



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 134/2024/GRN/SRG

Assunto: **Revisão da RN 01 - Lei nº 14.301/2022.**

1. DA INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de atendimento ao Despacho SRG (SEI nº 2291005), que solicita tomar conhecimento do Despacho AST-D1 (SEI nº 2290992), acerca das contribuições apresentadas pela Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PFA) acerca do processo de revisão da Resolução Normativa ANTAQ nº 01/2015.

1.2. A presente nota atende à Ordem de Serviço 144 (SEI nº 2291413).

2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO E DA ANÁLISE

2.1. Cuida-se, na presente nota técnica, de analisar o Parecer Jurídico n. 00041/2024/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 2290215) e a Minuta - RESOLUÇÃO-MINUTA ANTAQ DE 2022. (SEI nº 2290217), ambos recepcionados pelo Despacho n. 00702/2024/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 2290218).

2.2. Em apertada síntese, o supramencionado Parecer Jurídico manifestou-se pela **aprovação** da Resolução-MINUTA AST-D1 (SEI nº 2277803), desde que atendidas as recomendações constantes nos **parágrafos 57, 59, 66 e 78** do Parecer. Ademais, sugeriu-se que fossem adotadas as **sugestões de redação** incluídas na Minuta - RESOLUÇÃO-MINUTA ANTAQ DE 2022. (SEI nº 2290217) ou que seja motivada a sua não adoção.

2.3. O **parágrafo 57** do Parecer Jurídico indicou erro formal na numeração dos artigos e alertou que o artigo 6º não foi identificado na minuta de Resolução. Importante lembrar que a Nota Técnica 24 (SEI nº 1597229) acolheu a contribuição da Gerência de Afretamento da Navegação - GAF e suprimiu tal artigo, que fazia menção ao Certificado de Liberação de Embarcação - CLE, em face do Acórdão nº 652/2021 - ANTAQ, que, por sua vez, suspendeu a emissão do Certificado de Liberação de Carga Prescrita - CLCP de acordo com o disposto na [Lei nº 14.195, de 25 de agosto de 2021](#), art. 57, inc. XIV.

2.4. Assim sendo, conforme anteriormente mencionado, trata-se de erro formal a ser sanado. No entanto, a Minuta - RESOLUÇÃO-MINUTA ANTAQ DE 2022. (SEI nº 2290217) sugeriu que o artigo 26 da Resolução-MINUTA AST-D1 (SEI nº 2277803) fosse movido para a Seção I do Capítulo III, tornando-se, assim, o novo artigo 6º. Desta forma, a própria PFA já corrigiu o erro formal identificado. Note-se que o documento da PFA numera-o como artigo 7º, quando, em verdade, trata-se do artigo 6º. Tal incorreção faz com que o restante do documento apresentado pela PFA esteja com numeração inexata. De toda sorte, a sugestão de alteração do artigo 26 foi acatada e a numeração dos artigos retificada na minuta de Resolução apresentada por esta GRN.

2.5. O **parágrafo 59** recomenda que seja incluída no artigo 2º ou em outro local a definição da sigla "SAMA". No entanto, no documento Resolução-MINUTA AST-D1 (SEI nº 2277803), art. 2º, inc. XXX, já consta tal definição, conforme abaixo transcrito:

XXX - **Sistema de Gerenciamento de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio – SAMA:** sistema informatizado disponibilizado pela ANTAQ em sua página na internet, com o propósito de agilizar a comunicação entre as EBNS e a ANTAQ nas operações de afretamento de embarcações, bem como aprimorar seu gerenciamento nas diversas etapas dos processos; *(grifo nosso)*

2.6. Diante do exposto, não há que se falar em atendimento a esta recomendação.

2.7. O **parágrafo 66** determina que

Quanto à publicação, caso a minuta seja aprovada pela Diretoria Colegiada, **deverá ser encaminhada para publicação no Diário Oficial da União** por abranger interesse de terceiros, como prescreve o inciso I do art. 11 do Decreto nº 9.215, de 29 de novembro de 2017 e o art. 68

2.8. Esta recomendação relativa às regras procedimentais internas não tem como destinatária a Superintendência de Regulação - SRG e não implica em nenhuma alteração formal ou material da minuta de Resolução ora em comento.

