pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado". Aceitamos os pátios como forma de organizar os acessos, que são de responsabilidade da Autoridade Portuária, porém o que temos visto são novos negócios que geram receita à Autoridade Portuária e maior burocracia para acesso dos veículos aos terminais, no final com custos ao usuário da cabotagem. Os pátios devem no mínimo ser

	facultativo, e sempre adotados após esgotar o uso de soluções tecnológica como o agendamento eletrônico a distância.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição não tem impacto direto sobre o escopo do Tema 3.5 atualmente previsto na Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 17	
Entidade: IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S.A. Formulário: 10	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 2.1 "Afretamento por tempo na navegação marítima". - Propostas de Melhoria Flexibilização regulatória do afretamento por tempo . Revisar limites e condicionantes para contratação, ampliando previsibilidade operacional. Harmonização com os instrumentos do BR do Mar . Simplificar procedimentos para afretamento alinhados aos novos mecanismos de estímulo ao transporte marítimo. Redução da assimetria competitiva . Avaliar isonomia entre EBNs nacionais e operadores estrangeiros em contextos comparáveis. Estímulo à eficiência logística . Permitir maior agilidade na alocação de frota em função da demanda (spot vs. contratos de longo prazo). Digitalização e simplificação de processos . Automatização de autorizações e registros junto à ANTAQ.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 18	
Entidade: IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S.A. Formulário: 10	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 2.3 "Impactos e necessidades regulatórias dos diferentes tipos e situações de operação de transferência de combustível entre embarcações, inclusive abastecimento (bunkering)". - Propostas de Melhoria Padronização normativa . Adotar como referência técnica o Manual IBP – Ship to Barge, integrando-o à regulamentação da ANTAQ.

	Classificação clara das operações . Diferenciar: Operações portuárias; Apoio marítimo; Navegação marítima (abastecimento offshore e hub-to-hub) Uniformização de requisitos operacionais . Estabelecer critérios únicos para: Segurança operacional; Proteção ambiental; Certificação de embarcações e operadores. Segurança jurídica . Eliminar ambiguidades regulatórias que geram interpretações divergentes entre agentes e fiscalizadores. Incentivo ao desenvolvimento do bunkering no Brasil . Criar ambiente regulatório competitivo para posicionar o país como hub regional de abastecimento marítimo.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 02: Em elaboração do Relatório de AIR preliminar), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 19	
Entidade: IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S.A. Formulário: 10	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 3.5 "Pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado". - Propostas de Melhoria (Foco em Produtividade e Performance) 1. Definição Clara de Competência Reguladora . Estabelecer critérios objetivos para diferenciar: Infraestrutura portuária regulada; Infraestrutura logística complementar (fora do porto). 2. Integração Operacional Porto—Retroárea . Incentivar modelos integrados de gestão logística: Sincronização com janelas operacionais dos terminais; Uso de sistemas de agendamento.(slotting) 3. Digitalização e Gestão de Fluxo . Implementar plataformas digitais obrigatórias para: Controle de acesso; Sequenciamento de carga; Monitoramento em tempo real. 4. Redução de Congestionamentos . Estabelecer diretrizes para: Distribuição de fluxos ao longo do dia; Uso de pátios como “pulmão logístico”. 5. Modelos Contratuais Flexíveis . Permitir diferentes formatos: Contratos privados; Credenciamento simplificado; Parcerias com terminais e operadores logísticos. 6. Indicadores de Desempenho (KPIs) . Definir métricas mínimas obrigatórias: Tempo médio de espera; Taxa de utilização do pátio; Índice de pontualidade no acesso ao terminal. 7. Incentivos à Eficiência . Possibilidade de: Certificação de pátios eficientes; Benefícios operacionais para usuários que utilizem sistemas integrados.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição não tem impacto direto sobre o escopo do Tema 3.5 atualmente previsto na Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 20	
Entidade: Contribuição pessoal - Felipe Rodrigues	

Formulário: 11	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Fiscalização Contínua Baseada em Evidências Verificáveis. Objetivo: Regularizar fiscalização automatizada via logs assinados e dados em tempo real, em substituição a auditorias presenciais. Justificativa: Amplia segurança jurídica, reduz custos e moderniza a supervisão regulatória.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto se trata de iniciativa voltada ao aperfeiçoamento dos procedimentos internos de fiscalização e à transformação digital da atuação da Agência, não evidenciando a necessidade de edição ou revisão de ato normativo. Assim, sua implementação pode ser conduzida por medidas administrativas e tecnológicas, sem demandar inclusão na Agenda Regulatória da Antaq no momento.
Número: 21	
Entidade: Contribuição pessoal - Felipe Rodrigues Formulário: 11	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 2: Sandbox Regulatório Aquaviário Objetivo: Criar ambiente controlado para testar tecnologias emergentes (navegação autônoma, portos automatizados) antes da normatização definitiva. Justificativa: Promove inovação com aprendizado regulatório e mitigação de riscos.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição não atende ao critério de elegibilidade, tendo em vista que a matéria já se encontra disciplinada no âmbito regulatório da Agência, conforme Resolução Antaq nº 131, de 18 de agosto de 2025. Não há demonstração de lacuna normativa ou necessidade de revisão que justifique a abertura de novo ciclo regulatório sobre o tema.
Número: 22	
Entidade: Contribuição pessoal - Felipe Rodrigues Formulário: 11	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo

ribuição	
Contribuição	Tema: Cibersegurança Portuária e Aquaviária. Objetivo: Definir requisitos mínimos de segurança cibernética e gestão de incidentes para ativos críticos. Justificativa: Protege infraestrutura essencial e alinha o Brasil a padrões internacionais (IMO, NIST).
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição possui natureza predominantemente geral, sem caracterizar iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 23	
Entidade: Contribuição pessoal - Felipe Rodrigues Formulário: 11	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Interoperabilidade de Dados Portuários. Objetivo: Estabelecer padrões abertos, APIs e governança compartilhada para troca de informações entre entes do setor. Justificativa: Reduz retrabalho, qualifica decisões e aproxima o Brasil do IPCSA e Single Window da OMA.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição possui natureza predominantemente geral, sem caracterizar iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 24	
Entidade: Contribuição pessoal - Felipe Rodrigues Formulário: 11	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Provas de Conhecimento Zero (ZKP) na Conformidade. Objetivo: Regular uso de ZKPs para comprovar conformidade sem expor dados sensíveis. Justificativa: Concilia transparência regulatória com proteção de sigilo comercial e LGPD, tecnologia criptográfica já adotada por bancos centrais e autoridades de dados na UE.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição possui natureza predominantemente geral, sem caracterizar iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 25	

Entidade: Contribuição pessoal - Felipe Rodrigues Formulário: 11	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Conteúdo	Tema: Avaliação de Resultados Regulatórios (ARR) por Dados Digitais. Objetivo: Institucionalizar ARR contínua com dashboards e indicadores automatizados. Justificativa: Fortalece accountability e retroalimenta o ciclo regulatório com evidências.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição possui natureza predominantemente geral, sem caracterizar iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições, tendo em vista a elaboração do Manual de AIR, Monitoramento e ARR da Antaq.
Número: 26	
Entidade: Associação Nacional de Terminais de Cruzeiros Formulário: 12	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Conteúdo	Descrição do tema: Solicitação de abertura de um tema específico de forma a organizar todas as disposições sobre a disciplina da operação, atividade e controle dos terminais de passageiros em um único instrumento, de forma a garantir um tratamento homogêneo das matérias com vistas a uma maior conformidade regulatória e atração de investimento para novos destinos. A equiparação de passageiros e movimentação de cargas cria uma série de inconsistências, que precisam ser devidamente contornadas dentro de uma perspectiva de desenvolvimento do setor de cruzeiros marítimos, tendo em vista que as diferenças das operações não raramente resultam na aplicação de uma lógica incompatível com a operação de passageiros em cruzeiros marítimos. Cumpre ressaltar que não apenas o embarque, desembarque e trânsito de passageiros, mas a própria atividade de apoio que atende os navios de cruzeiros exige uma compreensão integrada e específica para o setor. Nesta linha, cumpre reconhecer que a presença de resoluções diversas carregam um risco maior de conflitos, que podem ser debelados caso se decida pela criação de um microsistema regulatório específico para o tratamento da atividade de cruzeiros marítimos . Finalmente, a existência de diferentes instrumentos de outorgas para o recebimento de cruzeiros marítimos, construídos sem uma ponderação mais aprofundada, tem gerado uma assimetria regulatória que certamente terá um bom encaminhamento com um diploma único sobre a matéria, propiciando a abertura de novos destinos e investimentos. Descrição do objetivo e da justificativa: Esta contribuição tem por objetivo retomar o paradigma estabelecido Resolução nº 1.556/2009 e na Resolução nº 3.290/2014 da ANTAQ de um tratamento conjunto e sistemático para as outorgas concedidas para o desenvolvimento das atividades afetas as Instalações Portuárias de Turismo . Esta é uma medida que se justifica pela necessidade de se evitar uma assimetria regulatória que impõe obrigações distintas para arrendatários, autorizatários e até empresas detentoras de registro. Não apenas isto, esta iniciativa se mostra relevante como forma de reduzir a litigiosidade que atravessa diferentes matérias relacionadas a operação, escalação de trabalhadores perante o OGMO, cobrança de tarifas portuárias, dentre outras, que poderão ter mitigado o potencial de controvérsia, caso venha a se decidir pela criação de uma Resolução inteiramente dedicada a atividade e operação de Instalações Portuárias de Passageiros, como havia no passado recente. Cumpre asseverar, finalmente, que esta atividade merece um tratamento específico por estabelecer uma relação virtuosa “porto-cidade” mais

	contundente do que a operação de carga, tendo uma dimensão turística e de desenvolvimento local diferente e importante, que precisa receber um esforço direcionado desta r. Agência Reguladora.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 27	
Entidade: Associação de Terminais Portuários Privados - ATP Formulário: 13	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Sugestão de retirada do item 3.3 da Agenda Regulatória 2025–2028, referente à revisão da Resolução ANTAQ nº 71/2022, considerando que a matéria ainda se encontra em processo de amadurecimento institucional e de discussão técnica no âmbito do Programa Navegue Simples, iniciativa coordenada pelo Ministério de Portos e Aeroportos voltada à simplificação e modernização dos procedimentos administrativos relacionados aos Terminais de Uso Privado – TUPs. A Resolução nº 71/2022 constitui norma recente e estruturante para o setor portuário, tendo consolidado relevantes avanços em termos de racionalização procedimental, previsibilidade regulatória e organização dos processos de autorização de instalações portuárias. Nesse contexto, a abertura de novo processo revisional amplo neste momento pode gerar insegurança regulatória e sobreposição com as discussões já em andamento no âmbito do GT-01 do Programa Navegue Simples. Além disso, entende-se que os principais desafios atualmente enfrentados pelo setor, relacionados aos processos de outorga, decorrem muito mais da necessidade de aprimoramento operacional, integração institucional e uniformização de fluxos administrativos do que propriamente de insuficiências estruturais da Resolução nº 71/2022. Cumprir destacar, ainda, que o GT-01 do Programa Navegue Simples, criado especificamente para revisar e simplificar os processos administrativos envolvendo TUPs junto ao MPOR e à ANTAQ, não exauriu suas funções. Tal entendimento advém do comparativo realizado com o andamento dos demais grupos de trabalho estabelecidos do âmbito do Navegue Simples, os quais vêm buscando realizar um trabalho detalhado, em reuniões periódicas, e de construção em parceria com o setor. Relembramos que o GT-01 foi o motivo principal de criação do programa Navegue Simples, qual seja, a desburocratização do setor. No entanto, não houve reunião de debate com os integrantes externos do grupo, tendo sido realizada uma tomada de subsídios, de cunho geral. Desta feita, entendemos que o GT-01 não viabilizou a construção conjunta das soluções regulatórias pretendidas e, por isso, não concluiu ainda o objetivo principal que é o diagnóstico dos principais gargalos, bem como a identificação das melhores soluções, o que seria o material mais adequado para eventual revisão da Resolução nº 71/2022. Dessa forma, entende-se que eventual discussão sobre aperfeiçoamentos regulatórios relacionados às outorgas portuárias deve, neste momento, permanecer concentrada no âmbito técnico e colaborativo já instaurado pelo Programa Navegue Simples, evitando-se a abertura paralela de revisão normativa ampla sem a prévia consolidação das discussões institucionais em curso. Assim, considerando a necessidade de preservação da segurança jurídica, da estabilidade regulatória e da coerência institucional das iniciativas atualmente em desenvolvimento, a ATP sugere a retirada do item 3.3 da Agenda Regulatória 2025–2028.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de retirada de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 28	
Entidade: Associação de Terminais Portuários Privados - ATP Formulário: 14	

Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Conteúdo	Sugestão de exclusão do item 3.10 da Agenda Regulatória 2025–2028 em decorrência da compreensão de que o tema ainda não reúne elementos técnicos, regulatórios e institucionais suficientes que justifiquem a abertura de novo ciclo revisional amplo sobre matéria recentemente regulamentada pela própria ANTAQ após extenso processo regulatório acompanhado de AIR, participação social, consultas públicas e amadurecimento técnico ao longo de vários anos. A regulamentação atualmente vigente (Resolução nº 109/2023 e Resolução nº 72/2022), ainda se encontra em fase recente de consolidação operacional e concorrencial, inexistindo, até o momento, demonstração objetiva de falhas regulatórias sistêmicas, prejuízos concorrenciais concretos ou disfunções estruturais que justifiquem a reabertura ampla da discussão normativa. Além disso, caso essa douta Agência Reguladora entenda que existe necessidade de eventual rediscussão estrutural do tema, o instrumento que se mostraria mais adequado para essa avaliação seria a Avaliação de Resultado Regulatório. Realizar alterações significativas em instrumentos recentes sem cumprir a etapa de ARR, poderia comprometer a racionalidade regulatória e reduzir a previsibilidade institucional necessária ao setor portuário, especialmente em ambiente intensivo em investimentos de longo prazo, elevada complexidade logística e forte dependência de estabilidade regulatória. Também merece atenção o fato de que o tema envolve matérias extremamente sensíveis para os terminais de contêineres, tais como: dinâmica concorrencial, liberdade de preços, modelos operacionais e estruturas comerciais. A experiência prática do setor demonstra que os terminais portuários operam sob realidades operacionais distintas, com diferentes estruturas logísticas, perfis de carga, modelos contratuais e dinâmicas de custo, o que torna temerário a adoção de soluções regulatórias excessivamente padronizadas ou intervenções abstratas sobre modelos comerciais e operacionais. A ATP entende ainda que a abertura de discussões regulatórias estruturais sem delimitação objetiva do problema regulatório e sem adequada maturação institucional, tende a gerar insegurança jurídica, aumento da litigiosidade e instabilidade regulatória em temas já amplamente debatidos pela própria Agência nos últimos anos. Dessa forma, a ATP sugere a retirada do item 3.10 da Agenda Regulatória 2025–2028 e, caso a Agência entenda pertinente a discussão do tema, o estabelecimento de um ARR.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de retirada de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 29	
Entidade: Associação de Terminais Portuários Privados - ATP Formulário: 15	
Eixo Temático	☒ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Conteúdo	A Associação de Terminais Portuários Privados - ATP entende pertinente a inclusão do tema relacionado à mitigação dos impactos das estiagens severas na navegação interior na Agenda Regulatória da ANTAQ, considerando os impactos cada vez mais relevantes que eventos hidrológicos vêm produzindo sobre a logística aquaviária nacional. Nos últimos anos, períodos prolongados de estiagem passaram a gerar restrições operacionais significativas em

importantes corredores hidroviários, afetando calado, capacidade de carga, previsibilidade operacional e eficiência logística da navegação interior, além de provocar aumento de custos e migração extraordinária de cargas para outros modais.

Embora tais eventos tenham intensidade variável, sua ocorrência é previsível em bases sazonais e estatísticas, o que impõe ao regulador a necessidade de estruturar respostas normativas antecipadas. A previsibilidade desses fenômenos justifica a adoção de mecanismos regulatórios voltados à gestão de risco, com o objetivo de conferir maior estabilidade e segurança jurídica às operações.

Nesse cenário, necessário que a ANTAQ avance na **definição de diretrizes regulatórias que estabeleçam parâmetros objetivos para atuação em situações de estiagem, incluindo critérios técnicos para restrição de navegação, redução de calado, protocolos operacionais e procedimentos de comunicação de risco hidrológico. A ausência de regras previamente estabelecidas tende a ampliar a insegurança regulatória, dificultar o planejamento dos agentes econômicos e aumentar a litigiosidade no setor.**

A ATP entende que a atuação regulatória da Agência sobre o tema pode contribuir para organização mais eficiente das respostas institucionais em situações hidrológicas extremas, sem que isso implique sobreposição às competências relacionadas à execução de obras, gestão hídrica ou formulação de políticas públicas atribuídas a outros órgãos.

Por fim, sugere-se que eventual desenvolvimento regulatório da matéria seja conduzido com ampla participação setorial e baseado em estudos técnicos específicos, considerando os impactos logísticos, econômicos e operacionais decorrentes das estiagens severas sobre a navegação interior e sobre a integração multimodal do sistema de transportes brasileiro.

Elegível?
☒ Sim
☐ Não

Número: 30

Entidade: USUPO - ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA
 Formulário: 16

Eixo Temático
☐ Navegação Interior
☐ Navegação Marítima
☒ Instalações Portuárias
☐ Transversal

Tipo de contribuição
☐ Alteração de tema existente
☒ Sugestão de tema novo

Contribuição
 Revisão e aprimoramento da Resolução nº 109/2023 - Justificativa: conferir maior simplificação, clareza e previsibilidade dos serviços prestados pelos Terminais, com o objetivo de mitigar conflitos e interpretações divergentes, a partir de um melhor alinhamento com terminais no exterior, aumentando, assim, a competitividade no Brasil.

Elegível?
☐ Sim
☒ Não

Justificativa
 A revisão da Resolução nº 109/2023 será realizada no bojo da execução do Tema 3.10 da Agenda Regulatória 2025-2028 "Definição dos serviços e das responsabilidades dos terminais portuários de contêineres por cargas sujeitas a trânsito aduaneiro ou submetidas a desembarço aduaneiro na modalidade de despacho sobre águas e temas correlatos."

Número: 31

Entidade: USUPO - ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA
 Formulário: 16

Eixo Temático
☐ Navegação Interior
☒ Navegação Marítima
☐ Instalações Portuárias
☐ Transversal

Tipo de contribuição
☐ Alteração de tema existente
☒ Sugestão de tema novo

Contribuição	Revisão e correção da Resolução nº 112/2024 - Justificativa: promoção de melhor balanceamento e equilíbrio na distribuição de riscos entre os agentes frente as situações hipotéticas causadoras de sobrestadia na armazenagem, as quais, majoritariamente, para não dizer de forma predominante, recaem sobre os usuários, cabendo correção, em especial, àquela que estabelece como sendo desses a assunção de custos de sobrestadia nas situações que fogem totalmente de seu controle e responsabilidade, como na hipótese de greve da Receita Federal. A matriz de risco atual não está apta a atender a sua finalidade, tampouco serve de parâmetro também para as hipóteses de sobrestadia de contêineres, conforme propõe a Antaq.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A matéria foi objeto de amplo debate por ocasião da recente elaboração da Resolução nº 112/2024. A matriz constante do referido ato normativo aloca os eventos paredistas da Receita Federal do Brasil (RFB) aos usuários, em razão de sua maior proximidade com os riscos inerentes ao negócio por eles desenvolvido, valendo-se do conceito de evento fortuito interno. Tal conceito é amplamente empregado na atribuição de responsabilidades entre agentes do setor, inclusive transportadores e terminais portuários, não propriamente quanto aos desdobramentos do evento em si, mas aos efeitos dele decorrentes, especialmente no que se refere à armazenagem adicional. Nesse contexto, entende-se que a proposição traduz inconformismo com as escolhas regulatórias adotadas pela Antaq, já consolidadas em ato normativo específico, formal e materialmente amparado por processo regulatório adequado. Considerando, ainda, o exíguo lapso temporal de vigência da Resolução nº 112/2024, mostra-se inoportuna a rediscussão da matéria neste momento, sem prejuízo de eventual reexame no âmbito de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR).

