



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 40/2024/GRN/SRG

Assunto: Revisão da RN 01 face às alterações advindas da Lei nº 14.301/2022 e da consolidação disciplinada no Decreto nº 10.139/2019.

1. DA INTRODUÇÃO

1.1. Em atendimento à Ordem de Serviço 28 (SEI nº 2163613), a presente Nota Técnica consolida e analisa as sugestões de melhorias das Resoluções-MINUTA GRN (SEI nº 2078813 e 2082126), submetidas à avaliação da SFC e da SOG, por meio do Despacho SRG (SEI nº 2087815). A consulta teve por objetivo:

- a) Coletar eventuais contribuições acerca da minutas apresentadas; e
- b) Identificar eventuais impactos nos sistemas da Agência que necessitem de intervenção prévia à entrada em vigor das Resoluções.

2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. As Resoluções-MINUTA em comento visam atualizar a Resolução Normativa nº 01/2015 (RN-01), adequando-a à Lei nº 14.301/2022 e ao Decreto nº 10.139/2019. Releva mencionar que inicialmente a ANTAQ optou por aguardar o decreto regulamentador da citada Lei para só então fazer as alterações na RN-01. Entretanto, considerando a demora na publicação do decreto regulamentador, a Diretoria Colegiada comunicou (SEI nº 1966922) a prioridade para que os temas afetos à Agência fossem postos em prática, conforme o texto abaixo transcrito:

"Inicialmente, a ANTAQ, como entidade reguladora do setor, planejou aguardar a promulgação desse decreto antes de realizar alterações em suas normas, especialmente nas Resoluções Normativas 01 e 05. No entanto, considerando a urgência em conferir efetividade às políticas públicas da BR do Mar e a necessidade de aprimorar a situação da cabotagem brasileira, entendo ser essencial avançar com os processos de revisão dessas normas fundamentais. (...)

(...)

Diante do exposto, considerando a importância da revisão dessas normas para impulsionar a cabotagem brasileira, fomentar o crescimento econômico e garantir a competitividade do transporte marítimo de cargas em nosso país, submeto à apreciação desta Diretoria Colegiada a proposta de determinar que a Superintendência de Regulação, em regime de prioridade, retome imediatamente os processos de revisão da Resolução Normativa 01 e 05-ANTAQ com o objetivo de alinhá-las às novas diretrizes estabelecidas pela BR do Mar". (Reunião de Diretoria nº 545, de 15 de junho de 2023, sem sublinhados no original).

2.2. A estratégia de implementação da revisão da RN-01 foi tratada no Processo SEI

nº 50300.010788/2023-51, em que, entre as duas estratégias apresentadas no Despacho SRG (SEI nº 2063365), a Diretora Relatora optou por regulamentar de imediato as alterações que não dependem do decreto regulamentador ou da Análise de Impacto Regulatório — AIR e, concomitantemente, iniciar a adaptação do SAMA e a análise dos itens que dependem de AIR. Assim, os temas que possuem diferentes alternativas regulatórias possíveis serão tratados em uma subsequente alteração da RN-01, após a realização de AIR e de consultas públicas, conforme apontou o Despacho D1 (SEI nº 2064765).

2.3. Portanto, neste primeiro momento, serão implementadas somente as alterações que não dependem de AIR, conforme as excepcionalidades previstas no Decreto nº 10.411/2020:

DECRETO Nº 10.411 DE 30 DE JUNHO DE 2020

"Art. 4º A AIR poderá ser dispensada, desde que haja decisão fundamentada do órgão ou da entidade competente, nas hipóteses de:

(...)

II - ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias;

III - ato normativo considerado de baixo impacto;

IV - ato normativo que vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito"; (...) (Sem grifos no original).

2.4. Diante disso, a GRN elaborou uma Resolução-Minuta com a marcação de todas as alterações propostas em relação ao texto atual (SEI nº 2078813) e uma outra versão que apresenta a proposta do novo texto consolidado (SEI nº 2082126). Essas minutas foram submetidas às demais áreas da ANTAQ afetas ao tema, recebendo algumas sugestões de aprimoramentos das gerências GOA (SEI nº 2102832), GPF (SEI nº 2111467) e GAF (SEI nº 2138645). Essas sugestões e apontamentos serão analisadas a seguir.