2.9. Por fim, o **parágrafo 78** sugere que

(...) a Diretoria Colegiada se manifeste expressamente acerca da questão sobre a adequação da proposta normativa à Lei nº 14.301/2022 não gerar novos direitos e/ou obrigações aos regulados no tema "afretamento de embarcações", visto ter a SRG se manifestado em sentido negativo sob a argumentação de apenas ampliar o direito dos agentes envolvidos.

2.10. Neste ponto, é importante destacar que neste processo estão em curso duas ações concomitantes:

- I - Consolidação normativa; e
- II - Disciplina de obrigações e direitos definidos em norma hierarquicamente superior (qual seja, a [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#)) **que não permite, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias.**

2.11. No primeiro caso, tratou-se da consolidação da [Resolução Normativa ANTAQ nº 1, de 13 de fevereiro de 2015](#), do Acórdão 652/2021, da [Resolução ANTAQ nº 6.439, de 16 de outubro de 2018](#), da [Resolução ANTAQ nº 6.620, de 20 de dezembro de 2018](#) e da [Resolução ANTAQ nº 7.257, de 28 de setembro de 2019](#). A presente consolidação baseia-se nas disposições do [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), que visa a promover transparência e eficiência na elaboração de normas, facilitando o acesso dos regulados e usuários ao conjunto de regulamentos existentes. Nesta consolidação, não há modificação do alcance dos dispositivos consolidados.

2.12. No segundo caso, disciplinam-se prescrições legais para as quais **não há espaço para a regulamentação da ANTAQ**. Trata-se, tão somente, de regulamentação de alterações autoaplicáveis na Lei que delinea a nova política pública para o setor. Reiteramos, pois, o entendimento exarado na Nota Técnica nº 110/2023/GRN/SRG (SEI nº 1979633) de que não cabe a esta Agência Reguladora debater o mérito das alterações legais provenientes da [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#).

2.13. A Minuta - RESOLUÇÃO-MINUTA ANTAQ DE 2022. (SEI nº 2290217) elaborada pela PFA teve como objetivo primordial adequar a minuta de Resolução da ANTAQ aos mandamentos do [Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024](#), que estabelece normas para elaboração, redação, alteração e consolidação dos atos normativos. Assim sendo, a maioria das contribuições foi no sentido de conferir clareza, precisão e ordem lógica à Resolução da ANTAQ. Grande parte das sugestões foi acatada. Indicamos abaixo as alterações relevantes que fogem ao escopo da clareza, da precisão e da ordem lógica.

Inserção de novo inciso no § 2º

2.14. Foi adicionado ao § 2º o inciso XXIX abaixo transcrito.

XXIX - Sistema Corporativo: sistema informatizado da ANTAQ para cadastro de empresas, embarcações, portos e terminais de uso privativo, além do cadastro e controle de outorgas;

2.15. Tal inserção se fez necessária uma vez que o artigo 26 da minuta de Resolução, parágrafo único, faz menção a tal sistema e, no documento Minuta - RESOLUÇÃO-MINUTA ANTAQ DE 2022. (SEI nº 2290217), a PFA questionou se este seria outro sistema, diferente do SAMA.

2.16. No mesmo artigo 26, consideramos que não causa prejuízo manter a especificação de que este sistema esta à cargo da Gerência de Outorgas de Autorização - GOA.

2.17. Os incisos subseqüentes foram reenumerados.

Da grafia da sigla "ANTAQ"

2.18. De forma reiterada, a PFA recomendou que a sigla "ANTAQ" fosse grafada apenas com a inicial maiúscula, consoante o [Manual de Redação da Presidência da República](#). No entanto, a SRG tem revisto seus normativos e feito uso de entendimento diverso.