Número: 32

Entidade: ABRATEC
Formulário: 17

Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	A ABRATEC sugere que o item 3.10 da Agenda Regulatória seja substituído por uma Análise de Resultado Regulatório para a Resolução 109/2023, pois esta resolução é bastante recente, observou processo regulatório robusto e não existe motivação fática para a revisão normativa.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de retirada de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.

Número: 33

Entidade: Grupo CBO
Formulário: 18

Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
----------------------	--

Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Primeiramente, gostaríamos de sugerir que a participação das empresas do setor de apoio marítimo através de consulta pública seja viabilizada, dado que é essencial para que os temas regulatórios reflitam, de forma adequada, a realidade operacional, comercial e técnica do mercado de apoio marítimo. Seguem abaixo as nossas contribuições para os itens 2.2, 2.4 e 2.7 da agenda regulatória dos anos 2025-2028: 2.2 - Definir critérios objetivos e prazos claros para os procedimentos de circularização e bloqueio, abrangendo os prazos máximo de 60 dias para manifestações das empresas circularizantes e das empresas bloqueantes e prazo de até 15 dias para análise e emissão de Parecer pela ANTAQ, para que a demora na resolução das negociações não se perpetue ultrapassando a janela de mobilização circularizada. Adicionalmente, sugere-se a definição de limite máximo de validade do Certificado de Autorização de Afretamento de até seis meses, considerando que as condições de mercado, disponibilidade de embarcações e necessidades operacionais podem se alterar significativamente nesse período. Também se entende necessária a criação de normas específicas para o bloqueio parcial, contemplando critérios como idade da embarcação, tipo de operação, percentual de atendimento ao escopo requerido, capacidade operacional e período de disponibilidade, dado que atualmente há dúvidas sobre a interpretação e aplicabilidade do bloqueio do tipo parcial. Em caráter exemplificativo, em uma circularização com prazo de 365 dias, considera-se razoável admitir bloqueios parciais por embarcações brasileiras que atendam parte dos requisitos técnicos estabelecidos, por período correspondente a até 25% do prazo total da contratação, conforme disponibilidade operacional. Esse percentual representaria aproximadamente 90 dias de empregabilidade para um ativo nacional, promovendo melhor aproveitamento da frota brasileira sem comprometer a continuidade operacional do contratante. Sugerimos que a embarcação brasileira deverá possuir idade igual ou inferior a 20 anos, exceto nos casos em que a embarcação estrangeira objeto da circularização tenha idade superior a esse limite. Nessa hipótese, seria admitida embarcação brasileira com idade equivalente à da embarcação estrangeira. Adicionalmente, embarcações do tipo PSV deverão comprovar capacidade de atendimento de, no mínimo, 60% do volume total requerido por viagem, conforme o tipo de operação. Já as embarcações do tipo AHTS deverão demonstrar capacidade para atender, ao menos, 60% da demanda requerida, mediante comprovação do escopo de trabalho e estimativa da frequência de execução das atividades. 2.4 É imperativo que a outorga para atuação no apoio marítimo seja concedida apenas a empresas que efetivamente possuam embarcações aptas à prestação desse tipo de serviço. 2.7 Contabilização de TPB para fins de afretamento no REB, com ênfase no apoio marítimo” continua como “não iniciado” e com previsão de análise para 2026, mas ainda sem relator designado. Acórdão proferido no bojo do Processo Administrativo nº 50300.008535/2025-89 (Acórdão 374/2025, anexo), inaugurado pela própria Antaq para atender o disposto no acórdão que julgou o nosso Recurso Administrativo e determinou “à Superintendência de Regulação que, com o apoio das demais unidades técnicas da Agência, realize análise circunstanciada dos fundamentos apresentados pelas recorrentes, dos reflexos da metodologia prevista na IN 01/2024-ANTAQ sobre o setor de navegação e dos impactos da iminente regulamentação do Programa BR do Mar”. Ao realizar a referida análise, a Antaq acolheu integralmente nossos argumentos para “manter suspensa cautelarmente, até que a regulamentação de seu objeto seja discutida dentro da Agenda Regulatória da ANTAQ, os efeitos da Instrução Normativa nº 01/2024-ANTAQ” (grifou-se), incluindo o tema “Contabilização de TPB para fins de afretamento no REB, com ênfase no apoio marítimo” na Agenda Regulatória da ANTAQ de 2025 a 2028.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição acerca do Tema 2.2 se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 deste Relatório A contribuição acerca do Tema 2.4 não tem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A contribuição acerca do Tema 2.7 não tem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de priorização de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 34	

Entidade: Wilson Sons S.A. Formulário: 19	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tendo em vista a relevância do tema "3.7. Recomposição cautelar do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados e concessões" para os terminais portuários, sugerimos que sua apreciação antecipada para o ano de 2026.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de priorização de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 35	
Entidade: ABRATEC Formulário: 20	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	A Abratec sugere que o item 3.10 da Agenda Regulatória 2025-2028 seja transferido para a Agenda de ARR, mediante a realização prévia de avaliação de resultado regulatório antes de se iniciar qualquer revisão normativa da Res. 109/2023, que tem apenas 30 meses de vigência, tendo recebido selo ouro de excelência regulatória do MDIC, sendo certo que não existem elementos robustos de motivação para que seja levada a cabo a revisão prematura do normativo.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de retirada de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 36	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 21	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal

Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Transparência Operacional e Indicadores de Desempenho Portuário. Objetivo: Estabelecer indicadores mínimos de desempenho (KPIs) relacionados à produtividade portuária, movimentação horária, taxa de ocupação de pátio, abertura de gate, rolagem de carga, atrasos e omissões de escala, com divulgação padronizada e transparente aos usuários. Justificativa: A ausência de informações padronizadas e auditáveis compromete a previsibilidade logística e impede o adequado planejamento dos embarcadores. Atualmente, cancelamentos antecipados de prazo ("cut-off") frequentemente não são registrados como rolagem de carga, distorcendo os indicadores efetivos de atraso e prejudicando a transparência da operação. A omissão de escalas é um problema recorrente, especialmente no Porto de Rio Grande, frequentemente preterido em favor de outros portos ou cargas. Além dos atrasos ao cliente final, a prática compromete a reposição de contêineres vazios, uma vez que os navios responsáveis pelo reposicionamento deixam de atracar, gerando escassez de equipamentos para novos embarques. Em operações de desembarque, também há preterição de portos do Nordeste para adequação de rota dos navios, resultando em transbordos e permanência da carga em portos intermediários até posterior redestinação, causando atrasos significativos. Outro impacto relevante ocorre quando cargas atrasadas chegam simultaneamente às cargas embarcadas regularmente, gerando acúmulo operacional nos destinos, sem flexibilização proporcional dos prazos de armazenagem. O custo decorrente dessa desorganização operacional acaba sendo transferido ao usuário e ao cliente final.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição será abordado no âmbito dos itens P9 e P13 contidos na Agenda de Estudos 2025-2028 desta Antaq.
Número: 37	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 21	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Revisão da Política de Cobrança do Escaneamento de Contêineres. Objetivo: Reavaliar a política de cobrança e impedir a transferência onerosa da operação ao embarcador. Justificativa: O escaneamento decorre de exigência fiscalizatória da Receita Federal e integra procedimento de controle aduaneiro. Contudo, o custo da operação é integralmente repassado aos embarcadores, muitas vezes com cobrança dissociada do efetivo custo do serviço. A atividade, por estar inserida no âmbito do munus público atribuído à empresa concessionária e vinculada à fiscalização estatal, deve ser imputada às suas obrigações institucionais, não podendo constituir fonte de lucro ou receita extraordinária aos operadores.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado ao Tema "Metodologia para análise de abusividade de preços portuários", oriundo da Agenda Regulatória 2022–2024, que se encontra sob avaliação para eventual reincorporação à Agenda vigente. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 38	

Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 21	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Diretrizes Regulatórias para Sobretaxas Vinculadas a Insumos Voláteis (Fuel Surcharge). Objetivo: Instituir diretrizes regulatórias que estabeleçam critérios objetivos e transparentes para criação, aplicação, revisão e encerramento de sobretaxas vinculadas a insumos voláteis, especialmente as relacionadas ao combustível marítimo (Fuel Surcharge/Bunker Surcharge), assegurando previsibilidade, proporcionalidade e equilíbrio contratual nas relações entre armadores e usuários. Justificativa: A cobrança adicional de Fuel Surcharge, aplicada sob a justificativa de recomposição de custos relacionados ao combustível marítimo (bunker), vem sendo estabelecida de forma unilateral pelos armadores, sem transparência metodológica, memória de cálculo ou critérios objetivos que permitam ao usuário avaliar a razoabilidade e proporcionalidade dos valores cobrados. Comunicados recentes do setor impuseram sobretaxas expressivas, sem abertura para discussão com os embarcadores ou demonstração técnica que justifique os montantes aplicados. Além disso, não há definição de mecanismos regulatórios que estabeleçam gatilhos objetivos para redução proporcional das sobretaxas em cenários de queda do preço do combustível, tampouco critérios claros para revisão ou encerramento das cobranças.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 39	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 22	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Criação de Matriz de Abusividade e canal ágil de resposta ao usuário. Objetivo: Estabelecer matriz de abusividade regulatória e canal de resposta célere aos usuários. Justificativa: Os usuários frequentemente enfrentam dificuldades para identificar práticas abusivas e compreender quais situações configuram infrações regulatórias ou desequilíbrios operacionais. A criação de indicadores objetivos e fluxos ágeis de tratamento permitiria maior segurança jurídica, previsibilidade e efetividade regulatória. A discussão justifica-se pela ausência de uma matriz regulatória ampla e objetiva que permita ao usuário identificar previamente situações potencialmente abusivas, classificar níveis de gravidade, acionar resposta regulatória célere e acompanhar indicadores públicos de reincidência operacional. Também inexistente instrumento consolidado para mapeamento de práticas recorrentes relacionadas à rolagem de carga, omissão de escala, redução arbitrária de free time, cobranças acessórias, discriminação de cargas, indisponibilidade de contêineres e cancelamento antecipado de gate/cut-off, o que compromete a transparência, a previsibilidade operacional e a efetividade da atuação regulatória na defesa dos usuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não

Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado ao Tema "Metodologia para análise de abusividade de preços portuários", oriundo da Agenda Regulatória 2022–2024, que se encontra sob avaliação para eventual reincorporação à Agenda vigente. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 40	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 22	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Fortalecimento dos Mecanismos de Produção e Preservação de Provas nas Relações Regulatórias Portuárias. Objetivo: Avaliar medidas regulatórias que fortaleçam os mecanismos de produção, preservação, compartilhamento e rastreabilidade de informações operacionais e comerciais no setor portuário e marítimo, de modo a reduzir a assimetria informacional e ampliar a capacidade probatória dos usuários diante de eventuais falhas operacionais, cobranças indevidas ou práticas abusivas. Justificativa: Os usuários dos serviços portuários e de transporte marítimo enfrentam significativa dificuldade na produção de provas relacionadas a atrasos, rolagem de carga, omissão de escala, indisponibilidade de contêineres, cancelamento de gate/cut-off, cobranças acessórias e demais ocorrências operacionais que impactam diretamente os custos logísticos e o cumprimento contratual. Em grande parte dos casos, as informações necessárias para comprovação dos fatos permanecem concentradas sob controle exclusivo de armadores, terminais ou operadores, dificultando a atuação regulatória e a defesa dos usuários. A ausência de padronização, rastreabilidade e transparência das informações operacionais compromete a efetividade dos mecanismos de fiscalização e reduz a capacidade do usuário de demonstrar recorrência, nexos operacionais e eventual abusividade nas práticas adotadas. Nesse contexto, mostra-se relevante o desenvolvimento de instrumentos regulatórios voltados à preservação de registros operacionais, compartilhamento mínimo de informações e fortalecimento da transparência regulatória, favorecendo maior equilíbrio nas relações entre operadores e usuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição apresentada não possui escopo definido para ser normatizado. Nada obstante, o assunto da contribuição está relacionado à melhoria do Sistema de Desempenho Portuário - SDP que será analisado na Revisão ampla da Resolução Antaq nº 75/2022, que se encontra sob avaliação para eventual reincorporação à Agenda vigente. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 41	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 22	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Diagnóstico da Demora na Liberação Documental e Revisão de Free Time. Objetivo: Promover diagnóstico regulatório e operacional sobre a demora na liberação documental e os impactos da redução dos prazos de free time. Justificativa: A morosidade na emissão e liberação documental compromete o prazo efetivo disponível aos embarcadores para devolução e movimentação dos contêineres, gerando custos adicionais de armazenagem,

	detention e demurrage. Além disso, há crescente imposição de prazos exíguos pelos armadores para realização das operações logísticas pelos usuários, sem compatibilidade com a realidade operacional dos portos e cadeias produtivas. Também merece atenção a diferença entre os modelos porto-porto e porto-porta, especialmente quanto aos prazos de armazenagem e custos associados, os quais frequentemente não refletem critérios transparentes e proporcionais.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter genérico, sem demonstração objetiva de impacto regulatório direto sobre os usuários ou sobre a dinâmica concorrencial do setor. Nesse sentido, não se caracteriza, em princípio, como iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 42	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 23	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Qualidade e Disponibilidade de Contêineres no Padrão Alimentação. Objetivo: Estabelecer padrões mínimos de qualidade, vistoria e disponibilidade de contêineres destinados ao transporte de alimentos. Justificativa: É recorrente a disponibilização de contêineres fora do padrão alimentação, mesmo quando contratados nessa modalidade. Problemas como odores, necessidade de troca de borrachas, ventilação inadequada, presença de furos e riscos de contaminação física ou química impactam diretamente a segurança da carga e a previsibilidade logística. O embarcador somente toma conhecimento da condição do equipamento no momento do carregamento e, diante dos deadlines impostos, frequentemente não possui tempo hábil para solicitar substituição sem comprometer o embarque. Há evidente desequilíbrio contratual, pois, na devolução do contêiner, qualquer avaria gera cobrança imediata ao usuário, enquanto não há o mesmo rigor na entrega do equipamento pelos armadores e depots. Soma-se a isso a deficiência estrutural de determinados depots, que sequer possuem infraestrutura mínima para manutenção adequada dos contêineres.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Parte substancial da contribuição envolve aspectos técnicos, sanitários e operacionais relacionados à qualidade física e sanitária dos contêineres destinados ao transporte de alimentos, tema que extrapola parcialmente o núcleo de competência regulatória da Agência Nacional de Transportes Aquaviários e pode envolver atribuições concorrentes de outros órgãos públicos e normas técnicas especializadas.
Número: 43	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 23	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo

Cont ribui ção	Tema: Dimensionamento da Capacidade Operacional e Gestão de Pátio no TECON Rio Grande. Objetivo: Dimensionar a capacidade real de armazenagem de contêineres no TECON Rio Grande e promover gestão integrada de pátio com monitoramento em tempo real da ocupação. Justificativa: Os armadores estabelecem deadlines rigorosos, exigindo posicionamento antecipado dos contêineres no terminal até três dias antes da atracação do navio. Contudo, o terminal deve possuir capacidade estática compatível com os bookings disponibilizados pelos próprios armadores. A insuficiência de espaço e a ausência de gestão integrada geram congestionamentos, retrabalhos, perda de produtividade e aumento de custos operacionais. Medidas como segmentação de áreas por tipo de carga, integração entre terminal e usuários e melhoria da previsibilidade operacional são essenciais para maior eficiência logística.
Elegí vel?	☐ Sim ☒ Não
Justi ficat iva	Contribuição direcionada especificamente ao TECON Rio Grande, envolvendo aspectos operacionais e gerenciais de terminal específico, sem repercussão normativa de caráter geral aplicável ao conjunto do setor portuário e aquaviário nacional.
Número: 44	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 23	
Eixo Tem ático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de cont ribui ção	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Cont ribui ção	Tema: Integração Logística e Transporte Intermodal Objetivo: Promover políticas de integração logística e incentivo ao transporte intermodal, especialmente na região Sul. Justificativa: A ausência de infraestrutura ferroviária adequada e de integração eficiente entre modais aumenta a dependência do transporte rodoviário, elevando custos logísticos, riscos operacionais e impacto ambiental. A adoção de estratégias integradas entre portos, rodovias, terminais retroportuários e futuras expansões ferroviárias é fundamental para ganho de competitividade das cadeias exportadoras.
Elegí vel?	☐ Sim ☒ Não
Justi ficati va	A contribuição envolve essencialmente coordenação intermodal e infraestrutura de transporte, matérias que extrapolam o campo de atuação normativa da Antaq e dependem de articulação com órgãos de planejamento e infraestrutura.
Número: 45	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 24	
Eixo Tem ático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contr ibuiç ão	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo

Contribuição	Tema: Fortalecimento da Fiscalização <i>ex ante</i> pela Agência Reguladora. Objetivo: Estimular estudos e medidas para fortalecimento do modelo de fiscalização preventiva (ex ante). Justificativa: O modelo predominantemente ex post atualmente adotado, somado à dificuldade de produção de provas pelos embarcadores, reduz a efetividade da atuação regulatória em situações de abuso, discriminação operacional e falhas sistêmicas. A atuação preventiva permitiria identificar padrões recorrentes de descumprimento, assimetrias operacionais e riscos concorrenciais antes da consolidação dos danos aos usuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Embora trate de matéria relacionada à atividade fiscalizatória da Agência e possua potencial repercussão sobre a atuação dos agentes regulados e a proteção dos usuários, a contribuição possui caráter institucional, metodológico e gerencial, sem delimitação clara de problema regulatório específico ou indicação objetiva de inovação normativa necessária. Ademais, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários já adota diretrizes e instrumentos associados à regulação e fiscalização responsiva, baseada em risco e orientada à prevenção, de modo que o fortalecimento de práticas ex ante se insere, em grande medida, no âmbito da execução, aprimoramento e operacionalização de mecanismos já existentes, e não necessariamente na criação de nova norma regulatória de caráter geral e abstrato.
Número: 46	
Entidade: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ Formulário: 24	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Acompanhamento do PL nº 733/2025 e Defesa dos Direitos dos Usuários. Objetivo: Acompanhar e aperfeiçoar o PL nº 733, preservando direitos dos usuários e a transparência regulatória do setor portuário. Justificativa: O projeto traz disposições que podem fragilizar mecanismos de transparência, participação social, não discriminação de cargas e modicidade tarifária, com potencial impacto sobre os usuários dos serviços portuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral sem repercussão normativa de caráter geral aplicável ao conjunto do setor portuário e aquaviário nacional.
Número: 47	
Entidade: FIERGS Formulário: 25	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	A indústria brasileira enfrenta atualmente uma crise logística nos portos que compromete a competitividade das exportações, especialmente de produtos manufaturados e de maior valor agregado. Embora boa parte desses aspectos já estejam contemplados pela presente Agenda Regulatória, a qual a Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul saúda e reconhece a importância, destaca-se que ainda é necessário debater sobre alguns desafios operacionais que, invariavelmente, perpassam pelo âmbito regulatório. Em essência, o exportador tem sofrido pela crescente imprevisibilidade operacional, tendo em vista que não consegue, com segurança, prever o comportamento