3. DA ANÁLISE

I - Despacho GOA (SEI nº 2102832)

3.1. Os apontamentos da Gerência de Outorgas e Autorização são de caráter técnico e operacional, refletindo apreensão às adaptações necessárias nos sistemas computacionais da ANTAQ. A Nota Técnica nº 564/2023/GOA/SOG (SEI nº 2102378) ressaltou que compete à GOA manter atualizado o cadastro das embarcações que compõem a frota das empresas brasileiras de navegação, incluindo aquelas que, apesar de não pertencer à frota das empresas autorizadas pela ANTAQ, são afretadas a casco nu por EBN. Além disso, informou que o Sistema Corporativo contempla a possibilidade de cadastrar a condição de "TPB cedida", exemplificando outra situação em que já ocorre o cadastro de embarcações e de tonelagens não pertencentes às EBN.

3.2. Considerando as funcionalidades do Sistema Corporativo e do Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio — SAMA, a GOA apontou a falta de definição sobre qual sistema deve ser utilizado para cadastrar as novas informações decorrentes da alteração normativa, tais como a frota ou a tonelagem:

- a) das EBIN,
- b) dos GRUPOS ECONÔMICOS; e
- c) dos limites e regras de afretamento dispostos nos parágrafos 9º a 13 [Resolução-MINUTA GRN, Art. 4º]

3.3. Cumpre reforçar que os dois sistemas são interconectados, trocando informações entre si, o SAMA congrega todas as informações sobre os afretamentos e utiliza a base do Corporativo para extrair dados sobre tonelagem própria e/ou disponível para afretamento, referente a cada empresa.

Mas a setorial responsável por fazer novas inserções de dados em cada sistema são distintas. Em geral, a GOA faz os cadastros no sistema Corporativo, com destaque para os dados gerais das empresas (CNPJ, razão social, pessoas de contato etc.) e a frota à ela relacionada. Por seu turno, a GAF é a setorial responsável por inserir as informações no SAMA, além de analisar as informações inseridas por terceiros.

3.4. Entende-se que as informações citadas na NOTE nº 564/2023/GOA/SOG seriam mais facilmente inseridas no Sistema Corporativo, especialmente as que tratam das EBIN, já que o sistema já está configurado para cadastrar empresas, sendo elas EBN ou não. Sugere-se que o assunto seja tratado diretamente entre a GOA/SOG e a STGI/SGE, para que seja analisada a viabilidade e o prazo de implantação das alterações necessárias. Sincronizar as alterações técnicas e jurídicas no processo de revisão da RN-01 e da RN-05 evitará o descompasso entre a aprovação das novas Resoluções e a efetiva entrada em vigor, prescindindo da inclusão de dispositivo de *vacatio legis*.

II - Despacho GPF (SEI nº 2111467)

3.5. O Despacho GPF (SEI nº 2111467) informou que as revisões que tratam de obrigações das empresas brasileiras de navegação — EBNs relativas a afretamentos e da exclusão de previsões sobre cargas prescritas não trariam impactos para o Sistema de Fiscalização — SFIS, visto que em caso de descumprimento dessas obrigações, apenas são cadastradas no SFIS as respectivas infrações, que estão previstas em outras normas. Porém, a GPF destacou que o SFIS ainda não possui um enquadramento para as empresas brasileiras de investimento na navegação (EBINs), conforme transcrito abaixo.

O SFIS possui 3 perfis: "*Portos*", "*Navegação Interior*" e "*Navegação Marítima*", que são independentes entre si e cada processo só pode ser acessado por meio do perfil próprio no qual foi cadastrado. Dessa forma, as fiscalizações realizadas sobre **EBINs** deverão estar incluídas em algum dos 3 perfis. Além disso, considerando que a GAT não consta como autoridade julgadora no SFIS, também é necessário definir se o sistema deverá direcionar os processos para a Gerência de Fiscalização Navegação - GFN, em especial a fim de evitar a constante necessidade de ajuste no sistema.

3.6. Inicialmente, cumpre destacar que, ao contrário das EBNs, as EBINs não necessitam de autorização da ANTAQ ou de qualquer outro órgão, conforme se depreende do texto legal.

LEI 9.432, de 8 de janeiro de 1997

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições: (...)

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas; (...)

XXV - empresa brasileira de investimento na navegação: aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação. (sem grifos no original)

3.7. Além disso, a ANTAQ ainda não tem o regramento das infrações que podem ser imputadas às EBIN. Ressalta-se que esse novo personagem legal não participará diretamente da navegação, já que não pode operar as embarcações de sua propriedade ou afretadas. Os serviços prestados por essas empresas assemelham-se mais aos de instituições financeiras que aos serviços de empresas de transporte. Diante disso, até a possibilidade de aplicação de penalidade pela ANTAQ é questionável. Assim, entende-se que a princípio não haveria a necessidade de incluir as EBINs no SFIS.