2.19. O mesmo [Decreto nº 12.002, de 2024](#), art. 4º, § 1º, anteriormente mencionado, determina, *in verbis*

§ 1º A epígrafe dos atos normativos será constituída pelos seguintes elementos, nesta ordem:

- I - título designativo da espécie normativa;
- II - nos atos normativos inferiores a decreto, **sigla oficial adotada no Sistema de Informações Organizacionais do Governo Federal – SIOrg: (grifo nosso)**

2.20. Em consulta ao SIOrg, verificou-se que a sigla adotada para esta Agência Reguladora é grafada em letras maiúsculas.

2.21. O mesmo Decreto, art. 11, II, f, 5, estabelece quanto às siglas:

- 5. não estabelecer novos usos para siglas ou acrônimos preexistentes;

2.22. Ocorre que a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários assim dispôs:

Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei. (*grifo nosso*)

2.23. Diante do exposto, esta GRN entende que se deve manter a grafia estabelecida pela lei de criação da Agência. As recomendações da PFA de alteração desta grafia, portanto, não foram recepcionadas.

Da grafia da sigla "SAMA"

2.24. Parte do entendimento acima consignado é utilizado para justificar a utilização da sigla do Sistema de Gerenciamento de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio com letras maiúsculas: não estabelecer novos usos para siglas existentes.

2.25. O SAMA é um sistema de uso já disseminado no mercado e há anos conhecido por este antenome. Entendemos que mudar sua grafia não traz vantagens.

2.26. Ante o exposto, esta GRN entende que se deve manter a grafia original instituída pela [Resolução Normativa ANTAQ nº 1, de 2015](#). As recomendações de alteração desta grafia ao longo no texto da Resolução, portanto, não foram recepcionadas.

Da grafia da sigla "EBIN"

2.27. O termo EBIN tem sido amplamente utilizado para referir-se às empresas brasileiras de investimento na navegação, figura jurídica criada pela [Lei nº 14.301, de 2022](#). Ao inserir-se o seu conceito na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#), não foi cunhada nenhuma sigla para designar tais empresas. Tal conceito ainda não consta no estoque normativo desta doura Agência. Assim sendo, ao inserir-se esta sigla na nova [Resolução Normativa ANTAQ nº 1, de 2015](#), estar-se-á criando uma nova abreviatura para designar tais empresas.

2.28. Dito isto, as justificativas para manter a grafia dos termos ANTAQ e SAMA em letras maiúsculas não cabem aqui. Resta, tão somente, conforme sugerido pela PFA a adoção da orientação do [Manual de Redação da Presidência da República](#), qual seja: Ebin.

Outras sugestões e questionamentos apresentados pela PFA

Art. 2º, X	De: X - bloqueio parcial: quando o bloqueio se faz com parte da capacidade em tonelagem requerida, ou por parte do tempo requerido, diante da indisponibilidade de embarcações brasileiras para o bloqueio completo;
	Para: X - bloqueio parcial: quando o bloqueio se faz com de parte da capacidade em tonelagem requerida , ou por parte do tempo requeridos, diante da indisponibilidade de embarcações brasileiras para o bloqueio completo ;
	Parcialmente recepcionado. Este é um conceito extensamente debatido entre o mercado e a Agência Reguladora. Desta forma, além de entendermos que qualquer alteração na redação tem o potencial de reavivar o debate sobre sua prática, julgamos que o texto atual é mais específico e explica melhor a particularidade do bloqueio parcial.
	Redação final: X - bloqueio parcial: o bloqueio que se faz com parte da capacidade em tonelagem requerida, ou por parte do tempo requerido, diante da indisponibilidade de embarcações brasileiras para o bloqueio completo;

	De: carga de projeto: carga pesada ou volumosa dotada de características próprias de transporte, por vezes exigindo estudos de estivação e peação específicos a cada transporte;
	Para:

	<p>carga de projeto: carga pesada ou volumosa dotada de características próprias (especiais?) de transporte, por vezes que podem exigir estudos (procedimentos?) de estivação e peação específicos a cada transporte;</p> <p>A PFA indagou a conveniência de substituí-se o termo "próprias" por "especiais" e o do termo "estudos" por "procedimentos".</p>
Art. 2º, XI	<p>Parcialmente recepcionado.</p> <p>O termo "próprio" na acepção de algo "característico de alguém" é sinônimo do termo "especial". Por isso, optamos por não alterar a redação original.</p> <p>Nos casos de estivação e peação de carga de projeto, de fato, são feitos estudos para a movimentação da carga. Desta forma, o termo "procedimentos" não condiz com a prática.</p> <p>O texto foi adequado para trazer concisão e clareza, mas sem deixar de utilizar o jargão do setor.</p>
	<p>Redação final:</p> <p>carga de projeto: carga pesada ou volumosa dotada de características próprias de transporte, que podem exigir estudos específicos de estivação e peação;</p>

	<p>De:</p> <p>Certificado de Autorização de Afretamento com eficácia de data futura: CAA emitido antecipadamente pela ANTAQ e válido a partir da data de recebimento da embarcação;</p>
Art. 2º, XIII	<p>Para:</p> <p>Certificado de Autorização de Afretamento com eficácia de data futura: CAA emitido antecipadamente pela ANTAQ e válido a partir da data de recebimento (carregamento?) da embarcação;</p> <p>A PFA indagou a conveniência de substituí-se o termo "recebimento" por "carregamento".</p>
	<p>Não recepcionado.</p> <p>O CAA com eficácia de data futura é mormente utilizado na navegação de apoio marítimo. Neste tipo de navegação, se trata de recebimento da embarcação para início das operações e não de carregamento, visto não se tratar de embarcação que objetiva o transporte de mercadorias.</p>

	<p>De:</p> <p>XV - duração acumulada: tempo total contínuo e ininterrupto empregado na construção da embarcação;</p> <p>XXII - frete: mercadoria invisível do intercâmbio comercial, produzida por embarcação;</p>
Art. 2º, XV e XXII	<p>Para:</p> <p><i>Exclusão.</i></p>
	<p>Recepcionado.</p> <p>Ambos os incisos foram suprimidos, uma vez que tais expressões não são utilizadas na Resolução.</p>

	<p>De:</p> <p>embarcação em construção: aquela em construção no País, mediante contrato de construção em eficácia, com cronograma físico e financeiro fixado, e início no primeiro evento financeiro, desde que atendidas às seguintes condições:</p>
--	--

Art. 2º, XVII	<p>Para:</p> <p>embarcação em construção: aquela em construção no País, mediante contrato de construção em eficácia, com cronograma físico e financeiro fixado, e início no primeiro evento financeiro (pagamento?), desde que atendidas às seguintes condições:</p> <p>A PFA indagou a conveniência de substituí-se o termo "evento financeiro" por "pagamento".</p>
	<p>Não recepcionado.</p> <p>O processo de construção de embarcação é complexo, bem como o financiamento de sua execução. É possível que nem sempre o primeiro evento financeiro seja, portanto, o pagamento. Assim sendo, defendemos que o termo original é mais amplo e abarca as possibilidades dos projetos de financiamento.</p>

Art. 4º, § 1º	<p>De:</p> <p>O prazo do afretamento com base no inciso V será de até noventa dias, limitado ao tempo de efetiva docagem, contemplando o período de trânsito de entrega da embarcação ao estaleiro e de sua devolução à EBN, podendo ser estendido, ainda limitado à docagem, mediante justificativa prévia devidamente aprovada pela ANTAQ.</p>
	<p>Para:</p> <p>O prazo do afretamento com base no inciso V será de até noventa dias, limitado ao tempo de efetiva docagem, contemplando [questionamento quanto ao uso da expressão] o período de trânsito de entrega da embarcação ao estaleiro e de sua devolução à EBN, podendo ser estendido, ainda limitado à docagem, mediante justificativa prévia devidamente aprovada pela ANTAQAntaq.</p>
	<p>Parcialmente recepcionado.</p> <p>Conforme apontado pela PFA, o termo "contemplando" tem o condão de fazer com que o tempo não seja limitado à docagem. Desta forma, a redação foi ajustada para adequar-se ao objetivo do comando normativo.</p> <p>Conforme anteriormente justificado, o termo ANTAQ manteve-se com grafia em letras maiúsculas.</p>
	<p>Redação final:</p> <p>O prazo do afretamento com base no inciso V será de até noventa dias, limitado ao tempo de docagem, de trânsito de entrega da embarcação ao estaleiro e de sua devolução à EBN, podendo ser estendido mediante justificativa prévia aprovada pela ANTAQ.</p>