	dos armadores. Se um navio omite escala, se o terminal fecha o gate inesperadamente ou se ocorre uma rolagem de carga, o exportador frequentemente arca com armazenagem adicional, custos de demurrage, reprogramação logística e até perda comercial. O ambiente atual de transporte de cargas conta com omissões de escalas, cancelamentos de embarques, alterações sucessivas nos cronogramas de atracação, congestionamento dos terminais, fechamento inesperado de gates e consequentemente, reprogramações logísticas. Essa dinâmica, contudo, onera excessivamente os exportadores e, portanto, a Agenda Regulatória deve conter um olhar focado na experiência operacional do usuário. Desse modo, é preciso avançar no debate regulatório quanto ao compartilhamento de prejuízos, os quais recaem unicamente ao exportador e quanto a mecanismos de controle para priorização das operações de exportação e importação. Nesse sentido, o problema não é simplesmente o atraso e alterações de embarques de carga, mas a ausência de mecanismos regulatórios capazes de disciplinar como armadores e terminais administram essas instabilidades, distribuem seus custos e comunicam suas consequências aos usuários. Assim, atenta-se para que a Agenda contemple tais aspectos com um olhar especial aos exportadores, seja pela maior transparência e integração de informações sobre as operações comerciais marítimas, seja pela maior responsabilização e penalização dos armadores frente as instabilidades do transporte de cargas. Além disso, também destacamos a necessidade de tratar sobre aumentos tarifários sem a devida divulgação e audiência pública que permita a participação e contribuição dos envolvidos. Recentemente, foi aprovada a Norma nº 02/2026 da Antaq, que promove a recomposição tarifária, elevando significativamente os custos das movimentações marítimas a partir do Porto de Rio Grande. Tal revisão tarifária foi precedida por metodologia e cálculo aprovados pela Antaq e implementadas pela autoridade portuária. Para que seja possível assegurar transparência, previsibilidade e equilíbrio regulatório, sugere-se a realização de audiências públicas que promovam a participação do setor produtivo.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter genérico, composta por sugestões amplas e dispersas — como compartilhamento de custos, responsabilização de agentes e tratamento de alegadas omissões operacionais — sem definição clara de escopo regulatório, objeto normativo específico ou delimitação precisa da intervenção pretendida. Os aspectos com maior potencial regulatório — como transparência informacional e responsabilização de armadores por omissões de escala — estão parcialmente abrangidos pelos Temas 2.5 e 2.6 da Agenda vigente, nos quais as preocupações levantadas poderão ser consideradas em sede de participação social.
Número: 48	
Entidade: Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras Formulário: 27	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Conteúdo	Tema 2.2 "Procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira". Tema 2.2 revisado: Revisão da regulamentação aplicável aos procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira e aos critérios de bloqueio e intervenção em afretamentos. Objetivo: Revisar e aprimorar a regulamentação aplicável aos procedimentos de consulta de disponibilidade de embarcação brasileira intermediados pela ANTAQ, incluindo os critérios de circularização, bloqueio e intervenção, de modo a: (i) aprimorar os critérios de circularização e bloqueio; (ii) aprimorar a especificação das características das operações pretendidas; (iii) avaliar os impactos regulatórios decorrentes das alterações introduzidas pela Resolução ANTAQ nº 129/2025, especialmente quanto às hipóteses e procedimentos de bloqueio parcial por operação, incluindo consulta ao mercado; e (iv) promover maior efetividade e desburocratização no mercado de afretamento de embarcações. Justificativa: A proposta visa complementar o Item 2.2 da Agenda Regulatória da ANTAQ, de modo a prever expressamente a revisão da Resolução ANTAQ nº 129, de 06/06/2025, que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação – EBN. Embora a matéria tenha sido objeto da Audiência Pública nº 11/2024, a Resolução ANTAQ nº 129/2025 introduziu

	alterações relevantes em relação à norma anteriormente discutida, especialmente a previsão de nova modalidade de bloqueio parcial por operação, sem que tal mecanismo tenha sido submetido previamente a análise específica de impacto regulatório e discussão aprofundada com o mercado. Nesse contexto, entende-se necessária a inclusão expressa, na Agenda Regulatória, da revisão dos procedimentos relacionados ao bloqueio e à intervenção em consultas de disponibilidade, permitindo a realização de amplo debate regulatório, com coleta de manifestações, evidências e contribuições dos agentes regulados. Adicionalmente, a própria ANTAQ já possui iniciativa correlata voltada à elaboração de Manual de Procedimentos para análise e intervenção em bloqueios no apoio marítimo, conforme Processo SEI nº 50300.007186/2025-88, o que reforça a pertinência e a necessidade de tratamento regulatório estruturado sobre o tema.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 49	
Entidade: Bram-Offshore Formulário: 28	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 2.1 "Afretamento por tempo na navegação marítima" Contribuições, extensão e aperfeiçoamento do tema: Regulamentação da Resolução 129/25 para especificar, de forma clara e em Normativo próprio, as hipóteses de afretamento por tempo, caso nu e viagem, por tipo de navegação. Justificativa: As hipóteses de afretamento por tempo estão determinadas na Lei 9.432/97 e Resolução 129/25. No entanto, a Lei 14.301/22 introduziu hipóteses de afretamento de embarcações estrangeiras exclusivamente para a navegação de cabotagem, que não devem ser interpretadas extensivamente para as demais modalidades de navegação.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 50	
Entidade: Bram-Offshore Formulário: 29	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo

Contribuição	Tema 2.2 "Procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira". Contribuições/ Complemento/detalhamento do tema: Coibir práticas anticoncorrenciais mediante: (i) Estabelecimento de prazo, de até 30 dias, para análise e negociação dos bloqueios, com previsão de indicação de perito especializado para auxiliar a ANTAQ quanto tipo e porte da embarcação bloqueadora e, efetiva possibilidade de atendimento das condições técnicas da operação circularizada; (ii) No caso de declaração de bloqueio firme, estabelecer prazo, de até 30 dias, para efetiva contratação da embarcação de bandeira brasileira; (iii) No caso de declaração de bloqueio firme, o CAA da embarcação estrangeira deverá ser mantido válido até a data informada pela EBN do "pronto" da embarcação bloqueadora para início da operação. Na hipótese de a embarcação bloqueadora não estar operacional ("pronta") na data informada pela EBN, o CAA da embarcação poderá ser prorrogado, de modo a não impactar a operação objeto do afretamento. As análises deverão ser "caso a caso", não obstante a previsão legal. (iv) Fiscalização do cumprimento dos prazos ora estabelecidos e aplicação de penalidades compatíveis com os eventuais prejuízos causados nos casos de (a) bloqueio não firme em se tratando de embarcação que não atenda no mínimo 2 requisitos do contrato de afretamento circularizado; (b) descumprimento na contratação da embarcação de bandeira brasileira no prazo estabelecido pela ANTAQ. Justificativa/ (i) O instituto da circularização, base instrumental para a verificação de disponibilidade da bandeira brasileira, vem sendo sistematicamente desmoralizado em razão da falta de prazos para o processo de circularização/bloqueios/negociação. (ii) As dificuldades da ANTAQ na avaliação do atendimento das embarcações bloqueadoras à operação circularizada e, não aplicação das penalidades correlatas, tem estimulado bloqueios absolutamente inadequados, prejudicando as EBNs e seus os clientes finais. (iii) Necessária a fiscalização da ANTAQ na fiscalização após autorização dos afretamentos.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 51	
Entidade: Bram-Offshore Formulário: 30	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 2.4 "Concessão de outorgas na navegação" Contribuições / Complemento/detalhamento do tema: (i) Estabelecimento de critérios objetivos para verificação da adequação da embarcação proposta para outorga na navegação pretendida, considerando, no mínimo: (a) certificados estatutários, (b) certificados de classe, (c) demonstrativos técnicos que atestem a utilização comercial da embarcação em operações na navegação pretendida, (d) CTS – Cartão de Tripulação e Segurança da embarcação válido. (ii) Em se tratando da navegação de apoio marítimo, a embarcação que serve de lastro para a outorga deverá ser autopropelida e dotada de equipamento de posicionamento dinâmico. (iii) Caso a embarcação que dá lastro à outorga esteja em construção, deverá ser mantido o acompanhamento da obra para efeito de confirmação se o Projeto é compatível e se a embarcação pode ser, de fato, enquadrada na navegação pretendida. (iv) Aprimorar a fiscalização das outorgas, mediante metodologia objetiva para verificação contínua das embarcações e sua respectiva operação comercial. Justificativa / (i) o histórico e número excessivo de outorgas concedidas revelam desvio e práticas anticoncorrenciais utilizando-se embarcações inadequadas à operação na navegação pretendida, e que jamais operaram ou irão operar na modalidade de navegação cuja outorga foi concedida. O mercado tem identificado diversas situações dessa natureza.

	(ii). É dever da ANTAQ coibir tais práticas, não concedendo outorgas com lastro em embarcações de baixo investimento e incompatíveis com a navegação pretendida, que poderão trazer risco à segurança da navegação e operacionais, além de clara assimetria concorrencial, em prejuízo ao desenvolvimento do País.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico do tema atualmente previsto no âmbito da Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 52	
Entidade: Bram-Offshore Formulário: 31	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 2.7 "Contabilização de TPB para fins de afretamento no REB, com ênfase no apoio marítimo" Contribuições / Complemento/detalhamento do tema: (i) Estabelecer critérios mínimos para verificação da adequação da embarcação a ser utilizada no cálculo para efeito de atesto de tonelagem de porte bruto (TPB) navegação pretendida, a saber: (a) certificados estatutários, (b) certificados de classe, (c) demonstrativos técnicos que atestem a utilização comercial da embarcação em operações na navegação pretendida, (d) CTS – Cartão de Tripulação e Segurança da embarcação válido. (ii) Estabelecer critério comparativo do investimento financeiro realizado na construção das embarcações, especialmente aquelas consideradas denominadas “não típicas”, com as embarcações que se pretende afretar a casco nu para inscrição no REB, devendo ser verificada a razão entre o somatório dos valores das embarcações a serem afretadas e aquelas que comporão o atesto de tonelagem, considerando os valores segurados de casco e máquinas, que deverão ser iguais ou menor que 2, em consonância com a Lei 9.432/97 e Normativos da ANTAQ. (iii) A embarcação utilizada efeito de atesto de tonelagem deverá ter sua operação comercial verificada continuamente, sob pena de cassação do atesto de tonelagem. (iv) A fiscalização e aplicação das penalidades correlatas deve ser aperfeiçoada e efetivamente aplicada. Justificativa / (i) Trata-se de tema especialmente caro ao apoio marítimo em razão dos significativos investimentos em frota de bandeira brasileira que foram e estão sendo realizados. (ii) O artº 29 do Decreto 12.555/25 deve ser regulamentado de imediato, não obstante o tema introduzido na Agenda Regulatória, porquanto têm sido observadas práticas anticoncorrenciais alarmantes mediante a utilização indevida de embarcações de baixo valor de investimento como balsas e barcas, além de embarcações inoperantes há muito tempo, em flagrante afronta à Lei e a Política Pública de desenvolvimento da frota de bandeira brasileira.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico do tema atualmente previsto no âmbito da Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 53	
Entidade: ABIQUIM Formulário: 32	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal

Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Capacidade, desempenho e previsibilidade da cadeia marítimo-portuária. Este tema se relaciona principalmente ao eixo Instalações Portuárias, especialmente nos tópicos de atualização da Norma de Fiscalização Portuária (Resolução ANTAQ nº 75/2022) e revisão da Norma de Outorgas de Instalações Portuárias (Resolução ANTAQ nº 71/2022), ambos previstos na Agenda Regulatória. A ABIQUIM sugere que o aperfeiçoamento regulatório considere, de forma mais explícita, aspectos ligados à capacidade operacional e aos níveis de serviço do sistema portuário, com atenção especial a berços e infraestrutura para granéis líquidos, desempenho de terminais de contêineres, previsibilidade de canal e calado e interfaces com acessos rodoviários e ferroviários. A justificativa para essa priorização reside no fato de que limitações de capacidade e desempenho ainda representam fator estrutural de perda de competitividade, refletindo-se em restrições de berços, saturação de terminais, variabilidade operacional, limitações associadas à dragagem e gargalos logísticos terrestres. Tais elementos afetam diretamente produtividade, confiabilidade e previsibilidade das operações. Nesse sentido, propõe-se: (i) priorizar, no âmbito da Agenda, o aperfeiçoamento da regulação orientada a desempenho no eixo de Instalações Portuárias; (ii) considerar, na revisão da Resolução ANTAQ nº 75/2022, mecanismos de monitoramento e supervisão de capacidade e nível de serviço, especialmente para granéis líquidos e terminais de contêineres; (iii) considerar, na revisão da Resolução ANTAQ nº 71/2022, elementos relacionados à previsibilidade operacional e à capacidade esperada das instalações; e (iv) avaliar a conveniência de consolidação de disciplina regulatória, ou capítulo normativo específico, voltado à capacidade e aos níveis de serviço do sistema portuário. Os temas de fiscalização portuária e outorgas constam expressamente da Agenda 2025–2028 (3ª revisão).
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O Tema 3.2 "Atualização da Norma de Fiscalização Portuária - Resolução Antaq nº 75/2022" tem por objetivo atualizar a regulamentação para incluir do modelo de concessão de portos organizados no contexto do serviço portuário e estabelecer infrações e penalidades administrativas para as empresas concessionárias. Todavia, há uma expectativa de inclusão da Revisão completa da citada Resolução ainda no âmbito desta Revisão Ordinária. Já o Tema 3.3 "Revisão da Norma de Outorgas de Instalações Portuárias - Resolução Antaq nº 71/2022 encontra-se em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. Assim, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 54	
Entidade: CNT - Confederação Nacional do Transporte Formulário: 33	
Eixo Temático	☒ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	A Confederação Nacional do Transporte (CNT), enquanto entidade de representação de todos os modos de transporte, tem se preocupado e atuado para estabelecer estratégias para lidar com as mudanças climáticas, participando de iniciativas como a regulamentação do mercado de carbono e os próprios debates das Conferências de Partes da ONU (as COPs). Ao mesmo tempo, a Confederação também tem trabalhado no enfrentamento dos impactos mais imediatos das secas e estiagens, especialmente considerando as repercussões cada vez mais relevantes que eventos hidrológicos vêm produzindo sobre a logística aquaviária nacional. Nesse sentido, a CNT sugere a inclusão de tema relativo à

	mitigação das secas e estiagens na navegação interior, na Agenda Regulatória da ANTAQ. Embora tais eventos tenham intensidade variável, sua ocorrência é previsível em bases sazonais e estatísticas, o que impõe ao regulador a necessidade de estruturar respostas normativas antecipadas. A previsibilidade desses fenômenos justifica a adoção de mecanismos regulatórios voltados à gestão de risco, com o objetivo de conferir maior estabilidade e segurança jurídica às operações. Nesse cenário, necessário que a ANTAQ avance na definição de diretrizes regulatórias que estabeleçam parâmetros objetivos para atuação em situações de estiagem, incluindo critérios técnicos para restrição de navegação, redução de calado, protocolos operacionais e procedimentos de comunicação de risco hidrológico. A ausência de regras previamente estabelecidas tende a ampliar a insegurança regulatória, dificultar o planejamento dos agentes econômicos e aumentar a litigiosidade no setor. A CNT entende que a atuação regulatória da Agência sobre o tema pode contribuir para organização mais eficiente das respostas institucionais em situações hidrológicas extremas, sem que isso implique sobreposição às competências relacionadas à execução de obras, gestão hídrica ou formulação de políticas públicas atribuídas a outros órgãos. Por fim, sugere-se que eventual desenvolvimento regulatório da matéria seja conduzido com ampla participação setorial e baseado em estudos técnicos específicos, considerando os impactos logísticos, econômicos e operacionais decorrentes das estiagens severas sobre a navegação interior e sobre a integração multimodal do sistema de transportes brasileiro.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 55	
Entidade: ABANI - Assoc. Bras. para o Desenvolvimento da Navegação Interior Formulário: 34 e 35	
Eixo Temático	☒ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema: Estabelecimento de medidas regulatórias e mecanismos de governança para a mitigação de impactos de estiagens severas na infraestrutura e operação hidroviária Justificativa: 1. Descrição do Problema Regulatório O atual arcabouço normativo da ANTAQ carece de instrumentos previsíveis e proativos para lidar com os impactos operacionais e econômicos das estiagens severas nas hidrovias brasileiras (com destaque para as crises recorrentes na Região Norte em 2024 e na bacia do Rio Tapajós em 2025). Esse vácuo regulatório gera três grandes problemas correlacionados: • Inércia Institucional Forçada: A ausência de uma prerrogativa normativa clara para que a ANTAQ monitore, opine e emita recomendações técnicas e de forma célere ao DNIT sobre as dragagens de manutenção atrasa a tomada de decisões urgentes, prolongando a paralisação das vias navegáveis. • Gargalo Administrativo ("Inércia Reativa"): Diante da crise instalada, a Agência é forçada a atuar de forma emergencial e sob pressão na análise e liberação de infraestruturas provisórias (como píeres flutuantes no leito dos rios), o que sobrecarrega o corpo técnico e gera insegurança jurídica. • Abuso de Poder Econômico e Assimetria de Informação: A falta de regras claras de fiscalização permite a cobrança indiscriminada e desproporcional da chamada "Taxa de Seca" (sobretaxas de emergência cobradas pelos transportadores/terminais que podem chegar a patamares exorbitantes), onerando o usuário final sem o devido lastro regulatório ou transparência de custos. 2. Justificativa Técnica e Econômica A recorrência e a severidade dos eventos climáticos extremos exigem que a ANTAQ mude sua postura de reativa para proativa, exercendo seu papel pleno de guardião da modicidade tarifária e da continuidade do serviço público de transporte aquaviário. Impacto Logístico e o "Custo Brasil" Quando a estiagem reduz o calado operacional e força o alívio de carga das barcas (ou a paralisação total da navegação), o volume remanescente precisa ser deslocado compulsoriamente para o modal rodoviário. Essa migração forçada gera externalidades negativas graves: 1. Aumento expressivo no tempo de trânsito das mercadorias.

	2. Explosão nos custos do frete, encarecendo insumos e alimentos para as populações locais. 3. Maior emissão de gases de efeito estufa e desgaste da infraestrutura rodoviária. Competência Legal e Articulação Institucional Embora a execução física das dragagens seja atribuição do DNIT, o impacto da não realização da dragagem recai diretamente sobre a regulação da ANTAQ (inviabilizando contratos de adesão de TUPs e outorgas de EBNs). Portanto, em nosso entendimento, a ANTAQ possui total legitimidade para normatizar sua participação nas decisões de infraestrutura, emitindo recomendações técnicas baseadas nos dados de movimentação de carga. Proteção ao Usuário e Equilíbrio de Mercado A atuação proativa da Agência na regulação da "Taxa de Seca" não visa tabelar preços, mas sim coibir práticas abusivas e garantir a transparência de mercado. O monitoramento prévio evita que os usuários e a sociedade fiquem reféns de distorções econômicas severas durante as janelas de crise climática. 3. Objetivos Regulatórios Pretendidos com o Tema • Normatizar procedimentos para a atuação emergencial célere da ANTAQ, criando ritos simplificados (fast track) para aprovação de estruturas temporárias de apoio (piéres flutuantes e transbordo de carga) durante períodos de restrição crítica de calado. • Instituir canal de governança formal com o DNIT e a Marinha do Brasil, permitindo que a ANTAQ emita relatórios regulatórios de impacto para subsidiar e priorizar o cronograma de dragagens de manutenção. • Estabelecer diretrizes de transparência e fiscalização para a cobrança de sobretaxas extraordinárias (Taxa de Seca) no transporte de cargas e nas operações portuárias, exigindo a demonstração de nexo de causalidade e proporcionalidade dos valores cobrados. Com relação à contribuição anteriormente enviada, e com relação aos Temas do Eixo 1, da Navegação Anterior, gostaríamos de complementar que: - Apoiamos a manutenção dos temas 1.1 a 1.4 na AR 2025-2028. - Como novo tema 1.5, sugerimos a inclusão de estudos para adoção de medidas regulatórias para atuação da Antaq em caso de estiagens severas nas hidrovias. A justificativa e os objetivos regulatórios foram enviados no corpo da contribuição anterior. Aproveitamos para parabenizar pela iniciativa da Revisão da AR, que muito contribui para a sua atualização e planejamento da regulação.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 56	
Entidade: Indústria Brasileira de Árvores - IBÁ Formulário: 36 e 37	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	1. Transparência das cobranças aos usuários • Cobranças vinculadas à movimentação de contêineres: persistem disputas há décadas, com elevado nível de judicialização, motivadas pela ausência de critérios claros sobre o que pode ser cobrado e sua justificativa. • Cobranças ad valorem na armazenagem: em alguns casos, os valores cobrados superam o valor da própria mercadoria, sem relação direta com os custos operacionais, evidenciando falta de fundamentação objetiva. • Sobretaxas vinculadas a insumos voláteis (Fuel Surcharge): são definidas unilateralmente, sem transparência ou mecanismos de ajuste proporcional. Boas práticas internacionais indicam a necessidade de memória de cálculo e justificativa clara. Em complemento à contribuição encaminhada em 27/05/2026, adicionamos mais um item acerca da cobrança denominada a EMERGENCY FUEL SURCHARGE (EFS), no que se refere à cobrança adicional aplicada extraordinariamente pelos Armadores sob a justificativa de recomposição de custos relacionados ao combustível marítimo (bunker). Seguem pontos de questionamentos: ► VALORES DESPROPORCIONAIS Cobranças de US\$ 265 a US\$ 320 por TEU, chegando a US\$ 900 para cargas especiais, com disparidades significativas entre armadores para a mesma rota. ► DESCOLAMENTO DA REALIDADE Enquanto o preço do barril de Brent teve elevação de 38-48% em março de 2026, os surcharges chegam a superar