III - Despacho GAF (SEI nº 2138645)

3.8. Por ser a setorial mais afeta às determinações da RN-01, a GAF fez diversas sugestões, às quais serão citadas por dispositivos a serem alterados e analisadas separadamente.

a) Resolução-Minuta Art. 2º, XX — Sugere restituir a definição original de EBN, retornando a expressão "ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário", diferenciando as navegações de apoio do conceito de transporte *stricto sensu*.

3.9. A contratação do transporte de cabotagem e de longo curso diferem significativamente da contratação das operações de apoio. Enquanto a primeira se concretiza por conhecimentos de embarque, cujo objetivo final é o transporte, as contratações do apoio ocorrem por contratos de serviço ou de afretamento por tempo, em que o transporte é apenas uma etapa da prestação do serviço.

3.10. Essa diferença na forma de contratação, além dos efeitos jurídicos já esperados, possui consequências tributárias, especialmente no apoio marítimo, que é contratado via afretamento por tempo. O apoio portuário e os serviços de transporte em geral estão na lista de serviços tributáveis pelo Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza — ISS e, conseqüentemente, sua cobrança é indiscutível. Contudo, o apoio marítimo não está nessa lista e tramitaram diversas ações nos tribunais brasileiros que questionam a incidência de ISS em contratos de afretamentos por tempo.

3.11. Em 2009, a Primeira Turma do Superior Tribunal de Justiça — STJ, em julgamento de recurso envolvendo uma empresa de navegação de apoio marítimo e o município de Macaé — RJ, decidiu que o ISS não incide sobre contratos de afretamento de embarcações por tempo, viagem ou a casco nu^[1].

“(…) Diferentemente, os contratos de afretamento por tempo ou por viagem são complexos porque, além da locação da embarcação, com a transferência do bem, há a prestação de uma diversidade de serviços, dentre os quais se inclui a cessão de mão-de-obra. Trata-se, portanto, de um contrato *sui generis*, que se adequa perfeitamente ao preconizado na jurisprudência desta Corte, segundo a qual os contratos complexos não devem ser desmembrados para fins fiscais.” (Rel. Min. Denise Arruda, julgado em 17/11/2009, *apud* <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/400852/contrato-de-transporte-maritimo-x-contrato-de-afretamento>)

3.12. Nesse sentido, desfazer a diferenciação entre as navegações de apoio e o transporte *stricto sensu* na definição de EBN da RN-01 pode reacender as discussões judiciais sobre o assunto. A alteração buscou reproduzir na regulamentação da ANTAQ a nova definição da Lei nº 9.432/97 (art. 2º, V). Entretanto, reconhece-se que não há a obrigatoriedade de repetir o dispositivo da Lei *ipsis litteris* na RN-01. É importante que o diploma normativo não conflite com texto legal, porém nada impede que haja maior detalhamento nas definições das regulamentações. Assim, entende-se como positivo manter a expressão "ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário" na definição de EBN. Recomenda-se acatar a sugestão.

b) Resolução-Minuta Art. 4º, IV — Sugere retirar do texto a expressão "no total de uma unidade", por atualmente já ser permitido o afretamento a casco nu, com suspensão de bandeira, de três embarcações, além da expressão contradizer o disposto no §9º do mesmo artigo.

3.13. Trata-se primordialmente de melhoria redacional, que evitará possíveis interpretações dúbias. Recomenda-se acatar a sugestão.

c) Resolução-Minuta Art. 4º, V — Sugere incluir a palavra "estrangeira" no início do texto, pois o dispositivo não se aplica às embarcações brasileiras.

3.14. O inciso I já determina que as embarcações de bandeira brasileira independem de autorização, mas, assim como nos incisos II, III e IV, que especificam a sua aplicabilidade às embarcações estrangeiras, entende-se que o texto ficará mais claro se o inciso V reforçar o fato de tratar especificamente do afretamento de embarcação estrangeira. Recomenda-se acatar a sugestão.

d) Resolução-Minuta Art. 4º, V — Ressalta a importância da emissão do Certificado de Autorização de Afretamento — CAA para que as embarcações estrangeiras possam entrar em águas jurisdicionais brasileiras — AJB e que no SAMA só há a previsão de emissão deste documento após a circularização.

3.15. Neste item, a GAF demonstra preocupação com os procedimentos de entrada e permanência das embarcações estrangeiras afretadas por viagem ou por tempo em AJB, em substituição à embarcação docada. Isso porque a Marinha do Brasil exige o CAA para o registro de embarcações estrangeiras^[2]. Antes da alteração legal a emissão desse documento era sempre precedida de consulta prévia ao mercado sobre a disponibilidade de embarcação brasileira (circularização).