Art. 7º, § 4º, I, a	<p>De:</p> <p>nas navegações de apoio marítimo e portuário: tipo de embarcação, faixas de arqueação bruta, calado máximo, porte bruto no calado máximo, potência (HP), tração estática, velocidade de serviço, autonomia, capacidade de carga, dimensões de convés, além da definição do equipamento de posicionamento dinâmico e demais equipamentos e especificações necessários ao atendimento da operação para a qual a embarcação será utilizada; e</p>
	<p>Para:</p> <p>nas navegações de apoio marítimo e portuário: tipo de embarcação, faixas de arqueação bruta, calado máximo, porte bruto no calado máximo, potência (HP), tração estática, velocidade de serviço, autonomia, capacidade de carga, dimensões de convés, além da definição do equipamento de posicionamento dinâmico e demais outros equipamentos e especificações necessários ao atendimento da operação para a qual a embarcação será utilizada; e</p>
	<p>Parcialmente recepcionado.</p> <p>Optamos por manter a parte final do texto para clareza textual.</p>
	<p>Redação final:</p> <p>nas navegações de apoio marítimo e portuário: tipo de embarcação, faixas de arqueação bruta, calado máximo, porte bruto no calado máximo, potência (HP), tração estática, velocidade de serviço, autonomia, capacidade de carga, dimensões de convés, equipamento de posicionamento dinâmico e equipamentos e especificações necessários□ ao</p>

atendimento da operação para a qual a embarcação será utilizada□; e

Art. 7º, § 1º, III c/c § 3º, III c/c art. 9º, § 5º	<p>§ 1º A circularização deverá ser realizada com antecedência mínima da data requerida para □o recebimento ou o carregamento, conforme segue:</p> <p>(...)</p> <p>III - cabotagem para:</p>
	<p>PFA:</p> <p>A PFA indagou sobre a ausência de previsão para o longo curso.</p>
	<p>GRN:</p> <p>A Seção II do Capítulo III trata do procedimento de circularização, o qual só cabe nos casos em que há necessidade de autorização da ANTAQ para o afretamento de embarcação estrangeira.</p> <p>Conforme disposto na Lei nº 9.432, de 1997, art. 5º, a navegação de longo curso é aberta a todos os armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.</p> <p>Diante do exposto, não cabe menção à navegação de longo curso.</p>

Art. 7º, § 4º, b V	<p>descrição detalhada da carga ou faixa de carga a ser transportada, com indicação de origem e destino, ou da operação de apoio a ser efetuada.</p>
	<p>PFA:</p> <p>A PFA indagou o que é "faixa de carga".</p>
	<p>GRN:</p> <p>No transporte de mercadorias, principalmente para os casos de granel sólido e líquido, não é possível precisar a quantidade da carga a ser transportada. Assim sendo, o SAMA admite, para tais cargas, que sua quantidade seja indicada dentro de um intervalo. Exemplo: 10.000 a 15.000 toneladas de soja é a faixa de carga que se pretende transportar desta mercadoria. Este é um jargão comumente utilizado no setor.</p>

Art. 8º	<p>Art. 8º A ANTAQ disponibilizará em sua página na internet as informações relativas às EBNs que deverão participar da circularização.</p>
	<p>PFA:</p> <p>A PFA indagou a adequação do termo "deverão" e questiona se todas as EBNs são obrigadas a participar da circularização.</p>
	<p>GRN:</p> <p>A autorização para afretamento de embarcação estrangeira pressupõe a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para realizar o transporte pretendido. Tais pressupostos, inexistência ou indisponibilidade, só podem ser verificados mediante a consulta a todas as EBNs que operam em determinada navegação. Logo, sim, todas as EBNs outorgadas em determinada navegação são, obrigatoriamente, consultadas.</p>