	100% do valor do frete original. ▶ DUPLICIDADE DE COBRANÇA O EFS sobrepõe-se ao BAF já existente nos contratos. O que é o BAF? Bunker Adjustment Factor: taxa contratual legítima, auditável e baseada em índices públicos, já cobrada para cobrir as variações normais do preço do combustível.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter genérico sem definição clara de escopo regulatório, objeto normativo específico ou delimitação precisa da intervenção pretendida.
Número: 57	
Entidade: Indústria Brasileira de Árvores - IBÁ Formulário: 36	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	2. Abusividades no serviço de inspeção não invasiva nas instalações portuárias Inclusão do tema na Agenda Regulatória 2025-2028
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado ao Tema "Metodologia para análise de abusividade de preços portuários", oriundo da Agenda Regulatória 2022–2024, que se encontra sob avaliação para eventual reincorporação à Agenda vigente.
Número: 58	
Entidade: Indústria Brasileira de Árvores - IBÁ Formulário: 36	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	3. Sobrestadia de contêiner Celeridade na apreciação do tema, uma vez que já consta na Agenda Regulatória 2025-2028 da ANTAQ - a próxima etapa deverá compreender a elaboração do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR).
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral. Informa-se que o tema está em andamento, conforme planejamento institucional.
Número: 59	
Entidade: Indústria Brasileira de Árvores - IBÁ Formulário: 36	

Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	4. Indicadores para definição de critérios mínimos para a prestação dos serviços • Produtividade portuária e movimentação horária, para avaliação da eficiência das operações sob a ótica do tempo efetivamente disponível ao embarcador; • Taxa de ocupação de pátio, essencial para identificação de gargalos operacionais e dimensionamento da capacidade de armazenagem; • Rolagem de carga e omissões de escala, cujo registro sistemático é inexistente. Cancelamentos antecipados de prazo (cut-off) frequentemente não são contabilizados como rolagem, mascarando a frequência real de preterições; • Abertura de gate, diretamente relacionada à previsibilidade operacional e ao cumprimento dos prazos logísticos; • Atrasos e preterições de porto, especialmente relevantes em terminais frequentemente preteridos em favor de outros portos ou cargas, com impactos sobre a reposição de contêineres vazios e a continuidade dos embarques.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição será abordado no âmbito dos itens P9 e P13 contidos na Agenda de Estudos 2025-2028 desta Antaq.
Número: 60	
Entidade: Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) Formulário: 38	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Revisão do Tema 2.2 da Agenda Regulatória, com inclusão na agenda de 2026, conforme texto sugerido abaixo. Tema 2.2 revisado: Revisão da regulamentação aplicável aos procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira e aos critérios de bloqueio e intervenção em afretamentos. Objetivo: Revisar e aprimorar a regulamentação aplicável aos procedimentos de consulta de disponibilidade de embarcação brasileira intermediados pela ANTAQ, incluindo os critérios de circularização, bloqueio e intervenção, de modo a: (i) aprimorar os critérios de circularização e bloqueio; (ii) aprimorar a especificação das características das operações pretendidas; (iii) avaliar os impactos regulatórios decorrentes das alterações introduzidas pela Resolução ANTAQ nº 129/2025, especialmente quanto às hipóteses e procedimentos de bloqueio parcial por operação, incluindo consulta ao mercado; e (iv) promover maior efetividade e desburocratização no mercado de afretamento de embarcações. Justificativa: A proposta visa complementar o Item 2.2 da Agenda Regulatória da ANTAQ, de modo a prever expressamente a revisão da Resolução ANTAQ nº 129, de 06/06/2025, que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação – EBN. Embora a matéria tenha sido objeto da Audiência Pública nº 11/2024, a Resolução ANTAQ nº 129/2025 introduziu alterações relevantes em relação à norma anteriormente discutida, especialmente a previsão de nova modalidade de bloqueio parcial por operação, sem que tal mecanismo tenha sido submetido previamente a análise específica de impacto regulatório e discussão aprofundada com o mercado. Nesse contexto, entende-se necessária a inclusão expressa, na Agenda Regulatória, da revisão dos procedimentos relacionados ao bloqueio e à intervenção em consultas de disponibilidade, permitindo a

	realização de amplo debate regulatório, com coleta de manifestações, evidências e contribuições dos agentes regulados.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição se refere à tema em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 04: Em elaboração da proposta normativa), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 61	
Entidade: ANUT Formulário: 39	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 01 • Inclusão do tema “Indicadores de Serviço Adequado” • Razões e justificativas . Estruturar o conceito de serviço adequado exige alinhar as expectativas do cliente (ou usuário) com critérios operacionais de excelência e, no âmbito jurídico, com os princípios constitucionais do serviço público. . 8 (oito) pilares fundamentais para estruturar o conceito: • Regularidade: O serviço deve ser prestado de acordo com as regras, horários e condições estabelecidas ou prometidas. • Continuidade: A interrupção é proibida, salvo por motivos técnicos, de segurança ou inadimplência do usuário. • Eficiência: Deve ser rápido, produtivo e utilizar as melhores práticas/tecnologias disponíveis para evitar desperdício de tempo e recursos. • Segurança: Proteção contra riscos à integridade física, saúde e dados dos usuários. • Atualidade: Modernidade técnica, englobando a adoção de novas tecnologias, melhorias e inovações. • Generalidade: Universalidade de acesso - o serviço deve estar disponível ao maior número de usuários possíveis, sem discriminação. • Cortesia: Atendimento educado, transparente e respeitoso em todos os pontos de contato. • Modicidade: Cobrança de tarifas justas e acessíveis, proporcionais ao serviço prestado. • Objetivos da Proposição: Estabelecer o conceito de serviço adequado de movimentação de carga, por meio de indicadores de qualidade e de custo. Definir os requisitos para avaliar condições de continuidade, eficiência, efetividade, segurança, atualidade, generalidade, transparência, cortesia e modicidade das tarifas conforme os preceitos legais (Lei nº 8.987/1995). Desenvolver a metodologia de valoração dos indicadores de forma a dar uniformidade da interpretação aos conceitos, à metodologia, aos critérios de cumprimento das metas e à fiscalização do desempenho na prestação dos serviços portuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição será abordado no âmbito dos itens P9 e P13 contidos na Agenda de Estudos 2025-2028 desta Antaq.
Número: 62	
Entidade: ANUT Formulário: 39	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima

	☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 02 • Revisão da Resolução nº 62, de 30/11/2021, que “Estabelece as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas”. • Pressupostos dos Direitos Básicos do Usuário . Informação clara: Acesso a informações precisas sobre os serviços prestados, seus custos, os padrões de qualidade esperados e o tempo de espera. . Atendimento de qualidade: Direito a serviços adequados, contínuos e eficientes. . Participação Institucional: Direito de participar do acompanhamento da prestação e da avaliação dos serviços. . Defesa e Reclamação: Acesso a canais para apresentar sugestões, reclamações, elogios e denúncias (como as Ouvidorias Públicas). • Objetivos da Proposição: Vincular os direitos e deveres dos usuários a padrões de qualidade e de desempenho que possam refletir o nível de prestação dos serviços portuários. Incluir a constituição de Comissões Tripartites que exercem o papel de acompanhamento das obrigações contratuais atinentes aos serviços portuários como direito dos usuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição propõe pressupostos já disponíveis nas Resoluções 62/2021 e 75/2022, sem demonstração objetiva de impacto regulatório direto sobre os usuários ou sobre a dinâmica concorrencial do setor. Nesse sentido, não se caracteriza, em princípio, como iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 63	
Entidade: ANUT Formulário: 39	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 03 • Revisão da Resolução nº 61, de 01/12/2021, que “Estabelece a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos de reajuste e revisão de tarifas portuárias”. • Conteúdo do Resolução ANTAQ nº 61/2021: (i) Reúne as modalidades tarifárias na forma de grupos tarifários; (ii) Padroniza a receita tarifária das administrações portuárias; (iii) Estabelece os critérios para cobrança; e (iv) Determina o rol de serviços portuários que estão isentos do pagamento de tarifa. • Prerrogativas das Administrações Portuárias: (i) propor os reajustes e as revisões tarifárias à ANTAQ; (ii) implementar os regulamentos da ANTAQ.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 64	

Entidade: ANUT Formulário: 40	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 04 • Inclusão do tema "Modelo de Valoração do Conceito de Abusividade" • Razões e justificativas Conceituar abusividade é essencial para proteger a parte mais fraca de uma relação e estabelecer limites éticos. Sem esse conceito, o desequilíbrio de poder natural em contratos, publicidades ou processos judiciais permitiria que vantagens excessivas fossem impostas sem consequências legais. • Objetivos da Proposta: . Garantir a Equilíbrio na Relação Prestadores de Serviço x Usuários: Evita que fornecedores ou detentores de poder econômico imponham cláusulas ou práticas que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada. . Definir Limites para Direitos: O próprio exercício de um direito pode ser considerado abusivo se ultrapassar os limites na relação comercial, gerando o chamado "abuso de direito". . Coibir Práticas Abusivas: permite a identificação e punição destas práticas advindas de poder econômico ou de mercado. • Modelo proposto . Estabelecer um conceito de limite de caracterização de abusividade tarifária; . Normatizar os procedimentos para que os usuários possam acionar o órgão Regulador caso o mercado precifique tarifas acima deste limite.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado ao Tema "Metodologia para análise de abusividade de preços portuários", oriundo da Agenda Regulatória 2022–2024, cuja inclusão na Agenda vigente será deliberada na etapa de priorização. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 65	
Entidade: ANUT Formulário: 40	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 05 • Incluir a regulamentação de "Avaliações Ex-Post Regulatório" • Razões e Justificativas A avaliação ex-post é a análise realizada após a implementação de uma política, projeto, programa ou norma regulatória. Sua importância reside em medir os impactos reais, garantir a eficiência dos recursos públicos e identificar efeitos não planejados, permitindo ajustes contínuos e transparência na tomada de decisão. • Pilares da avaliação "ex-post" . Medição de Resultados Reais: Permite verificar se os objetivos estipulados no planejamento regulatório foram alcançados na prática. . Prestação de Contas: Assegura a transparência na medição dos efeitos de uma decisão regulatória traz ao mercado.

	. Aprendizado Contínuo: Ajuda a identificar gargalos físicos e institucionais, bem como erros de previsão e de execução, além de efeitos colaterais (positivos ou negativos), servindo de base para o redesenho de normas e políticas futuras. . Feedback Contínuo: Permanente correção de conceitos e de planejamento regulatório. . Análise de Custo-Benefício: Avalia se o ato regulatório foi eficiente (uso de recursos) e efetivo (resolução do problema central). • Objetivos da Proposta: . Otimizar o processo regulatório; . Minimizar impactos regulatório no mercado; . Permitir, por meio de reuniões periódicas (p.ex. Trimestrais) entre Poder Concedente, Concessionários/Arrendatários e Entidades de Usuários, correções de rumo do planejamento, minimizando custos de transação, otimizando a ambiente de negócios e maximizando a segurança jurídica dos investidores.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição não atende ao critério de elegibilidade, tendo em vista que a matéria já se encontra disciplinada no âmbito regulatório da Agência, conforme Resolução Antaq nº 55, de 19 de setembro de 2021. Não há demonstração de lacuna normativa ou necessidade de revisão que justifique a abertura de novo ciclo regulatório sobre o tema. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições, tendo em vista a elaboração do Manual de AIR, Monitoramento e ARR da Antaq.
Número: 66	
Entidade: ANUT Formulário: 41	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 06 • Priorização do tema “Recomposição cautelar do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados e concessões”. • Razões e justificativas O objetivo deste tema é analisar a possibilidade de criação de mecanismos cautelares de reequilíbrio dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados e concessões, para promover maior agilidade aos processos de reequilíbrio econômico-financeiro, aumento da segurança jurídica para a continuidade dos contratos, aumento da atração de investimentos privados e a diminuição de riscos de judicialização dos processos. • Pressupostos fundamentais (regidos pela Lei nº 14.133/2021) . A recomposição cautelar é um mecanismo jurídico e contratual que permite o restabelecimento imediato da equação financeira de um contrato antes mesmo da análise de mérito do pedido principal. . Serve para evitar a paralisação de serviços essenciais quando fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis alteram drasticamente os custos da execução. . 2 (dois) requisitos básicos: - demonstrar que houve alteração de custos por um fato extraordinário – fatores incontroversos; - risco de prejuízos irreparáveis ao serviço. • Etapas da Estruturação do Pedido . Relatório de Fato Gerador: Identificação precisa do evento causador do desequilíbrio. . Demonstração do Nexo Causal: Comprovação de que o desequilíbrio foi causado diretamente pelo evento, e não por ineficiência da própria empresa. . Planilha de Impacto (Quantificação): Apresentação de uma nova planilha de custos e formação de preços demonstrando que a margem de lucro original foi totalmente corroída ou tornou-se deficitária. . Pedido Específico de Medida Cautelar: Requerimento expresso para que a Administração conceda o reequilíbrio antes da instrução completa do processo, para garantir o fluxo de caixa imediato. • Objetivos da Proposta: Por ser um processo complexo e demorado, o início imediato das discussões permitiria maior prazo de debate e consolidação de entendimentos;

	Um ato regulatório para cobrir conceitualmente todo ambiente deste tipo de reequilíbrio é de difícil concepção e a antecipação dos debates só tende a fundamentar melhor a decisão a ser tomada.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico do tema atualmente previsto no âmbito da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 67	
Entidade: ANUT Formulário: 41	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 07 • Atualizar a "Cartilha sobre Direitos dos Usuários" • Razões e justificativas Atualizar a cartilha da ANTAQ garante que as regras do transporte aquaviário e portuário estejam alinhadas às resoluções recentes da Agência, modernizando os direitos dos usuários, ampliando a transparência, a acessibilidade e a segurança da carga, além de orientar de forma prática a sociedade. Alguns motivos para essa atualização incluem: • Novas Resoluções e Regras: Mudanças normativas (como as novas regras para a navegação interior, áreas portuárias e aprimoramentos regulatórios) alteram regras e responsabilidades das empresas e dos usuários. • Informação Clara e Acessível: Transforma textos jurídicos densos em uma linguagem simples, ajudando os usuários a saberem exatamente o que exigir — como indenizações por atraso e prejuízos causados por terceiros. • Previsibilidade Contratual: Atualiza as obrigações também para o transporte de cargas, protegendo os usuários contra cobranças abusivas de demurrage ou taxas portuárias indevidas. • Objetivos da Proposta: Dar aos usuários a necessária transparência e atualidade aos seus direitos e obrigações na prestação dos serviços portuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição não se caracteriza como norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável aos agentes regulados, situando-se fora do escopo da Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 68	
Entidade: Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) Formulário: 42	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo

Contribuição	Tema: Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) ou Revisão da Norma de Estrutura Tarifária – Resolução Antaq nº 61/2021 Objetivo: O objetivo é promover a Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) para verificar (i) os efeitos decorrentes da edição do ato normativo; (ii) se a norma alcançou os objetivos originalmente pretendidos; e (iii) os demais impactos observados sobre o mercado e a sociedade, em decorrência de sua implementação. Ou subsidiariamente, revisar a regulamentação sobre a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos de reajuste e revisão de tarifas, a fim de promover (i) a adequação das cobranças aos custos efetivamente suportados pelas Autoridades Portuárias; e (ii) a racionalização e o aprimoramento do modelo de cobrança, corrigindo distorções e disparidades na aplicação de adicionais. Justificativa: A Resolução n.º 61/2021 revogou expressamente a norma anterior, preservando alguns dispositivos, dentre eles o adicional para cargas insalubres ou perigosas da Tabela III (Infraestrutura Operacional ou Terrestre), e modificando outros, como a alteração da base de cálculo da Tabela I (infraestrutura aquaviária) que passou de quantidade de carga movimentada para tonelagem de porte bruto da embarcação (TPB/DWT). No entanto, esses pontos em destaque precisam ser objeto de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) ou de revisão, tendo em vista a crescente judicialização do tema. O modelo de cobrança da Tabela I causa assimetria e distorção de mercado ao onerar navios que não atingem sua capacidade máxima de carga, obrigando-os a pagar o mesmo valor de uma embarcação completamente cheia. Essa sistemática não reflete os custos reais de dragagem e desgaste de talude, distanciando-se do princípio da modicidade tarifária e da justa remuneração pelo uso da infraestrutura. Já o Anexo III, Tabela III, Coluna "Regras de Aplicação", Item 6 da Resolução Normativa ANTAQ nº 61/2021 pode gerar efeitos negativos no mercado. Não há demonstração de custo incremental efetivo suportado pela Autoridade Portuária que justifique a cobrança, pois a responsabilidade e os custos com o transporte especializado da carga recaem sobre o operador portuário, terminal ou usuário. Com isso, o percentual de adicional da carga perigosa não está vinculado a nenhum serviço e nem é proporcional ao risco assumido. Além disso, a Tabela III em si apresenta pontos de atenção em relação à contrapartida da Autoridade Portuária, isso porque manutenção e atualização da infraestrutura terrestre do porto organizado, na maior parte, não são prestadas de forma adequada e satisfatória. Frisa-se que as autoridades portuárias não visam lucro na sua atividade, de forma que as tarifas praticadas não se prestam a tal fim, tendo por objetivo custear as despesas para manutenção da respectiva infraestrutura, por isso, o modelo atual é injustificável. Nesse contexto, de modo geral, a maior parte dos processos que tramitam na ANTAQ sobre revisão de tarifas são restritos, carecem de estudos técnicos apresentados à ANTAQ que supostamente dão embasamento à implementação do racional para o cálculo da Tabela I e III, não são precedidos de consultas e audiências públicas, de Análise Impacto Regulatório (AIR), nem observam qualquer critério de transição ou adaptação do setor, em flagrante violação aos princípios da publicidade e da modicidade tarifária. Diante do exposto, entendemos que a necessidade de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) ou, subsidiariamente de revisão da norma de estrutura tarifária (Resolução ANTAQ n.º 61/2021) deve ser objeto de prioritária apreciação por esta Agência. A medida visa verificar os efeitos decorrentes da edição do ato normativo, ou, subsidiariamente promover a adequação das cobranças aos custos efetivamente suportados pelas Autoridades Portuárias e o aprimoramento do modelo de cobrança, corrigindo as distorções para evitar que esses efeitos sejam repassados ao mercado, onerando a economia nacional e os brasileiros.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A contribuição não se caracteriza como norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável aos agentes regulados, situando-se fora do escopo da Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições, tendo em vista a elaboração da Agenda de ARR 2027-2030.
Número: 69	
Entidade: CNI Formulário: 43	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	1) Transparência das cobranças aos usuários Apesar da tentativa de garantir maior transparência aos usuários, com a padronização de nomenclaturas e a definição de estruturas tarifárias dos serviços portuários, em especial por meio das Resoluções nº 61/2021 e nº 109/2023, ainda é preciso assegurar a efetividade prática e a uniformidade plena das cobranças. A própria

	regulamentação reconhece que existem serviços que não conseguem ser totalmente padronizados, razão pela qual foi criado o grupo "Diversos". Além disso, os usuários frequentemente têm dificuldade para identificar os serviços cobrados e distinguir quais situações caracterizam infrações regulatórias.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter genérico sem definição clara de escopo regulatório, objeto normativo específico ou delimitação precisa da intervenção pretendida.
Número: 70	
Entidade: CNI Formulário: 43	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	2) Abusividades no serviço de inspeção não invasiva nas instalações portuárias Em que pese a controvérsia jurídica relacionada à possibilidade de cobrança pelo serviço, uma grande preocupação do setor produtivo reside na abusividade dos valores praticados pelos terminais, os quais vêm sendo repassados diretamente à indústria, sem quaisquer critérios objetivos de custos ou proporcionalidade. É importante destacar ainda que os valores cobrados pelos terminais, em muitos casos, oscilam de forma significativa, mesmo para serviços semelhantes, prestados com equipamentos e tecnologias comparáveis. Essa variação de preços evidencia a ausência de mecanismos regulatórios efetivos que garantam isonomia, previsibilidade e modicidade nas tarifas cobradas. Portanto, sugere-se a inclusão do tema na Agenda Regulatória 2025-2028.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado ao Tema "Metodologia para análise de abusividade de preços portuários", oriundo da Agenda Regulatória 2022–2024, cuja inclusão na Agenda vigente será deliberada na etapa de priorização. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 71	
Entidade: CNI Formulário: 43	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	3) Sobrestadia de contêiner A cobrança indevida de sobrestadia de contêineres tem se agravado nos últimos anos em razão dos recorrentes problemas enfrentados pelos usuários no escoamento de mercadorias pelos portos brasileiros, especialmente atrasos operacionais, omissões de escala, cancelamentos de embarques e alterações unilaterais de rotas e janelas de atracação. Tais ocorrências, frequentemente alheias à atuação dos embarcadores e importadores, têm provocado retenção prolongada de contêineres, aumento expressivo dos custos logísticos, perda de previsibilidade nas operações e impactos relevantes à competitividade da indústria nacional. Embora o entendimento recentemente consolidado por essa Agência represente avanço relevante no sentido de que

	a cobrança de sobrestadia somente deve ocorrer quando a permanência do contêiner além do período de livre estadia (free time) decorrer do interesse ou da responsabilidade do usuário, permanecem desafios regulatórios importantes relacionados à efetiva alocação de responsabilidades e à mitigação de cobranças indevidas decorrentes de falhas operacionais da cadeia logística. Apesar de constar na Agenda Regulatória 2025-2028 da ANTAQ, a matéria ainda não foi concluída. Assim, sugere-se maior celeridade na apreciação do tema, considerando os impactos operacionais e financeiros atualmente suportados pelos usuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral. Informa-se que o tema está em andamento, conforme planejamento institucional.
Número: 72	
Entidade: CNI Formulário: 43	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	4) Indicadores para definição de critérios mínimos para a prestação dos serviços A ausência de indicadores sistematizados representa uma das principais lacunas regulatórias do setor. O próprio TCU identificou, no âmbito da auditoria operacional TC 020.789/2023-8 (AudPortoFerrovia), que a ANTAQ não realiza coleta sistêmica de dados nem acompanha indicadores específicos sobre a prestação do serviço adequado — reconhecimento feito pela própria Agência durante os trabalhos de fiscalização (TC 020.789/2023-8, Relatório, p. 39). Embora a Resolução ANTAQ 75/2022 já estabeleça critérios mínimos para a prestação adequada dos serviços, não há indicadores correspondentes que permitam verificar seu cumprimento na prática. Os indicadores atualmente acompanhados pela ANTAQ — como prancha média, taxa de ocupação de berços e tempos médios operacionais — não são suficientes para avaliar o serviço em todas as suas dimensões. Faltam, em especial, métricas voltadas à perspectiva do usuário embarcador. Diante desse cenário, entende-se pertinente a inclusão do tema na Agenda Regulatória 2025-2028 da ANTAQ.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição será abordado no âmbito dos itens P9 e P13 contidos na Agenda de Estudos 2025-2028 desta Antaq.
Número: 73	
Entidade: SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA Formulário: 44	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Tema 2.1. Afretamento por tempo na navegação marítima: Na descrição da Antaq incluir: 1. Estabelecer regulamentação sobre afretamento em normativos específicos por tipo de navegação.

	Justificativa: a. A Lei 14.301/22 estabeleceu “formas” de afretamento de embarcações estrangeiras exclusivamente para a cabotagem. b. Hoje, a existência de um único normativo resulta interpretações incorretas de dispositivos que são exclusivos de alguma das navegações.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico do tema atualmente em desenvolvimento no âmbito da Agenda Regulatória. Além disso, informa-se que a AIR relacionada ao tema já foi submetida a processo de participação social e que, em etapa posterior, será promovida consulta pública da proposta normativa, oportunidade em que poderão ser apresentadas contribuições adicionais pelos interessados.
Número: 74	
Entidade: SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA Formulário: 45	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Item 2.2. Procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira Na descrição da Antaq incluir: - Prever a participação de especialistas para a avaliação tempestiva da adequação do tipo e porte da embarcação para a operação circularizada. - Estabelecer sanções mais adequadas para comportamentos oportunistas, visando reduzir imposições de bloqueios inadequados e circularizações indevidas. Justificativa: a. A consulta ao mercado das embarcações de bandeira brasileira disponíveis é um dos pilares do Marco Legal da Navegação (Lei 9432/97) e dos investimentos em frota de registro brasileiro. b. O funcionamento inadequado deste mecanismo estabelecido na Lei 9.432/97 traz riscos aos investimentos já realizados na formação de frota e inibirá futuros investimentos. c. Indispensável a atuação da ANTAQ na fiscalização após autorização dos afretamentos.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico do tema atualmente em desenvolvimento no âmbito da Agenda Regulatória. Além disso, informa-se que a AIR relacionada ao tema já foi submetida a processo de participação social e que, em etapa posterior, será promovida consulta pública da proposta normativa, oportunidade em que poderão ser apresentadas contribuições adicionais pelos interessados.
Número: 75	
Entidade: SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA Formulário: 46	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Item 2.4. Concessão de outorgas na navegação Na descrição da Antaq incluir:

ção	1. Estabelecer critérios mínimos para verificação da adequação da embarcação proposta para outorga na navegação pretendida, considerando no mínimo: certificados estatutários, certificados de classe, demonstrativos técnicos que atestem a utilização da embarcação em operações na navegação pretendida. 2. A embarcação utilizada na outorga deverá operar regularmente na navegação pretendida, devendo a Antaq estabelecer metodologia de fiscalização e sanção. Justificativa: a. a utilização de embarcações inadequadas à operação na navegação pretendida e/ou que na prática nunca operaram e não irão operar deverá ser verificada pela Antaq. b. Inibir a possibilidade de empresa obter outorga com investimento baixo, mas operar em modalidade incompatível com esta condição por meio de afretamento de embarcações maiores. Esta prática pode trazer riscos de segurança operacional, assimetria concorrencial, possível falta de regularidade na disponibilidade da prestação de serviços ao mercado, entre outros.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico do tema atualmente previsto no âmbito da Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 76	
Entidade: SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA Formulário: 47	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Item 2.7 - Contabilização de TPB para fins de afretamento no REB, com ênfase no apoio marítimo. Na descrição da Antaq incluir: 1. Estabelecer critérios mínimos para verificação da adequação da embarcação a ser utilizada no cálculo para o atesto de tonelagem de porte bruto (TPB) navegação pretendida, considerando no mínimo: certificados estatutários, certificados de classe, demonstrativos técnicos que atestem a utilização da embarcação em operações na navegação pretendida. 2. Existe vínculo estreito do item 2.7 com a questão tratada no item 2.4 da agenda no que tange a importância da adequação da embarcação base da outorga e a efetiva fiscalização da sua operacionalidade, e das demais embarcações da frota da empresa que estão sendo propostas para o atesto de tonelagem. Justificativa: O desenvolvimento de normativos segregados, por tipo de navegação, sugerido no item “2.1. Afretamento por tempo na navegação marítima”, apoiará a fiscalização da ANTAQ quanto à efetiva operação da embarcação que deu lastro ao afretamento e sua efetiva operacionalidade naquele mesmo segmento de navegação no qual opera a embarcação afretada, e por quanto tempo ela efetivamente operou desde o momento em que foi aceita como lastreadora do afretamento.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico do tema atualmente previsto no âmbito da Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 77	
Entidade: Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNNT (CENTRONAVE) Formulário: 48	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima

	☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Agenda Regulatória ANTAQ 2025–2028 – Item 2.5 e 2.6 CONTRIBUIÇÃO: O CENTRONAVE vem, por meio desta contribuição, requerer à Diretoria Colegiada a retirada dos itens 2.5 e 2.6 do documento em referência, que tratam da sobre-estadia de contêineres, pelos motivos contidos na justificativa que se segue. Justificativa para a contribuição: 1) A sobre-estadia de contêineres é uma prática de caráter privado, regida por contratos de transporte marítimo, que são acordos entre partes privadas e não envolvem serviços públicos. 2) Os contratos de transporte marítimo são baseados na liberdade contratual, permitindo que as partes negociem termos como o período de utilização gratuita dos contêineres e as taxas de sobre-estadia. A regulação não deve interferir em acordos livremente estabelecidos. 3) A sobre-estadia é uma indenização pré-fixada por contrato, compensando o transportador por perdas causadas pela retenção prolongada dos contêineres. Essa prática é tradicional no direito marítimo e aplicada globalmente, sendo essencial para equilibrar as relações contratuais. Ressalta-se que a jurisprudência brasileira, de forma pacífica e uníssona, confirma tal natureza jurídica, fixada previamente nos contratos de transporte marítimo. 4) A cobrança de sobre-estadia incentiva a devolução rápida dos contêineres, evitando congestionamentos e escassez que poderiam prejudicar a cadeia logística e a economia nacional. A ausência dessa cobrança poderia levar ao uso dos contêineres como depósitos, impactando negativamente as exportações e importações. 5) Os preços da sobre-estadia são definidos com base em diversos fatores comerciais e logísticos, refletindo práticas internacionais. A regulação poderia desconsiderar essa complexidade, levando a distorções de mercado. Esses pontos destacam que a sobre-estadia é uma prática bem estabelecida e essencial para o funcionamento eficiente do comércio marítimo. Além disso, sabemos que a ANTAQ reconhece que não ficou devidamente demonstrado com base em dados ou evidências a existência de uma falha de mercado decorrente da prática de preços abusivos na cobrança de sobre-estadia de contêineres que justifique a intervenção regulatória.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de retirada de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 78	
Entidade: Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNNT (CENTRONAVE) Formulário: 49	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Agenda Regulatória ANTAQ 2025–2028 – Item 3.10 Contribuição 1. Segurança jurídica e estabilidade regulatória O CENTRONAVE destaca que a Resolução ANTAQ nº 109/2023 resultou de um processo regulatório amplo, técnico e participativo, conduzido ao longo de quatro anos e reconhecido por sua qualidade. Alterações estruturais em sua sistemática, especialmente no que tange à definição de serviços e responsabilidades dos terminais, não devem

	ocorrer sem prévia avaliação de resultados, sob pena de comprometer a previsibilidade necessária às operações de navegação de longo curso. 2. Preservação da liberdade de preços e do equilíbrio concorrencial A navegação de longo curso depende de um ambiente portuário competitivo, transparente e previsível. Qualquer intervenção regulatória que afete a liberdade de preços dos terminais deve ser precedida de demonstração clara de práticas prejudiciais à competição, conforme determina a Lei nº 12.815/2013. O CENTRONAVE reforça que não há evidências de disfunção sistêmica que justifiquem revisão ampla da Resolução nº 109/2023. 3. Necessidade de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) Antes de qualquer alteração normativa que impacte a sistemática de cobrança ou a definição de responsabilidades dos terminais, é imprescindível a realização de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da Resolução nº 109/2023, conforme Resolução ANTAQ nº 55/2021. Ressalta-se que a jurisprudência brasileira, de forma pacífica e uníssona, confirma tal natureza jurídica, fixada previamente nos contratos de transporte marítimo. A ARR permitirá identificar problemas reais, mensurar impactos e evitar retrocessos regulatórios. 4. Ampliação do diálogo regulatório Caso a Avaliação de Resultado Regulatório- ARR indique, com base em evidências, a necessidade de revisão ou eliminação da Resolução 109, o CENTRONAVE solicita que previamente à elaboração da AIR Preliminar, seja realizado um novo ciclo de reuniões externas participativas, com a presença de todas as associações representativas do setor. A participação ampla é essencial para que a ANTAQ compreenda as especificidades operacionais da navegação de longo curso e os impactos sobre a cadeia logística. 5. Síntese das recomendações do CENTRONAVE Face o acima exposto, o CENTRONAVE requer que a ANTAQ: 1. Realize ARR da Resolução nº 109/2023 antes de qualquer proposta normativa relacionada ao item 3.10. 2. Avalie integralmente as externalidades e impactos concorrenciais de eventuais mudanças. 3. Promova nova fase de reuniões externas participativas, com inclusão do CENTRONAVE. 4. Observe rigorosamente o princípio da liberdade de preços, exigindo comprovação de práticas anticompetitivas antes de qualquer intervenção regulatória.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de retirada de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 79	
Entidade: Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNNT (CENTRONAVE) Formulário: 50	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Agenda Regulatória ANTAQ 2025–2028 – Inclusão de Tema “Estudo específico voltado à análise dos fundamentos jurídicos e regulatórios relacionados às cobranças de demurrage e detention, contemplando expressamente o exame das teses desenvolvidas no parecer jurídico apresentado durante as discussões da Resolução ANTAQ nº 112/2024” Contribuição: No âmbito das discussões relacionadas à Resolução ANTAQ nº 112, foi apresentado parecer jurídico pelo Centronave, contendo aspectos relevantes acerca da dinâmica do Direito Marítimo, excludentes de responsabilidade civil e outras questões à luz da Resolução 112/2025. Embora o processo regulatório tenha sido encerrado, os argumentos e premissas jurídicas nele desenvolvidos permanecem relevantes para a compreensão do tema e para a adequada delimitação do espaço de atuação regulatória da ANTAQ. A relevância de um estudo aprofundado sobre o Parecer torna-se ainda mais evidente em razão das premissas que vêm sendo utilizadas na apreciação de casos concretos envolvendo demurrage e detention, especialmente à luz do

	Acórdão nº 521/ANTAQ. Considerando o potencial impacto dessas premissas sobre a interpretação dos contratos de transporte marítimo, sobre as relações entre transportadores, consignatários, terminais e demais agentes da cadeia logística, mostra-se recomendável que a Agência promova avaliação técnica e jurídica mais abrangente acerca da consistência, dos limites e dos efeitos regulatórios dessas orientações com base no Parecer. A proposta não tem por objetivo promover a revisão da Resolução ANTAQ nº 112, tampouco reabrir discussão regulatória. Busca-se, ao contrário, fomentar a produção de conhecimento regulatório qualificado, mediante análise aprofundada dos fundamentos jurídicos suscitados no parecer apresentado ao longo daquele processo, confrontando-os com a evolução da jurisprudência administrativa da Agência, com a jurisprudência judicial pertinente, com a legislação aplicável e com as melhores práticas regulatórias nacionais e internacionais. Dessa forma, recomenda-se a inclusão, na Agenda Regulatória 2025–2028, de estudo específico voltado à análise dos fundamentos jurídicos e regulatórios relacionados às cobranças de demurrage e detention, contemplando expressamente o exame das teses desenvolvidas no parecer jurídico apresentado pelo Centronave durante as discussões da Resolução ANTAQ nº 112 nos processos administrativos 50300.015904/2025-90; 50300.013515/2025-20; 50300.030721/2025-02 e 50300.010472/2026-10 e sua interface com as premissas adotadas no Acórdão nº 521/ANTAQ, de modo a fortalecer a qualidade regulatória, a segurança jurídica e a coerência da atuação institucional da Agência.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A elaboração de estudos não faz parte do escopo da Agenda Regulatória, tendo em vista que a Antaq possui uma Agenda de Estudos própria. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 80	
Entidade: AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool Formulário: 51	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 01 • Inclusão do tema “Indicadores de Serviço Adequado” • Razões e justificativas . Estruturar o conceito de serviço adequado exige alinhar as expectativas do cliente (ou usuário) com critérios operacionais de excelência e, no âmbito jurídico, com os princípios constitucionais do serviço público. . 8 (oito) pilares fundamentais para estruturar o conceito: • Regularidade: O serviço deve ser prestado de acordo com as regras, horários e condições estabelecidas ou prometidas. • Continuidade: A interrupção é proibida, salvo por motivos técnicos, de segurança ou inadimplência do usuário. • Eficiência: Deve ser rápido, produtivo e utilizar as melhores práticas/tecnologias disponíveis para evitar desperdício de tempo e recursos. • Segurança: Proteção contra riscos à integridade física, saúde e dados dos usuários. • Atualidade: Modernidade técnica, englobando a adoção de novas tecnologias, melhorias e inovações. • Generalidade: Universalidade de acesso - o serviço deve estar disponível ao maior número de usuários possíveis, sem discriminação. • Cortesia: Atendimento educado, transparente e respeitoso em todos os pontos de contato. • Modicidade: Cobrança de tarifas justas e acessíveis, proporcionais ao serviço prestado. • Objetivos da Proposição: Estabelecer o conceito de serviço adequado de movimentação de carga, por meio de indicadores de qualidade e de custo. Definir os requisitos para avaliar condições de continuidade, eficiência, efetividade, segurança, atualidade, generalidade, transparência, cortesia e modicidade das tarifas conforme os preceitos legais (Lei nº 8.987/1995). Desenvolver a metodologia de valoração dos indicadores de forma a dar uniformidade da interpretação aos conceitos, à metodologia, aos critérios de cumprimento das metas e à fiscalização do desempenho na prestação dos serviços portuários.