	<p>De:</p> <p>A EBN interessada em fretar embarcação que atenda ao objeto da consulta, poderá bloquear o pedido de afretamento mediante preenchimento e envio do formulário de bloqueio, no SAMA, dentro do prazo de sete dias para a navegação de apoio marítimo, dezesseis horas úteis para a navegação de apoio portuário e seis horas úteis para as navegações de cabotagem e longo curso, contados do envio da circularização, informando:</p>
--	--

Art. 9º	<p>Para:</p> <p>A EBN interessada em fretar embarcação que atenda ao objeto da consulta, poderá deverá apresentar o bloquear o pedido de afretamento mediante preenchimento e envio do formulário de bloqueio, no SAMA Sama, dentro de nos seguintes prazos contados do envio da circularização de sete dias para a navegação de apoio marítimo, dezesseis horas úteis para a navegação de apoio portuário e seis horas úteis para as navegações de cabotagem e longo curso, contados do envio da circularização, informando:</p>
	<p>Parcialmente recepcionado.</p> <p>Substituímos a expressão "apresentar" sugerida por "preencher e enviar", por ser mais coerente com o procedimento realizado no sistema.</p>
	<p>Redação final:</p> <p>A EBN interessada em fretar embarcação que atenda ao objeto da consulta deverá preencher e enviar o formulário de bloqueio, no SAMA, nos seguintes prazos contados do envio da circularização:</p>

Art. 9º, § 6º, II	<p>De:</p> <p>Art. 9º, § 4º O intervalo entre as manifestações de ambas as partes não poderá exceder vinte e quatro horas úteis para a navegação de apoio marítimo e seis horas úteis para as navegações de apoio portuário e cabotagem, sendo que, não havendo manifestação das partes nesses prazos, o bloqueio será considerado não firme, caso a última manifestação pertença à empresa solicitante de afretamento, ou estará disponível para registro, caso a última manifestação pertença ao bloqueante.</p>
	<p>Para:</p> <p>§ 6º Não havendo manifestação das partes nos prazos do § 5º nesses prazos,-:</p> <p>I - o bloqueio não será considerado não firme, caso a última manifestação pertença à seja da empresa solicitante de afretamento,-; ou</p> <p>II - estará disponível para registro [recomendou-se especificar], caso a última manifestação pertença ao bloqueante.</p>
	<p>Recepcionado</p> <p>Especificou-se a expressão "registro". Vale mencionar que, no jargão técnico, o termo "registro" é amplamente utilizado para designar o afretamento de embarcação estrangeira, o qual deve ser registrado no SAMA.</p>
	<p>Redação final:</p> <p>§ 6º Não havendo manifestação das partes nos prazos do § 5º:</p> <p>I - o bloqueio não será considerado firme, caso a última manifestação seja da empresa solicitante de afretamento; ou</p> <p>II - estará disponível para registro de afretamento de embarcação de bandeira brasileira, caso a última manifestação pertença ao bloqueante.</p>

Art. 9º, § 7º	<p>De:</p> <p>As embarcações afretadas na forma prevista no art. 4º, inciso IV e § 9º não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do bloqueio disposto no caput.</p>
	<p>Para:</p> <p>As embarcações afretadas na forma prevista no inciso V do caput e do § 9º do art. 4º, inciso IV e § 9º não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do bloqueio disposto previsto no caput.</p>
	<p>Parcialmente recepcionado</p> <p>Optamos por preservar a expressão "existência" no texto da Resolução, uma vez que "existência" e "disponibilidade" de embarcação são institutos diferentes no setor de navegação. A existência de embarcação, por exemplo, não implica na sua disponibilidade para efetuar o bloqueio de uma circularização.</p>

Redação final:

As embarcações afretadas na forma do inciso V do **caput** e do § 9º do art. 4º não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do bloqueio previsto no **caput**.

Havendo necessidade, a ANTAQ decidirá quando for caracterizado o bloqueio firme do afretamento, uma vez concluída a troca de informações entre as empresas envolvidas.

PFA:

"Decidirá o que? A ANTAQ deve sempre ratificar o bloqueio firme? Ou seria somente na hipótese do § 4º? Se for, sugerimos a exclusão do parágrafo".