Elegível?	☐ Sim ☒ Não *contribuintes diferentes, mas mesma contribuição contida na tabela 61.
Justificativa	O assunto da contribuição será abordado no âmbito dos itens P9 e P13 contidos na Agenda de Estudos 2025-2028 desta Antaq.
Número: 81	
Entidade: AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool Formulário: 51	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 02 • Revisão da Resolução nº 62, de 30/11/2021, que “Estabelece as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas”. • Pressupostos dos Direitos Básicos do Usuário . Informação clara: Acesso a informações precisas sobre os serviços prestados, seus custos, os padrões de qualidade esperados e o tempo de espera. . Atendimento de qualidade: Direito a serviços adequados, contínuos e eficientes. . Participação Institucional: Direito de participar do acompanhamento da prestação e da avaliação dos serviços. . Defesa e Reclamação: Acesso a canais para apresentar sugestões, reclamações, elogios e denúncias (como as Ouvidorias Públicas). • Objetivos da Proposição: Vincular os direitos e deveres dos usuários a padrões de qualidade e de desempenho que possam refletir o nível de prestação dos serviços portuários. Incluir a constituição de Comissões Tripartites que exercem o papel de acompanhamento das obrigações contratuais atinentes aos serviços portuários como direito dos usuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não *contribuintes diferentes, mas mesma contribuição contida na tabela 62.
Justificativa	A contribuição propõe pressupostos já disponíveis nas Resoluções 62/2021 e 75/2022, sem demonstração objetiva de impacto regulatório direto sobre os usuários ou sobre a dinâmica concorrencial do setor. Nesse sentido, não se caracteriza, em princípio, como iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 82	
Entidade: AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool Formulário: 52	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 03 • Revisão da Resolução nº 61, de 01/12/2021, que “Estabelece a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos de reajuste e revisão de tarifas portuárias”. • Conteúdo do Resolução ANTAQ nº 61/2021: (i) Reúne as modalidades tarifárias na forma de grupos tarifários;

	(ii) Padroniza a receita tarifária das administrações portuárias; (iii) Estabelece os critérios para cobrança; e (iv) Determina o rol de serviços portuários que estão isentos do pagamento de tarifa. • Prerrogativas das Administrações Portuárias: (i) propor os reajustes e as revisões tarifárias à ANTAQ; (ii) implementar os regulamentos da ANTAQ a respeito da ordem tarifária vigente; (iii) arrecadar os valores das tarifas relativas a sua atividade; e (iv) promover o uso racional da infraestrutura portuária. • Objetivos da Proposição: Dar maior participação dos usuários na estruturação tarifária em termos de metodologia e parâmetros de cálculo dos valores a serem cobrados; Estabelecer formas de participação dos usuários em termos de procedimentos, transparência e isonomia quanto a aplicação das tarifas portuárias; Incluir como direito dos usuários opinar, em caráter vinculativo, sobre reajustes e revisões dos valores tarifários via CAP – Conselho de Autoridade Portuária.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não *contribuintes diferentes, mas mesma contribuição contida na tabela 63.
Número: 83	
Entidade: AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool Formulário: 52	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 04 • Inclusão do tema “Modelo de Valoração do Conceito de Abusividade” • Razões e justificativas Conceituar abusividade é essencial para proteger a parte mais fraca de uma relação e estabelecer limites éticos. Sem esse conceito, o desequilíbrio de poder natural em contratos, publicidades ou processos judiciais permitiria que vantagens excessivas fossem impostas sem consequências legais. • Objetivos da Proposta: . Garantir a Equilíbrio na Relação Prestadores de Serviço x Usuários: Evita que fornecedores ou detentores de poder econômico imponham cláusulas ou práticas que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada. . Definir Limites para Direitos: O próprio exercício de um direito pode ser considerado abusivo se ultrapassar os limites na relação comercial, gerando o chamado "abuso de direito". . Coibir Práticas Abusivas: permite a identificação e punição destas práticas advindas de poder econômico ou de mercado. • Modelo proposto . Estabelecer um conceito de limite de caracterização de abusividade tarifária; . Normatizar os procedimentos para que os usuários possam acionar o órgão Regulador caso o mercado precifique tarifas acima deste limite.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não *contribuintes diferentes, mas mesma contribuição contida na tabela 64.
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado ao Tema "Metodologia para análise de abusividade de preços portuários", oriundo da Agenda Regulatória 2022–2024, cuja inclusão na Agenda vigente será deliberada na etapa de priorização. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 84	
Entidade: AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool Formulário: 53	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima

tipo	☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 05 • Incluir a regulamentação de “Avaliações Ex-Post Regulatório” • Razões e Justificativas A avaliação ex-post é a análise realizada após a implementação de uma política, projeto, programa ou norma regulatória. Sua importância reside em medir os impactos reais, garantir a eficiência dos recursos públicos e identificar efeitos não planejados, permitindo ajustes contínuos e transparência na tomada de decisão. • Pilares da avaliação “ex-post” . Medição de Resultados Reais: Permite verificar se os objetivos estipulados no planejamento regulatório foram alcançados na prática. . Prestação de Contas: Assegura a transparência na medição dos efeitos de uma decisão regulatória traz ao mercado. . Aprendizado Contínuo: Ajuda a identificar gargalos físicos e institucionais, bem como erros de previsão e de execução, além de efeitos colaterais (positivos ou negativos), servindo de base para o redesenho de normas e políticas futuras. . Feedback Contínuo: Permanente correção de conceitos e de planejamento regulatório. . Análise de Custo-Benefício: Avalia se o ato regulatório foi eficiente (uso de recursos) e efetivo (resolução do problema central). • Objetivos da Proposta: . Otimizar o processo regulatório; . Minimizar impactos regulatório no mercado; . Permitir, por meio de reuniões periódicas (p.ex. Trimestrais) entre Poder Concedente, Concessionários/Arrendatários e Entidades de Usuários, correções de rumo do planejamento, minimizando custos de transação, otimizando a ambiente de negócios e maximizando a segurança jurídica dos investidores.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não *contribuintes diferentes, mas mesma contribuição contida na tabela 65.
Justificativa	A contribuição não atende ao critério de elegibilidade, tendo em vista que a matéria já se encontra disciplinada no âmbito regulatório da Agência, conforme Resolução Antaq nº 55, de 19 de setembro de 2021. Não há demonstração de lacuna normativa ou necessidade de revisão que justifique a abertura de novo ciclo regulatório sobre o tema. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições, tendo em vista a elaboração do Manual de AIR, Monitoramento e ARR da Antaq.
Número: 85	
Entidade: AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool Formulário: 53	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 06 • Priorização do tema “Recomposição cautelar do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados e concessões”. • Razões e justificativas O objetivo deste tema é analisar a possibilidade de criação de mecanismos cautelares de reequilíbrio dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados e concessões, para promover maior agilidade aos processos de reequilíbrio econômico-financeiro, aumento da segurança jurídica para a continuidade dos contratos, aumento da atração de investimentos privados e a diminuição de riscos de judicialização dos processos.

	• Pressupostos fundamentais (regidos pela Lei nº 14.133/2021) . A recomposição cautelar é um mecanismo jurídico e contratual que permite o restabelecimento imediato da equação financeira de um contrato antes mesmo da análise de mérito do pedido principal. . Serve para evitar a paralisação de serviços essenciais quando fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis alteram drasticamente os custos da execução. . 2 (dois) requisitos básicos: - demonstrar que houve alteração de custos por um fato extraordinário – fatores incontroversos; - risco de prejuízos irreparáveis ao serviço. • Etapas da Estruturação do Pedido . Relatório de Fato Gerador: Identificação precisa do evento causador do desequilíbrio. . Demonstração do Nexo Causal: Comprovação de que o desequilíbrio foi causado diretamente pelo evento, e não por ineficiência da própria empresa. . Planilha de Impacto (Quantificação): Apresentação de uma nova planilha de custos e formação de preços demonstrando que a margem de lucro original foi totalmente corroída ou tornou-se deficitária. . Pedido Específico de Medida Cautelar: Requerimento expresso para que a Administração conceda o reequilíbrio antes da instrução completa do processo, para garantir o fluxo de caixa imediato. • Objetivos da Proposta: Por ser um processo complexo e demorado, o início imediato das discussões permitiria maior prazo de debate e consolidação de entendimentos; Um ato regulatório para cobrir conceitualmente todo ambiente deste tipo de reequilíbrio é de difícil concepção e a antecipação dos debates só tende a fundamentar melhor a decisão a ser tomada.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não *contribuintes diferentes, mas mesma contribuição contida na tabela 66.
Justificativa	Contribuição de caráter geral, sem repercussão direta sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos na Agenda Regulatória. A solicitação de priorização de temas não constitui sugestão de novo tema nem alteração de escopo de tema existente, situando-se fora dos parâmetros de elegibilidade previstos no Manual da Agenda Regulatória. Nada obstante, informa-se que todos os temas vigentes serão reavaliados mediante aplicação da Matriz GUT e análise do critério de esforço disponível, o que poderá resultar na manutenção, priorização, reprogramação ou retirada de temas da Agenda.
Número: 86	
Entidade: AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool Formulário: 54	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☒ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	Contribuição 07 • Atualizar a "Cartilha sobre Direitos dos Usuários" • Razões e justificativas Atualizar a cartilha da ANTAQ garante que as regras do transporte aquaviário e portuário estejam alinhadas às resoluções recentes da Agência, modernizando os direitos dos usuários, ampliando a transparência, a acessibilidade e a segurança da carga, além de orientar de forma prática a sociedade. Alguns motivos para essa atualização incluem: • Novas Resoluções e Regras: Mudanças normativas (como as novas regras para a navegação interior, áreas portuárias e aprimoramentos regulatórios) alteram regras e responsabilidades das empresas e dos usuários. • Informação Clara e Acessível: Transforma textos jurídicos densos em uma linguagem simples, ajudando os usuários a saberem exatamente o que exigir — como indenizações por atraso e prejuízos causados por terceiros. • Previsibilidade Contratual: Atualiza as obrigações também para o transporte de cargas, protegendo os usuários contra cobranças abusivas de demurrage ou taxas portuárias indevidas. • Objetivos da Proposta: Dar aos usuários a necessária transparência e atualidade aos seus direitos e obrigações na prestação dos serviços portuários.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não *contribuintes diferentes, mas mesma contribuição contida na tabela .

Justificativa	A contribuição não se caracteriza como norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável aos agentes regulados, situando-se fora do escopo da Agenda Regulatória. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 87	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 55	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	1. NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM – FIM DA COBERTURA DE BANDEIRA: Para além das propostas apresentadas, é fundamental que a Agência regule mecanismos para coibir a prática de cobertura de bandeira. Essa infração ocorre quando uma empresa de navegação estrangeira opera irregularmente na navegação de cabotagem, camuflando sua atividade por meio da emissão de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) por parte de uma Empresa Brasileira de Navegação (EBN) outorgada, cuja autorização é indevidamente utilizada para viabilizar essa prática anticoncorrencial. Cabe à Antaq combater essa conduta — que inclusive encontra tipificação no Código Penal Brasileiro (Decreto-Lei nº 2.848/1940, Art. 334-A, relativo ao contrabando/descaminho e simulações correlatas) — exigindo a apresentação de documentos que comprovem que a EBN realizou, de fato, o afretamento e deteve a efetiva gestão comercial e operacional da embarcação. Para tanto, devem ser fiscalizados os seguintes documentos comprobatórios: i. Recap: Resumo dos termos do afretamento; ii. Contrato de afretamento/viagem: Instrumento jurídico formal da operação; iii. Comprovante de pagamento ao armador estrangeiro: Evidências financeiras contendo o fechamento de câmbio e o respectivo comprovante de remessa internacional; iv. Instruções operacionais aos agentes portuários: Mensagens e e-mails que demonstrem quem esteve, efetivamente, no controle do navio. Caso a EBN tenha contratado a embarcação, as ordens e diretrizes devem partir dela e ser direcionadas aos agentes que atuarão em seu nome nos portos; v. Comprovante de quitação das despesas operacionais: Custos que competem ao responsável pela operação, tais como agenciamento marítimo, praticagem, taxas e tarifas portuárias, entre outros. Sanções Recomendadas: Uma vez caracterizada e comprovada a simulação na operação de cabotagem, a EBN deve ser punida exemplarmente com a cassação de sua outorga, em razão do desvio de finalidade do ato autorizativo. Paralelamente, a empresa estrangeira deve ser sancionada com a multa máxima prevista na norma regulatória e proibida de atracar em portos brasileiros. Idêntica penalidade deve ser estendida aos corretores de navios (ship brokers) que intermediarem ou facilitarem a oferta de serviços de empresas estrangeiras na cabotagem nacional de forma irregular.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	A Resolução nº 62/2021 já tipifica as condutas relacionadas à não apresentação do contrato de afretamento (art. 34, VII), à realização de afretamento sem autorização da Antaq (art. 36, IV) e à cobertura de bandeira (art. 36, V). Ademais, os documentos e informações sugeridos na proposição podem, quando pertinente, ser requisitados no âmbito da apuração dessas condutas em ações fiscalizatórias. Cumpram-se, ainda, que os temas 2.1 e 2.2 já contemplam elementos voltados à comprovação do transporte pretendido no momento da circularização, bem como à verificação de sua efetiva realização a partir da celebração do afretamento.
Número: 88	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 55	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias

	☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Conteúdo	2. REGULAÇÃO DE TAXAS E SOBRETAXAS (SURCHARGES) COBRADAS POR ARMADORES E AGENTES INTERMEDIÁRIOS DOS USUÁRIOS (EMBARCADORES, EXPORTADORES E IMPORTADORES): Em suma, a medida visa a obrigatoriedade de homologação prévia por parte da ANTAQ. Para que a cobrança de qualquer surcharge seja efetuada, o armador ou agente intermediário deve, obrigatoriamente, apresentar à autarquia o nome da nova rubrica, a fundamentação motivada e a respectiva comprovação do fato gerador. A cobrança aos usuários ficará condicionado à prévia autorização mediante Resolução da ANTAQ.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 89	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 56	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Conteúdo	3. NECESSIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DA FORMA DE INFORMAÇÃO PRÉVIA AO USUÁRIO (RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 62/2021): A Resolução ANTAQ nº 62/2021 estabelece que todas as cobranças efetuadas contra os usuários devem ser previamente informadas. Contudo, a norma é omissa quanto à forma pela qual essa comunicação deve ocorrer. Atualmente, os usuários operam sob a premissa de que os valores devidos devem constar estritamente na proposta comercial ou no Booking Confirmation — este último considerado o documento definitivo da contratação, antes da emissão do Bill of Lading. Todavia, observa-se que alguns armadores instituem cobranças de surcharges (sobretaxas) ausentes nos referidos documentos. Quando questionados à luz da Resolução nº 62, justificam que tais taxas estão previstas em seus respectivos websites. Ocorre que o conteúdo digital pode ser unilateralmente modificado a qualquer momento, inclusive após o envio da proposta ou a confirmação da reserva. Essa prática retira do usuário o controle sobre a previsibilidade dos custos, violando um dos pilares normativos desta Agência. Portanto, faz-se imperioso regulamentar o Booking Confirmation seja para o contratante situado no exterior (venda FOB) ou no Brasil, como o instrumento vinculante no qual todas as cobranças devem estar obrigatoriamente discriminadas.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não
Número: 90	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 56	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Conteúdo	4. DEFINIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER: Trata-se de demanda histórica na agência, sendo imperioso que o regulador defina a natureza jurídica dessa cobrança (indenização ou cláusula penal), dados os

ção	severos impactos gerados aos usuários. Em suma, caso prevaleça o entendimento de cláusula penal, o teto da cobrança será o valor da obrigação principal (o frete). Por outro lado, se caracterizada como indenização, a cobrança deve se limitar ao dano efetivamente comprovado; os valores que excederem a recomposição do patrimônio lesado deverão ser tributados, pois assumem a natureza de prestação de serviços, observando-se em todos os casos ou natureza jurídica, o critério da modicidade, a ser definido por metodologia para identificar abusividade. (ver item 12)
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado aos Temas 2.5 e 2.6 e não tem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos no âmbito da Agenda Regulatória. Além disso, o Tema 2.6 encontra-se em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 02: Em elaboração do Relatório de AIR preliminar, com finalização das oficinas), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 91	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 56	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	5. SOBRE-ESTADIAS (DEMURRAGE) DE CONTÊINERES COBRADAS POR AGENTES INTERMEDIÁRIOS: É crescente a prática de agentes intermediários (NVOCCs e agentes de carga) aplicarem sobrepreços (markups) sobre as diárias originalmente cobradas pelos armadores, com ágios que variam de 10% a 100% do valor nominal. A pacificação da natureza jurídica da sobre-estadia como verba estritamente indenizatória soluciona essa distorção. Afinal, sob a ótica da responsabilidade civil, o intermediário não sofre prejuízo próprio que justifique a imposição de um sobrepreço. Essa conduta oportunista carece de lastro causal, onera injustamente os usuários e resulta em cobranças flagrantemente abusivas que demandam urgente coibição regulatória.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado aos Temas 2.5 e 2.6 e não tem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos no âmbito da Agenda Regulatória. Além disso, o Tema 2.6 encontra-se em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 02: Em elaboração do Relatório de AIR preliminar, com finalização das oficinas), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 92	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 57	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo

Contribuição	6. RETENÇÃO INDEVIDA DE CARGA PARA ALÉM DOS LIMITES DO DECRETO-LEI Nº 116/1967 E DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 62/2021 DA ANTAQ: Constata-se a frequente retenção ilegal de cargas na importação por terminais portuários que, atendendo a solicitações de armadores — e, em alguns casos, de agentes de carga —, utilizam o bloqueio no Siscarga como mecanismo de coerção. Tal prática extrapola as hipóteses legais de retenção (admitidas apenas para quitação de frete ou contribuição por avaria grossa declarada). Geralmente, a retenção é motivada pela discordância do usuário frente a cobranças de surcharges não informadas, pela recusa em assinar termos de compromisso leoninos (com cláusulas de eleição de foro em Santos) ou pela não realização de depósitos caução. Essa trava sistêmica vem sendo utilizada de forma nitidamente ultrajante à lei. O abuso se repete na exportação, onde armadores retêm a entrega do B/L original mesmo com o frete devidamente quitado, condicionando a liberação ao pagamento de valores surpresa, ausentes da proposta ou do Booking.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter genérico, sem demonstração objetiva de impacto regulatório direto sobre os usuários ou sobre a dinâmica concorrencial do setor. Nesse sentido, não se caracteriza, em princípio, como iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 93	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 57	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	7. TERMOS DE COMPROMISSO ABUSIVOS: COERÇÃO, RETENÇÃO ILEGAL DE CARGA E O MONOPÓLIO DE SANTOS A imposição sistemática de Termos de Compromisso por armadores e agentes intermediários configura uma prática abusiva que viola a boa-fé e a liberdade contratual no transporte marítimo. Sob o pretexto de garantir a entrega das cargas, esses players exigem a eleição compulsória do Foro de Santos (SP), violando o disposto no CPC, que determina que o foro, em caso de não eleição, será o local de embarque ou de desembarque do contêiner, conforme o art. 53, III, d, do CPC (sobre o tema: ANDRADE LACERTA, Emanuela Cristina. Demurrage de contêiner e o foro competente. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Teoria e Prática da Demurrage de Contêiner. São Paulo: Aduaneiras, 2018, p. 349-266), para criar barreiras logísticas a usuários de outras regiões e forçar a criação de uma jurisprudência local favorável aos seus interesses. Caso o importador se negue a assinar o documento — que transcende o Conhecimento de Transporte (Bill of Lading) ao impor taxas unilaterais e cobranças abusivas de demurrage —, os agentes promovem a retenção coercitiva da mercadoria no terminal por meio do uso ilegal da trava do Siscarga, utilizando um sistema aduaneiro oficial como instrumento de pressão comercial. Essa retenção forçada, além de desfigurar o equilíbrio contratual, constitui flagrante ilegalidade e manifesto abuso de direito, já que a legislação brasileira veda a retenção de carga como meio indireto de cobrança ou coerção para assinatura de novos pactos. Ao desvirtuar a finalidade do Siscarga para constranger o usuário em um momento de extrema vulnerabilidade operacional, armadores e intermediários violam as normas aduaneiras e os direitos mais básicos do comércio exterior. Diante desse cenário de coação geográfico-financeira, faz-se urgente a intervenção rigorosa do Poder Judiciário e das autoridades reguladoras para coibir o uso ilícito dos sistemas públicos e anular essas cláusulas leoninas impostas à margem da lei.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter genérico, sem demonstração objetiva de impacto regulatório direto sobre os usuários ou sobre a dinâmica concorrencial do setor. Nesse sentido, não se caracteriza, em princípio, como iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado.
Número: 94	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 57	

Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	8. DEPÓSITO/COBRANÇA DE CAUÇÃO POR SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES: a autonomia da vontade e o dever de informação A legalidade da exigência de caução pressupõe o atendimento a dois requisitos fundamentais: (i) Previsão Contratual Clara, pela qual a obrigação, o valor exato, as modalidades de depósito (dinheiro, cartão de crédito, título de capitalização) e as condições de devolução devem estar expressamente previstos e assinados no instrumento contratual; e (ii) Consentimento Prévio, que valida a concordância do usuário com a cobrança. Fora dessas hipóteses, a caução só poderá ser exigida de forma impositiva em situações raríssimas, nas quais a obrigação não decorre da vontade das partes, mas sim diretamente da lei ou de ordem judicial. Ocorre que, quando há recusa do usuário, sua carga fica retida no terminal, conforme descrito no item 7 desta contribuição.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado aos Temas 2.5 e 2.6 da Agenda. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 95	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 58	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	9. RECUSA DE TRANSPORTE POR PARTE DOS TRANSPORTADORES MARÍTIMOS E OS AGENTES INTERMEDIÁRIOS: No que tange ao Inciso IV do Art. 10 da Resolução nº 62/2021-ANTAQ, a atual redação carece de critérios objetivos para conceituar a "indisponibilidade operacional", conferindo excessiva subjetividade às recusas de embarque. Para mitigar essa assimetria regulatória, propõe-se a definição clara do termo e a fixação das hipóteses específicas em que tal condição pode ser legitimamente invocada, dentre as quais: a) se houver disputa aberto pelo usuário contra a cobrança que entende ilegal; b) notificação ou contranotificação em curso e c) protocolo de denúncia na Antaq. No primeiro caso, o prestador de serviço não poderá recusar o embarque, enquanto não intimar o usuário e nas demais, o usuário não poderá sofrer recusa. Uma solução técnica plausível e eficiente é a implementação de uma matriz de riscos regulatória; esta ferramenta deve elencar as contingências operacionais válidas, estabelecendo as responsabilidades de cada ator do ecossistema logístico e assegurando previsibilidade e transparência ao mercado diante de gargalos de capacidade ou omissões de escala. Quanto ao Inciso V, que trata da inadimplência comprovada, o cenário atual impõe severos prejuízos aos usuários, que frequentemente são surpreendidos por recusas de bookings baseadas em débitos desconhecidos ou, pior, já devidamente quitados. Para corrigir essa distorção, torna-se imperativo regulamentar que qualquer negativa de transporte seja formalmente comunicada ao usuário com as devidas justificativas, detalhando minuciosamente a cobrança pendente. Adicionalmente, exige-se a criação de um canal ou plataforma eletrônica centralizada que unifique o acesso a essas informações e indique os meios de regularização financeira. Por fim, faz-se necessária a estipulação de um prazo estrito e reduzido para que o armador proceda à baixa do registro de inadimplência após o pagamento e informe ao usuário, eliminando a prática abusiva de manutenção de restrições que, por inércia sistêmica, arrastam-se por meses ou anos.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não