GRN:

Art. 10. § 2º

A ANTAQ não precisará ratificar o bloqueio firme quando as partes chegarem a um consenso. Neste caso, haverá o afretamento de embarcação de bandeira brasileiras, e a EBN afretadora deverá efetuar o registro da operação o SAMA.

No entanto, a ANTAQ decidirá o bloqueio sempre que houver necessidade, nas mais variadas situações, a depender da navegação e da operação pretendida.

Na maioria dos casos, a ANTAQ é instada a manifestar-se nas negociações de apoio marítimo, quando estão em discussão aspectos técnicos da operação, características da embarcação e dos equipamentos a serem utilizados.

Sendo assim, a ANTAQ pode ser instada a verificar e a manifestar-se sobre diversos aspectos para além dos preços praticados no mercado de referência.

De:

O cancelamento de circularização após a realização de bloqueio por EBN deverá ser acompanhado de justificativa, enviada antes da data de início de operação, a qual será avaliada pela ANTAQ.

Para:

O ~~pedido de~~ cancelamento de ~~a~~ circularização após ~~a realização de~~ bloqueio ~~por EBN~~ deverá ser ~~acompanhado de justificativa motivado, apresentado, enviada~~ [antes da data de início de operação] [questionou-se a utilização desta expressão], ~~a qual e~~ será ~~avaliada~~avaliado pela ~~ANTAQ~~Antaq.

Parcialmente recepcionado

Art. 11.

Não recepcionar a inclusão da expressão "pedido de", uma vez que, no SAMA, a EBN não faz um pedido de cancelamento de circularização; ela simplesmente cancela o protocolo da consulta ao mercado, e este será analisado pela equipe técnica da Gerência de Afretamento da Navegação - GAF..

Em relação à expressão "antes da data de início de operação", é importante mencionar que, em algumas operações, mormente as de apoio marítimo, há um lapso temporal entre a circularização e a data de mobilização da embarcação. Por vezes, as EBNs cancelam o protocolo de circularização após o bloqueio, mas antes do início da operação. Assim sendo, faz-se necessário que a justificativa de cancelamento ocorra antes da data de início de operação, o que possibilita a ação da ANTAQ de forma assertiva e eficaz. Como mediadora das negociações, a ANTAQ poderá tentar conciliar interesses, com o fim de manter a operação e a sua execução por embarcação de bandeira brasileira. A expressão "antes da data de início da operação" foi, portanto, mantida.

Redação final:

O cancelamento da circularização após o bloqueio deverá ser motivado, apresentado antes da data de início de operação e será avaliado pela ANTAQ.

O subafretamento somente poderá ser autorizado quando o contrato de afretamento permitir ou quando o fretador concordar expressamente.

PFA:

	"Não se trata de uma questão privada entre fretador e afretador?"
Art. 20. § 1º	<p>GRN:</p> <p>De fato, a questão do subafretamento é uma questão privada entre as partes e prevista em contrato. No entanto, a apuração de responsabilidade no caso de acidentes e avarias no setor da navegação é extremamente complexa, como é cediço. A responsabilização no caso de acidentes envolvendo uma embarcação subafretada, cujo contrato não previa tal operação, é difícil.</p> <p>Desta forma, como forma de preservar o interesse público e a navegação em águas jurisdicionais brasileiras, a ANTAQ não autoriza subafretamentos não previstos contratualmente.</p>