Número: 96	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 60	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	10. MONITORAMENTO DAS TAXAS DE OCUPAÇÃO DE BERÇOS E PÁTIOS COMO INSTRUMENTO DE GOVERNANÇA E EFICIÊNCIA PORTUÁRIA: O monitoramento contínuo das taxas de ocupação de berços e pátios nos terminais de contêineres constitui uma ferramenta regulatória indispensável para que esta Agência assegure a eficiência e a modicidade tarifária do setor portuário nacional. Quando esses indicadores ultrapassam os limites operacionais ideais — frequentemente situados entre 70% e 80% da capacidade —, o sistema entra em saturação, gerando um efeito cascata que desacelera a movimentação de cargas, amplia o tempo de espera das embarcações ao largo e impõe severos custos extraordinários, como o demurrage, que penalizam a competitividade do comércio exterior brasileiro. Portanto, o acompanhamento preventivo desses números permite à autarquia agir tempestivamente na mediação de conflitos e na fiscalização do cumprimento dos padrões mínimos de produtividade e do princípio do regular prestar de serviços. Além do impacto operacional imediato, a análise sistemática desses dados de ocupação funciona como o principal termômetro para o planejamento de longo prazo e a governança das concessões portuárias. Esses índices fornecem o embasamento técnico necessário para o acionamento de gatilhos contratuais de investimento por parte dos arrendatários, forçando a expansão física e tecnológica de pátios e a aquisição de novos equipamentos antes que o esgotamento da infraestrutura se concretize. Dessa forma, os dados compilados tornam-se subsídios estratégicos fundamentais para que o regulador oriente as políticas públicas do Ministério de Portos e Aeroportos, justificando tecnicamente a necessidade de novas licitações e garantindo que a infraestrutura voltada para a logística do país cresça em ritmo compatível com a demanda econômica do Brasil.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	Contribuição de caráter genérico, sem demonstração objetiva de impacto regulatório direto sobre os usuários ou sobre a dinâmica concorrencial do setor. Nesse sentido, não se caracteriza, em princípio, como iniciativa destinada à elaboração ou revisão de norma regulatória de caráter geral e abstrato aplicável ao setor regulado. Ademais informa-se que dados podem ser acessados no Sistema de Desempenho Portuário - SDP.
Número: 97	
Entidade: LOGÍSTICA BRASIL - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística Formulário: 61	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	11. CRIAÇÃO DE CRITÉRIOS OBJETIVOS DE ABUSIVIDADE PARA COBRANÇAS DE SOBRETAXAS (SURCHARGES), SOBRE-ESTADIAS DE CONTÊINERES E SERVIÇOS PORTUÁRIOS: A falta de uma metodologia para identificar abusividade é um óbice para a efetividade do serviço adequado, especialmente a modicidade. Sem essa metodologia, o usuário quando contesta a imodicidade não tem uma ferramenta, portanto, fica à mercê do Poder Judiciário que, na quase totalidade das vezes aplica a tabela ad valorem pública dos operadores portuário ou os valores de diária de demurrage e detention, que são impostos via termo de responsabilidade ou via tabela registrada em cartório de títulos e documentos de Santos, sem conhecimento prévio do usuário e sem limites. Esse é um dos maiores problemas enfrentados pelos usuários nas suas operações, vez que operam em modelo regulatório ex post com forte assimetria de informação e alta concentração no mercado de contêineres, seja no

	transporte aquaviário, seja no serviço portuário. Esse problema poderá ser aumentado com o avanço da verticalização, a qual a Logística Brasil não se opõe, mas é importante ter a metodologia. A instituição de normas claras e critérios objetivos de abusividade pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é uma medida indispensável para corrigir assimetrias de poder no mercado regulado. Historicamente, a ausência de parâmetros administrativos detalhados permitiu que armadores globais e operadores portuários impusessem taxas, sobretaxas e custos de sobre-estadia de contêineres (demurrage) de forma unilateral aos donos de carga. Ao capitanear essa regulação, a agência exerce seu papel fundamental de proteger o elo mais vulnerável da cadeia logística, mitigando abusos comerciais e assegurando que os valores cobrados reflitam a real contraprestação de serviços e a modicidade tarifária. O cerne dessa evolução normativa reside na consolidação da matriz de responsabilidade baseada no princípio da causalidade. A regulação proposta visa pacificar o entendimento de que custos decorrentes de gargalos operacionais — tais como indisponibilidade de agendamento em depósitos de vazios, falhas de sistemas ou omissões de escala do próprio transportador — não podem ser repassados ao importador ou exportador. Ao definir que o usuário só deve responder financeiramente quando der causa efetiva ao atraso ou dano, a ANTAQ promove uma distribuição justa dos riscos do negócio, incentivando os prestadores de serviço a aprimorarem sua própria eficiência operacional em vez de converterem penalidades em linhas acessórias de receita. Além de reequilibrar as relações comerciais, a positivação desses critérios confere previsibilidade e segurança jurídica ao comércio exterior brasileiro, alinhando as práticas administrativas aos precedentes dos Tribunais Superiores. A existência de um arcabouço normativo robusto desestimula a judicialização massiva de conflitos e oferece ao mercado regras do jogo nítidas desde a celebração dos contratos de transporte. Isso eleva a atratividade do ambiente de negócios no país, reduz o "Custo Brasil" e garante que o fluxo de caixa das empresas exportadoras e importadoras não seja comprometido por cobranças arbitrárias e repentinas que encarecem o produto final. Por fim, a inclusão deste tema na Agenda Regulatória dota a própria ANTAQ de maior celeridade e eficiência institucional no cumprimento de suas atribuições fiscalizatórias. Com parâmetros de abusividade devidamente tipificados, a área técnica da agência ganha ferramentas para analisar denúncias de forma padronizada e ágil, agilizando a concessão de medidas acautelatórias e a emissão de autos de infração. Esse dinamismo regulatório estimula a composição direta entre as partes e coíbe infrações na origem, consolidando a ANTAQ como uma autoridade mediadora forte, capaz de assegurar a fluidez logística e a competitividade dos portos nacionais.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado ao Tema "Metodologia para análise de abusividade de preços portuários", oriundo da Agenda Regulatória 2022–2024, cuja inclusão na Agenda vigente será deliberada na etapa de priorização. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.
Número: 98	
Entidade: Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) Formulário: 59, 62, 63, 64, 65, 66 e 67	
Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☒ Navegação Marítima ☐ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☒ Alteração de tema existente ☐ Sugestão de tema novo
Contribuição	Antes de todo o mais, cabe solicitar maiores esclarecimentos acerca das razões para a separação entre os Temas 2.5 e 2.6, embora exista aparente sobreposição entre as matérias por eles abordadas. Com efeito, a Antaq elenca como objetivos do Tema 2.5 "avaliar as responsabilidades dos agentes intermediários na ocorrência de sobre-estadia de contêineres para promover: (i) a definição de critérios claros para atribuição de responsabilidade de geração e pagamento; (ii) a definição de bases de cálculo consideradas adequadas; (iii) a mitigação da ocorrência de disputas prolongadas e atrasos em operações de transporte, que aumentam os custos e diminuem a eficiência do setor de transporte marítimo", enquanto para o Tema 2.6 define como alvo "revisar a regulamentação acerca da sobre-estadia de contêineres, com base nos resultados da Avaliação de Resultado Regulatório conduzida pela Antaq, para promover: (i) a melhor caracterização dos riscos e responsabilidades relativas à sobre-estadia; (ii) o aprimoramento dos dispositivos normativos em função do amadurecimento regulatório; e (iii) a consideração de benchmarking internacional e da publicação da Regra Final da Federal Maritime Commission, dos EUA". Embora os objetivos, da maneira como especificados, sejam bem delimitados, ainda assim persiste, à toda vista, a interdependência entre os temas. Se é certo que o Tema 2.5 está circunscrito ("avaliar as responsabilidades dos

agentes intermediários na ocorrência de sobre-estadia de contêineres”), também é incontornável a conclusão de que tal circunscrição está, de todo modo, ínsita à província do Tema 2.6, que possui um alvo muito amplo (“revisar a regulamentação acerca da sobre-estadia de contêineres, com base nos resultados da Avaliação de Resultado Regulatório conduzida pela Antaq”).

Esse entendimento é reforçado pelo fato de que a Análise de Resultado Regulatório (ARR) referida pela Antaq teve como uma das suas principais conclusões a de que “a atuação dos agentes intermediários no setor requer um olhar regulatório mais detalhado, com foco na transparência de suas operações e na clareza das relações comerciais com os usuários dos serviços de transporte aquaviário” (vide o Relatório de ARR Executiva da lavra da Gerência de Regulação da Navegação, SEI nº 2234988). Ou seja, o objeto do Tema 2.5 não corre em paralelo ao objeto do Tema 2.6, mas sim está contido nele.

Diante disto, pondera-se se não seria mais razoável incorporar o Tema 2.5 ao Tema 2.6, com este último absorvendo os objetivos do primeiro. A cisão de assuntos tão conexos em dois temas pode gerar ruído, dificultando não apenas a atuação dos servidores da Antaq, que bem sabe-se detém recursos humanos e tecnológicos escassos (daí a relevância do Critério de Esforço Disponível adotado por esta agência reguladora), mas também o entendimento, o acompanhamento e a contribuição dos setores da economia interessados.

Tal dificuldade é passível de ocorrer porque, ao que tudo indica, caminha-se para termos os dois temas se desenvolvendo em ritmo e ambientes distintos. O Tema 2.6 hoje já está em andamento, atualmente já na segunda macroetapa (“análise preliminar”), com processo estabelecido (autos de nº 50300.022826/2025-80) e relator definido (o Diretor Caio Farias). Enquanto isso, o Tema 2.5 ainda aguarda início e, segundo consta, tem previsão de que tal ocorra apenas em 2027. Ou seja, quando o Tema 2.5 efetivamente iniciar, é bem possível que o Tema 2.6 já estará adiantado, tendo gerado muitos esforços da Antaq e da sociedade civil para o seu desenvolvimento. Considerando que, como visto, o objeto do Tema 2.5 é um dos elementos essenciais da Análise de Resultado Regulatório (ARR) referida pelo objeto do Tema 2.6, tem-se como conclusão que ter-se-á materializada a perda de uma oportunidade de otimizar o despendimento de força humana e sistematizar o debate. O cenário tende a ser ainda mais crítico caso o Tema 2.5, quando enfim iniciado, seja distribuído para um relator diferente do Tema 2.6, assim como, não menos importante, uma equipe de trabalho distinta. Isso geraria um retrabalho óbvio, além de desalinhamento em potencial, diante da complexidade adicionada pela tramitação dos temas em paralelo, com consequente embaraços à dinâmica da comunicação interna e impactos na qualidade da regulação empreendida.

Na hipótese de discordância desta agência sobre a incorporação do Tema 2.5 ao Tema 2.6, sugere-se que, ao menos, considere-se, alternativamente, antecipar o Tema 2.5 e processá-lo conjuntamente com o Tema 2.6, sob a mesma Relatoria e equipe de trabalho, a fim de diminuir a possibilidade de ruídos no desenvolvimento das atividades pelos servidores da Antaq e de fragmentação e consequente degradação da qualidade da participação social, ante o fato de que os mesmos agentes econômicos terão, na hipótese de mantida a cisão, de participar de ao menos eventos de consulta dobradas (tomadas de subsídios, audiências públicas etc.) sobre um núcleo temático muito similar e, sob muitos aspectos, até mesmo coincidente, favorecendo contribuições repetidas e/ou inconsistentes.

Postas tais considerações acerca da preocupação quanto à divisão dos Temas 2.5 e 2.6, passa-se a reforçar pontos específicos que merecem atenção da agência para aperfeiçoar o texto normativo da Resolução Antaq nº 62/2021, quer sejam aceitas ou não as sugestões de unificar ou de pelo menos por *pari passu* os referidos Temas.

Uma primeira proposta diz respeito à necessidade de definição das modalidades típicas de sobreestadias de contêiner. Com efeito, observa-se que o mercado (leia-se: os prestadores de serviço) adotam uma nomenclatura bastante distinta para os eventos de sobre-estadia. Por exemplo, a MSC parece adotar, pelo menos no presente momento, a denominação “demurrage” para referenciar a sobreestadia na importação (<https://www.msc.com/en/local-information/america/brazil#Import>) e “detention” para quando isso ocorre na exportação (<https://www.msc.com/en/local-information/america/brazil#Export>).

Já a CMA CGM, por sua vez, considera “demurrage” a taxa, “relacionada apenas ao uso do equipamento”, que deve ser paga pelo usuário “na hipótese do contêiner permanecer em uso além do período de livre estadia”, enquanto a “detention” seria a taxa que deve ser paga pelo usuário pela retenção do contêiner “fora do porto, terminal ou depósito, além do período de livre estadia”. E, para complicar ainda mais, o referido prestador de serviço ainda cria a figura “combined demurrage & detention”, que define como a cobrança referente apenas ao uso do equipamento, a ser paga pelo usuário caso retenha o contêiner além do período de livre estadia, “quando demurrage e detention são combinadas em um único período”. (<https://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention/general-terms>).

Ou seja, dois dos maiores prestadores de serviço do mercado adotam critérios completamente distintos para designar “modalidades” que a sobreestadia pode assumir, sem que necessariamente exista qualquer diferença prática na cessão e no uso dos contêineres. A simples leitura dos conceitos acima transcritos dá materialidade ao problema, vez que a compreensão destes não é nada intuitiva, além de se tornar completamente confusa a partir do momento que o usuário contrapõe uma definição à outra. E essa situação ainda piora quanto mais o usuário comparar as informações disponibilizadas pelos diversos prestadores de serviço. Caso pesquise o site da Hapag-Lloyd, por exemplo, o usuário se deparará com os vocábulos “detention” e “demurrage” aparecendo tanto na importação quanto na exportação (<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/quotation/detention-demurrage/latin-america.html>). Caso abra qualquer uma das duas tabelas específicas, o usuário encontrará complicações ainda maiores. Por exemplo, na tabela para a importação, o título constará como “Import Demurrage combined with

Detention (MHO)". Entretanto, na tabela em si há referência apenas à "detention". E, logo abaixo, no campo de observações, resta consignado que "o período de livre estadia indicado nesta tarifa de demurrage inicia-se no dia seguinte ao descarregamento do(s) contêiner(es) do navio, estendendo-se até o final do período de livre estadia concedido (https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/detention_demurrage/Detention_Demurrage_Import_Bolivia_08282025.pdf). Ou seja, nenhuma lógica na aplicação dos nomes. E isso se replica e complica a cada novo site de prestador de serviço que o usuário pesquise.

Deste modo, é absolutamente essencial que a Antaq adote e imponha uma padronização dessas definições, a fim de derrubar a Torre de Babel que domina a paisagem do mercado atual. Da jurisprudência da própria Antaq, nota-se uma predileção pela designação da sobreestadia na exportação como detention e na importação como demurrage. Entretanto, deve ser observado que esse entendimento funciona bem quando considerado apenas o transporte de longo curso, mas perde totalmente o sentido perante a cabotagem. Se for ser adotado um entendimento nesses moldes, melhor seria identificar a detention com o momento pré-embarque e a demurrage com o pós-embarque, para que os vocábulos mantenham o mesmo sentido tanto no longo curso quanto na cabotagem.

Outro problema relevante a ser enfrentado, e relacionado ao ponto anterior, é a falta de uma definição precisa do que significa cada um dos deadlines que são apresentados pelos prestadores de serviço, que não seguem uma nomenclatura padronizada (draft, VGM, carga etc.). Cada um adota terminologias próprias para os seus deadlines, sendo que, em boa parte das vezes, sequer apresentam o mesmo número de deadlines. Essa falta de critério causa grandes confusões nos usuários na hora de definir sua logística. Desnecessário tecer qualquer comentário maior sobre a questão, visto que os argumentos deduzidos acima em relação à falta de padrão acerca da definição das modalidades de sobreestadia são plenamente aplicáveis também nesse caso dos deadlines.

Na mesma esteira, corre o inconveniente da ausência de uniformidade na definição de quais são os tipos de contêineres disponibilizados no mercado. Os contêineres ofertados, por certo, são os mesmos em praticamente todos os prestadores de serviço. Entretanto, é considerável a variedade de maneiras que estes se referem aos contêineres. Por exemplo, alguns chamam o container High Cube simplesmente de "HC", enquanto outros referem-se a "HC Dry", o que obviamente acaba gerando confusões. Nas tabelas de sobreestadia, não é incomum alguns prestadores de serviço unificarem ambos, tratando como se fossem a mesma coisa. Por exemplo, o usuário reserva um contêiner High Cube, mas no booking vem simplesmente a informação de que é um Dry, porque aquele determinado prestador de serviço trata ambos como se fossem o mesmo. Isso, com o tempo, acaba causando confusões ao usuário, já que outros prestadores de serviço diferenciam entre High Cube e Dry. O ideal é que a Antaq colete informações com os prestadores de serviço e defina com precisão quais são os tipos de contêiner disponíveis, bem como exija que os prestadores de serviço tenham o cuidado de sempre especificar nos documentos (bookings, Bills of Lading etc.) quais são os tipos exatos de contêineres que foram utilizados. Outro ponto que merece atenção são os chamados "contêineres supertestados", que são muito utilizados em cargas pesadas (como exportações de madeira), mas que não têm uma definição precisa entre os diversos prestadores de serviço e, tampouco, vêm assim discriminados nos documentos que instruem a operação (frequentemente são tratados como se fossem simples Dry).

Quanto aos agentes intermediários, é salutar que a Antaq enfrente a questão dos agentes de cobrança, isto é, figuras que apresentam no mercado como "empresa de cobrança marítima". Tais players passaram a fazer a gestão da faturação e cobrança de sobreestadias e outras tarifas afins para muitos prestadores de serviço. No Exterior são conhecidas como "billing and collection agents", e sua atuação tem se tornado cada vez mais comum no Brasil. Esses agentes, que são contratados pelos prestadores de serviço, passam a realizar cobranças diretamente dos usuários, algumas até mesmo gerindo sistemas próprios de "dispute". Essas empresas, como intervenientes no mercado regulado, precisam também de definição normativa exata, devendo também estar submetidas à regulação empreendida pela Antaq, visto que praticam condutas que inclusive se enquadram como infrações, como as tipificadas nos incisos I ("cobrar valor de sobre-estadia de contêiner referente ao prazo de livre estadia") e III ("cobrar valores diretamente de terceiros estranhos à relação jurídica estabelecida no contrato") do art. 30 da Resolução Antaq nº 62/2021. Sendo assim, o ideal seria que fossem enquadradas como uma subcategoria da categoria "agente intermediário" (isto é, adicionando-se uma alínea d ao inciso II do art. 2º da Resolução Antaq nº 62/2021).

Ademais, é imprescindível a padronização das informações obrigatórias que devem constar nos documentos que instruem os serviços a serem prestados, com destaque para primordial aos bookings, por serem os instrumentos que materializam o início do negócio jurídico entre usuário e prestador de serviço (a reserva de praça). O período de livre estadia (free time) e os valores de sobre-estadia a serem eventualmente cobrados dos usuários precisam estar definidos com exatidão já na reserva de praça, e informados com destaque no booking (preferencialmente no máximo até à segunda página). Hoje, há vários prestadores de serviço que insistem em omitir tais informações, fazendo apenas constar, em letras minúsculas, dentre diversas cláusulas, que "os termos e condições de sobreestadias podem ser encontrado no site do armador".

Ocorre que isso de maneira alguma cumpre com a exigência de que as informações devem ser prestadas de forma ostensiva pelos prestadores de serviço (conforme dispõe o caput do art. 4º da Resolução Antaq nº 62/2021). Ostensividade é deixar claro quais são os prazos e valores, com destaque, no próprio documento. Além disso, os prestadores de serviço devem-se abster de excessos de abreviaturas nas explicações sobre tais prazos e valores. As informações devem ser claras (vide novamente o caput do art. 4º da Resolução Antaq nº 62/2021).

Abreviaturas são inimigas da clareza, ainda mais quando excessivas e nunca explicadas no próprio documento (isto é, na ausência de um glossário). Neste sentido, a redação do art. 19 da Resolução Antaq nº 62/2021 deve ser

aprimorada. A locução “deverão ser disponibilizados” é extremamente vaga, abrindo brecha para essa conduta inadequada dos prestadores de serviço. Outro ponto é o parágrafo único do art. 4º da mesma Resolução, que também abre a oportunidade para o prestador de serviço omitir tais informações do booking. O local adequado para obter essas informações é o booking, não o site. Não existe a menor lógica em exigir que o usuário tenha que “caçar” informações em sites, quando elas poderiam tranquilamente estar sendo informadas já no booking. Isso não é eficiente.

Além disso, muitos sites são desenhados de maneira propositadamente confusa, todo ano mudando e, a cada ano que passa, adotando terminologia mais confusa. Sobre esse último do emprego de palavras de difícil entendimento, tome-se como exemplo o site da CMA CGM (<http://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/demurrage-detention>). Repare-se no vocabulário utilizado: o que é “slab”? O que é “merged”? O que é “splitted”? Quando um container é “special”? Notar também a linha: “All technical definition are available on this page” (as palavras “this page” contém um hyperlink que é um mero “loop”, que leva para uma página com links para acesso às tabelas de todos os países em que a CMA CGM atua). Outro ponto: porque tudo está em inglês, se o serviço está sendo ofertado no Brasil? E não é um inglês básico, mas sim altamente técnico, repleto de abreviaturas. Como isso cumpre com a exigência do caput do art. 4º da Resolução Antaq nº 62/2021? Tal situação repete-se nos mais diversos prestadores de serviço.

Problema correlato diz respeito às faturas de cobrança (seja de detention, demurrage, no show ou qualquer outra tarifa). Está cada vez mais comum o usuário se deparar com faturas de cobrança com pouquíssimas informações, que mal definem o que está sendo cobrado e qual é o “fato gerador” da cobrança. Isso fere de maneira afrontosa o caput do art. 4º da Resolução Antaq nº 62/2021, frequentemente mencionado aqui (e um dos mais importantes dentre todos já produzidos pela Antaq no exercício do seu poder normativo, pois é o que reduz a assimetria de informações existente entre prestadores de serviço e usuários). Faturas devem trazer todos os dados necessários para que o usuário entenda o que está sendo cobrado. É uma detention? Então quando começou a contagem da livre estadia? Quando ela se esgotou? Quando começou a contagem da sobreestadia? Quando os vários períodos de sobreestadia (se existentes) foram sucedidos? Qual é a memória do cálculo desta sobreestadia? Qual o câmbio sendo utilizado? Está sendo acrescido algum spread (quanto e qual a justificativa?). Tudo isso, sempre individualizando cada contêiner utilizado na operação (qual o nome, o tipo, quando e onde foi retirado, quando e onde foi devolvido). Todos são dados que o prestador de serviço tem à sua disposição, e tem o dever de detalhar na fatura de cobrança.

Ainda mais grave é a ausência de prestação de informações imediatas quando ocorrem certos fatos, com destaque para as emendas ao booking (isto é, quando o prestador de serviço altera algo que havia sido inicialmente contratado, como os prazos), que tem se tornado cada vez mais frequentes. Toda alteração dos termos originais do booking devem ser imediatamente comunicadas ao usuário. Mudou o ETA? O ETD? Algum deadline? O navio? Tudo deve ser comunicado, sem falta e sem atraso ao usuário, com a emissão de uma emenda formal ao booking. E cada emenda deve manter um histórico das alterações anteriores, para que o usuário consiga acompanhar com facilidade a cronologia da operação. Exemplo: a segunda emenda deve trazer um histórico contendo os dados originais do booking, aqueles alterados na primeira emenda, e os novos dados agora da segunda emenda. Além disso, toda emenda deve ser claramente identificada de maneira ordinal (primeira, segunda, terceira etc.). Está sendo cada vez mais comum o usuário se deparar com operações que tem mais de quinze, vinte emendas, o que implica em um custo enorme de gestão da informação.

Outra situação que deve ser comunicada de imediato ao usuário é o início da sobreestadia. O § 4º do art. 21 da Resolução Antaq nº 62/2021 estabelece que “o transportador marítimo ou o proprietário do contêiner deverá manter disponível ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL, a partir do 1º (primeiro) dia de contagem da sobre-estadia, enquanto esta durar, a identificação do contêiner e o valor diário de sobre-estadia a ser cobrado”. Ou seja, a partir do primeiro dia do início da contagem da sobreestadia, o prestador de serviço “deverá manter disponível” ao usuário o valor diário da sobre-estadia a ser cobrado. Mas o que significa “manter disponível”? A locução adotada pela Antaq foi infelizmente muito vaga, o que tem gerado danos aos usuários (já há casos concretos em que o Poder Judiciário condenou usuários ao pagamento de sobreestadia porque considerou que a norma da Antaq havia sido cumprida porque o armador mantinha no seu site uma tabela de sobreestadia – sendo que o link para a tabela informado no booking sequer estava ainda online ao tempo do ajuizamento da ação de cobrança). É evidente que a teleologia da norma não é simplesmente “disponibilizar” tal informação em um site, por exemplo, do contrário seria impossível a sua leitura sistemática com a disposição do parágrafo único do art. 4º da mesma resolução, que impõe que as informações (sobre valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas) deverão estar acessíveis, de maneira clara e precisa, até a contratação. Diante disto, é fundamental que a Antaq reveja a redação adotada atualmente, dado estar propensa à más interpretações.

Quanto à redação da norma em si, outro ponto que deve ser analisado é o texto do inc. I do § 2º do art. 21, que necessita ser melhorado, pois pode ser interpretado como adotando um rol taxativo, restringindo a suspensão do prazo de livre estadia do contêiner apenas à ocorrência de fatos imputáveis aos três prestadores de serviços lá descritos (“transportador marítimo, ao proprietário do contêiner, ou ao depósito de contêineres [depot]”), deixando de fora outros prestadores importantes como o operador portuário, o agente intermediário e afins. Mais uma vez, certamente não foi essa a intenção do regulador. Entretanto, da forma como a norma foi composta, a hermenêutica pode ser distorcida (e é frequente a tentativa dos prestadores de serviço buscarem se utilizar dessa pretensa brecha para fugir do jugo da Antaq).

Outro item que precisa de urgente intervenção é o inc. II do § 2º do art. 21, especificamente o trecho “se não houver se responsabilizado por eles expressamente”, visto que é notório que a grande maioria dos usuários não possuem

	qualquer margem para retirar uma cláusula desse tipo em instrumentos como o booking, na hipótese de o prestador de serviço inseri-la. Ou seja, esse trecho hoje funciona como um rombo (não uma brecha) para a fuga do marco regulatório. Por fim, para o momento (conforme os Temas 2.5 e 2.6 avancem na pauta da Agenda Regulatória, certamente o Cecafé terá contribuições adicionais a serem ofertadas), deve ser inserido com premência um novo dispositivo regulando os canais de contestação atualmente disponibilizados por muitos dos prestadores de serviço (os chamados "disputes"), pois hoje os procedimentos adotados por esses prestadores de serviço na gestão dessas contestações é obscura, muitas vezes não dispondo o usuário de informações mínimas sobre o andamento do procedimento e os fundamentos das decisões tomadas, além de não haver um prazo estabelecido para a resposta do prestador de serviço, o que causa insegurança no mercado. Ademais, a própria Antaq hoje não dispõe de dados sobre a gestão dessas disputes pelos prestadores de serviço, estando assim impossibilitada de auditar a sua regularidade. Deste modo, é crucial que a Antaq tenha acesso ao banco de dados das "disputes" geridas por esses prestadores de serviço, pois apenas assim terá ciência de uma etapa que hoje se tornou essencial da prestação de serviços no mercado regulado. Não pode o prestador de serviço criar um mecanismo supostamente desenhado para resolver controvérsias com o usuário, mas completamente alheio à supervisão da agência reguladora. Com essas considerações, o Cecafé encerra a presente contribuição, colocando-se à disposição da Agência Reguladora para prestar os esclarecimentos adicionais que se mostrarem necessários. Ao mesmo tempo, manifesta seu interesse em seguir contribuindo, de forma técnica e colaborativa, para o desenvolvimento, o aperfeiçoamento e a efetividade da regulação conduzida pela Antaq. Cabe observar, ainda, que o escopo e o nível de aprofundamento da presente contribuição foram, em alguma medida, prejudicados pela instabilidade (e, em determinados momentos, pela completa indisponibilidade) de alguns dos sistemas da Antaq, situação que, infelizmente, tem se mostrado persistente nas últimas semanas. Destacam-se, nesse particular, as dificuldades de acesso ao AntaqJuris e ao Sisap, ferramentas relevantes para a adequada consulta de atos, precedentes, documentos e informações necessárias à formulação de contribuições técnicas.
Elegível?	☐ Sim ☒ Não
Justificativa	O assunto da contribuição está relacionado aos Temas 2.5 e 2.6 e não tem impacto direto sobre o escopo ou o objeto específico dos temas atualmente previstos no âmbito da Agenda Regulatória. Além disso, o Tema 2.6 encontra-se em estágio avançado de desenvolvimento regulatório (Etapa 02: Em elaboração do Relatório de AIR preliminar, com finalização das oficinas), nos termos do item 3.4 do presente Relatório. Sua incorporação demandaria revisão de estudos, diagnósticos e análises já realizados, acarretando elevado custo administrativo e operacional. De todo modo, com vistas a reforçar a adequada apreciação da matéria, a contribuição será formalmente encaminhada à unidade organizacional competente para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições.

Número: 99

 Entidade:
 Formulário:

Eixo Temático	☐ Navegação Interior ☐ Navegação Marítima ☒ Instalações Portuárias ☐ Transversal
Tipo de contribuição	☐ Alteração de tema existente ☒ Sugestão de tema novo
Contribuição	1. Encaminho a Vossa Senhoria o Infográfico POC E+S (Concais) (11216810) e o Relatório da Prova de Conceito (PoC) (1 realizada no Porto de Santos, no âmbito do Projeto de Implantação de Soluções de Identificação Biométrica aplicadas de embarque e desembarque de passageiros em instalações portuárias. 2. A referida prova de conceito teve como objetivo avaliar a viabilidade técnica e operacional da utilização de te biométricas para aprimorar os procedimentos de controle de acesso, segurança e gestão de fluxo de passageiros, b promover maior integração entre os diferentes modais de transporte. 3. Os resultados obtidos demonstram ganhos relevantes em eficiência operacional, confiabilidade na identificação de i potencial de integração com bases de dados existentes, reforçando a necessidade de avanço regulatório que pr diretrizes claras e uniformes para sua implementação em âmbito nacional. 4. Nesse contexto, solicita-se a essa Agência a análise da possibilidade de elaboração de normativo específico, e prioritário, nos moldes da ANAC – Resolução nº 255, com vistas a estabelecer parâmetros e procedimentos padronizac uso de biometria no setor aquaviário. Tal iniciativa é fundamental para: a) Uniformizar os procedimentos operacionais no âmbito do projeto de biometria; b) Assegurar que operadores possam fornecer e compartilhar dados de forma padronizada entre diferentes modais;

	c) Elevar os níveis de segurança nos processos de embarque e desembarque de passageiros; d) Promover maior eficiência e integração no sistema de transportes. 5. Ressalta-se que a harmonização regulatória contribuirá significativamente para a consolidação de um ecossistema interoperável de identificação biométrica, alinhado às melhores práticas Ofício 282 (11220358) SEI 50020.002119/2021 nacionais e internacionais.
Elegível?	☒ Sim ☐ Não

6. RESULTADOS

6.1. A soma das contribuições internas e externas **totaliza 99 (noventa e nove) contribuições** submetidas à análise de elegibilidade.

6.2. Da totalidade avaliada, foi possível extrair as seguintes sínteses:

- 63 contribuições de temas novos; 36 contribuições de alterações de temas já existentes na Agenda;
- 4 contribuições de Navegação Interior; 38 de Navegação Marítima; 44 de Instalações Portuárias e 13 Transversais; e
- 82 contribuições não elegíveis; 17 contribuições elegíveis.

6.3. As contribuições elegíveis são:

Nº	Origem	Eixo Temático	Conteúdo resumido da contribuição
2	Interna	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 75/2022 – revisão ampliada de obrigações/infrações, concessão de porto organizado e cessão de uso onerosa
3	Interna	Nav. Marítima	Diretrizes normativas para padronização e compartilhamento de dados marítimos (APIs, GLN/ISO IEC 6523, ISO 8601, PCO Guide IMO, MTDS FMC)
6	Interna	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 99/2023 – prestação direta pela AP, procedimentos simplificados para navegação interior, taxa indireta, atualização Anexo II
7	Interna	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 75/2022 – aprimoramento e atualização das regras de fiscalização portuária
8	Interna	Instalações Portuárias	Metodologia para análise de abusividade de preços e tarifas – terminais e operadores portuários (remanescente Agenda 2022–2024)
9	Externa	Instalações Portuárias	Adaptação da legislação de resíduos para terminais de pequeno/médio porte com empurradores e balsas na navegação interior
26	Externa	Instalações Portuárias	Microsistema regulatório para Instalações Portuárias de Passageiros (cruzeiros marítimos) – instrumento único para operação, outorga e controle
29	Externa	Nav. Interior	Mitigação de secas e estiagens – gestão de risco hidrológico, parâmetros para restrição de navegação
38	Externa	Nav. Marítima	Diretrizes para Fuel Surcharge (Bunker Surcharge) – critérios objetivos e transparentes para criação, aplicação e revisão
54	Externa	Nav. Interior	Mitigação de secas e estiagens – gestão de risco hidrológico, parâmetros para restrição de navegação
55	Externa	Nav. Interior	Medidas regulatórias e governança para mitigação de estiagens: fast track para estruturas temporárias, canal com DNIT/Marinha, fiscalização da Taxa de Seca
63	Externa	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 61/2021 - estrutura tarifária padronizada
82	Externa	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 61/2021 - estrutura tarifária padronizada
88	Externa	Nav. Marítima	Homologação prévia pela Antaq para cobrança de surcharges – obrigatoriedade de nome, fundamentação e fato gerador
89	Externa	Nav. Marítima	Regulamentação da forma de informação prévia ao usuário – Booking Confirmation como instrumento vinculante de todas as cobranças (Res. nº 62/2021)
95	Externa	Nav. Marítima	Regulamentação da recusa de transporte (Res. nº 62/2021, art. 10, IV-V) – critérios objetivos para 'indisponibilidade operacional', matriz de riscos, prazo para baixa de inadimplência

Nº	Origem	Eixo Temático	Conteúdo resumido da contribuição
99	MPOR	Instalações Portuárias	Regulamentação para uso de biometria no setor aquaviário

6.4. Ao considerar as contribuições elegíveis se faz necessário a consolidação com agrupamento por similaridade temática, conforme a seguir:

- **Contribuições 1 e 6:** As contribuições tratam da revisão da mesma norma - Resolução Antaq nº 99/2023;
- **Contribuições 2 e 7:** As contribuições tratam da revisão da mesma norma - Resolução Antaq nº 75/2022;
- **Contribuições 29, 54 e 55:** As contribuições 29 e 54 tratam do mesmo objeto (gestão de risco hidrológico e restrição de navegação em períodos de estiagem) e a 55 é complementar, com ênfase em instrumentos de governança interinstitucional e fiscalização da Taxa de Seca;
- **Contribuições 38 e 88:** As contribuições da regulação de *surcharges* cobrados por armadores, diferindo no escopo: nº 30 foca no *Bunker Surcharge*; nº 80 propõe homologação prévia de qualquer *surcharge* pela Antaq. Podem ser unificadas em tema único de regulação de cobranças acessórias;
- **Contribuições 63 e 82:** As contribuições são idênticas, apenas foram propostas por participantes distintos;
- **Contribuições 89 e 95:** As contribuições são complementares e podem ser tratadas em revisão ampla da Resolução Antaq nº 62/2021.

6.5. Assim, o novo resultado são 10 (dez) contribuições elegíveis, sendo:

Nº	Origem	Eixo Temático	Conteúdo Resumido da Contribuição
2; 7	Interna	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 75/2022 nº 2: revisão ampliada de obrigações/infrações, concessão de porto organizado e cessão de uso onerosa; nº 7: aprimoramento e atualização das regras de fiscalização portuária.
3	Interna	Nav. Marítima	Diretrizes normativas para padronização e compartilhamento de dados marítimos (APIs, GLN/ISO IEC 6523, ISO 8601, PCO Guide IMO, MTDS FMC)
6;9	Interna	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 99/2023 nº 6: prestação direta pela AP, procedimentos simplificados para navegação interior, taxa indireta, atualização Anexo II; nº 1: Adaptação da legislação de resíduos para terminais de pequeno/médio porte com empurradores e balsas na navegação interior.
8	Interna	Instalações Portuárias	Metodologia para análise de abusividade de preços e tarifas – terminais e operadores portuários (remanescente Agenda 2022–2024)
26	Externa	Instalações Portuárias	Microsistema regulatório para Instalações Portuárias de Passageiros (cruzeiros marítimos) – instrumento único para operação, outorga e controle
29; 54 e 55	Externa	Nav. Interior	Estiagens nº 29: Mitigação de impactos de estiagens severas – critérios de restrição de navegação, calado, protocolos operacionais e comunicação de risco hidrológico; nº 54: Inclusão de tema sobre mitigação de secas e estiagens – gestão de risco hidrológico, parâmetros para restrição de navegação; nº 55: Medidas regulatórias e governança para mitigação de estiagens: fast track para estruturas temporárias, canal com DNIT/Marinha, fiscalização da Taxa de Seca.
38; 88	Externa	Nav. Marítima	Regulação de <i>surcharges</i> nº 38: Diretrizes para <i>Fuel Surcharge (Bunker Surcharge)</i> – critérios objetivos e transparentes para criação, aplicação e revisão; nº 88: Homologação prévia pela Antaq para cobrança de <i>surcharges</i> – obrigatoriedade de nome, fundamentação e fato gerador.
63; 82	Externa	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Antaq nº 61/2021
89; 95	Externa	Nav. Marítima	Revisão da Resolução Antaq 62/2021 nº 89: Regulamentação da forma de informação prévia ao usuário – <i>Booking Confirmation</i> como instrumento vinculante de todas as cobranças (Res. nº 62/2021); nº 95: Regulamentação da recusa de transporte (Res. nº 62/2021, art. 10, IV e V) – critérios objetivos para 'indisponibilidade operacional', matriz de riscos, prazo para

Nº	Origem	Eixo Temático	Conteúdo Resumido da Contribuição
			baixa de inadimplência.
99	MPOR	Instalações Portuárias	Regulamentação para uso de biometria no setor aquaviário

7. CONCLUSÕES

7.1. Por todo o exposto, conclui-se que das 99 (noventa e nove) contribuições submetidas à análise de elegibilidade no âmbito da Revisão Ordinária da Agenda Regulatória 2025–2028, 17 (dezessete) foram declaradas elegíveis e 82 (oitenta e duas) inelegíveis, nos termos dos critérios estabelecidos nos itens 3.3 a 3.6 do presente Relatório.

7.2. As contribuições elegíveis serão encaminhadas para as etapas subsequentes de priorização e deliberação, conforme metodologia estabelecida no Plano de Trabalho SRG (SEI nº 2878879).

7.3. As contribuições declaradas inelegíveis serão formalmente encaminhadas às superintendências e gerências competentes identificadas nas respectivas fichas, para conhecimento e avaliação no âmbito de suas atribuições institucionais, assegurando o aproveitamento máximo das manifestações recebidas no processo participativo.

É o entendimento.

Michely Vieira Santos

Coordenadora-Geral de Governança Regulatória



Documento assinado eletronicamente por **Michely Vieira Santos, Agente Público**, em 09/07/2026, às 11:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2929290** e o código CRC **7441CA33**.