	<p>Durante o período de docagem, as embarcações <input type="checkbox"/> que já integravam a frota das EBNs poderão permanecer homologadas, por até <input type="checkbox"/>noventa dias, sem prejuízo da fiscalização da ANTAQ.</p>
	<p>PFA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "Não ficaria mais bem alocado no art. 4º? Ou se aplica tanto às embarcações que dependem quanto às que não dependem de autorização?"; 2. "Homologado o quê? O registro da embarcação?"; 3. "Do jeito que está a redação, o prazo máximo seria de 89 dias. Já não está dito o mesmo no § 1º do art. 4º?"; e 4. "Quem vai acompanhar? A Antaq?".
Art. 26.	<p>GRN:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplica-se às embarcações que já integravam a frota da EBN. Portanto, embarcações de bandeira brasileira; 2. Conforme Resolução Normativa ANTAQ nº 5, de 2016, art. 16, ao iniciar a operação, a EBN deve informar à ANTAQ toda embarcação brasileira empregada pela empresa e enviar os documentos relacionados na mesma norma. Os documentos e informações apresentados serão verificados pela ANTAQ e, posteriormente, a embarcação objeto de análise será homologada e inserida no Sistema Mercante como pertencente à frota da EBN. Desta forma, fala-se em "embarcação homologada" e "frota homologada". No entanto, tais temas são objeto da supramencionada Resolução. 3. Não. O art. 4º, § 1º, prevê o prazo máximo pelo qual uma embarcação estrangeira pode ser afretada para operar na navegação de cabotagem em substituição a uma embarcação em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior. Neste caso, o período máximo do CAA será de noventa dias. <p>O art. 26 refere-se ao período no qual a embarcação brasileira docada permanecerá nos cadastros da ANTAQ como pertencente à frota daquela empresa. Por exemplo: a tonelagem de porte bruto - TPB da embarcação brasileira docada poderá ser utilizada apenas por noventa dias após a docagem da embarcação para fins de afretamento de embarcação estrangeira ou outros previstos na norma. Após esse prazo, a embarcação brasileira não constará mais da frota da empresa.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Sim. À Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC cumpre fiscalizar a frota das EBNs, sem prejuízo de eventual atuação das gerências da Superintendência de Outorgas - SOG.

2.29. Diante do exposto, opta-se por acatar algumas sugestões da PFA apresentadas no documento Minuta - RESOLUÇÃO-MINUTA ANTAQ DE 2022. (SEI nº 2290217) e por justificar a não recepção de algumas recomendações.

2.30. As recomendações constantes nos parágrafos 57, 59, 66 e 78 do Parecer Jurídico n. 00041/2024/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 2290215) foram igualmente respondidas na presente Nota Técnica.

2.31. Assim, apresentam-se a Resolução-MINUTA GRN (SEI nº 2299399) "suja" e a Resolução-MINUTA GRN (SEI nº 2300541) "limpa".

3. DAS CONCLUSÕES

3.1. Por todo o exposto, conclui-se que:

I - No que diz respeito às observações do Parecer Jurídico n. 00041/2024/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 2290215):

1. O erro formal observado no parágrafo 57 foi sanado;
2. A indicação de inclusão da definição da sigla "SAMA" no artigo 2º da minuta de Resolução não se fez necessária, uma vez que já constava no documento

enviado anteriormente à PFA;

3. A recomendação do parágrafo 66 não é destinada à GRN; e
4. No que diz respeito à disciplina de direitos e obrigações provenientes de norma hierarquicamente superior autoaplicáveis, não há espaço para a regulamentação da ANTAQ, conforme já externado na Nota Técnica nº 110/2023/GRN/SRG (SEI nº 1979633).

II - Foi inserido o inciso XIX no artigo 2º da minuta de Resolução com a conceituação do Sistema Mercante, uma vez que o artigo 26 da norma faz referência a este sistema, e ele foi objeto de questionamento por parte da PFA;

III - As contribuições da PFA com o intuito de conferir clareza, precisão e ordem lógica à Resolução da ANTAQ foram recepcionadas;

IV - As contribuições da PFA não recepcionadas foram devidamente justificadas nesta Nota Técnica; e

V - As dúvidas apresentadas pela PFA foram esclarecidas nesta Nota Técnica.

3.2. Neste sentido, encaminha-se à consideração superior o presente entendimento, juntamente com as novas versões de minuta - Resolução-MINUTA GRN (SEI nº 2299399), com as observações e alteração destacadas e Resolução-MINUTA GRN (SEI nº 2300541), contendo o texto "limpo".

É o entendimento.

ELIZABETE THOMAS

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Elizabete Maria Barros Thomas, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 09/08/2024, às 13:04, 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 **2298326** e o código CRC **5C828953**.