3.16. Entretanto, após a Lei nº 14.301/22, a navegação de cabotagem passou a ter um tratamento diferente, dispensando a autorização da ANTAQ para o afretamento em substituição à embarcação docada, na proporção de até 100% da tonelage da embarcação semelhante fora de operação.

LEI 9.432, de 8 de janeiro de 1997

Art. 10. Independente de autorização o afretamento de embarcação: (...)

IV - estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição a embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da sua tonelage de porte bruto. (Sem grifos no original)

3.17. Nesse sentido, o assunto que era tratado para todas as navegações no Art. 5º da RN-01 (que dispõe sobre os casos que dependem de autorização) teve que ser desmembrado. A navegação de cabotagem passou a ser tratada no art. 4º (situações que independem de autorização) e as demais navegações permaneceram no art. 5º da Resolução-Minuta.

3.18. Ocorre que, mesmo com a dispensa da autorização, ainda é necessária a emissão do CAA. Por outro lado, apesar de ser o procedimento costumeiro, não há necessariamente uma vinculação legal da permissão para a entrada de embarcação estrangeira no país com a realização de circularização. Portanto, a sugestão não foi acatada, pois a solução do problema seria mais uma questão técnica e operacional do SAMA, que uma questão jurídico-normativa.

e) Resolução-Minuta Art. 5, III, d— Observou que a minuta em que estão marcadas todas as alterações não evidenciou a retirada da citada alínea.

3.19. Trata-se de um erro formal, que deve ser corrigido. Recomenda-se acatar a sugestão.

f) Resolução-Minuta Art. 5º, §5º — Sugere uma nova redação para a Resolução-Minuta, mantendo a necessidade de autorização para o afretamento por tempo ou por viagem de embarcações estrangeiras em substituição a embarcação docada.

3.20. Foi sugerida a retirada do art. 4º, inciso V, que levou o afretamento de embarcação estrangeira em substituição à docada, na cabotagem, para o dispositivo que independe de autorização, e sugeriu a seguinte redação, unindo todos os tipos de navegação e especificando melhor as condições para que o afretamento possa ser estendido.

~~§ 5º Nas navegações de longo curso, apoio portuário e apoio marítimo,~~ O afretamento de embarcação estrangeira por tempo em substituição a embarcação docada será autorizado pelo prazo de até noventa dias, limitado ao tempo de efetiva docagem, a contar da data de entrega da embarcação ao estaleiro, podendo ser estendido, ainda limitado à docagem, mediante justificativa prévia devidamente aprovada pela Antaq. (Texto sem grifos no original. O texto tachado identifica a retirada em relação à Resolução-Minuta e o sublinhado o acréscimo sugerido pela GAF)

3.21. Cabe ressaltar que o novo texto da Lei nº 9.432/97 (Art. 10, IV) é determinante sobre a impossibilidade da ANTAQ continuar exigindo autorização para a situação em comento. Cabe à Agência apenas cumprir a deliberação do legislador ordinário. Nesse sentido, o tratamento diferenciado para a cabotagem é indispensável e, por conseguinte, precisa ficar em dispositivo separado das demais navegações. Portanto, recomenda-se não acatar a sugestão.

3.22. Já em relação à inclusão da expressão "*podendo ser estendido, ainda limitado à docagem, mediante justificativa prévia devidamente aprovada pela Antaq*", entende-se que esteja entre as possibilidades de regramento do afretamento nesta situação. Apesar da limitação de 90 dias, renovável enquanto durar o afretamento não estar na Lei, já está presente no atual texto da RN-01. Essa inclusão permite um acompanhamento mais próximo quanto ao cumprimento da legislação, evitando desvirtuamento da exceção criada para o caso específico. Portanto, recomenda-se acatar a sugestão.

g) Resolução-Minuta Art. 5º, III e alíneas — Aponta que a regulamentação do afretamento na cabotagem, de embarcação estrangeira por tempo depende de AIR, e que, manter no caput do inciso a palavra "tempo", apenas retirando a expressão "uma única viagem" abriria o afretamento para qualquer situação. Também questiona se a retirada da limitação afretamento ao quádruplo da tonelagem da frota própria, determinado pelo TCU, poderia ocorrer sem AIR.

3.23. A questão do afretamento por tempo uma única viagem é controversa. A nova redação da Lei nº 9.432/97 proíbe, expressamente, a limitação do afretamento por tempo em uma única viagem, conforme se observa abaixo:

LEI 9.432, de 8 de janeiro de 1997

Art. 9º (...)

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido; (...)

§ 2º Nos casos previstos no inciso I do caput deste artigo, a regulamentação do afretamento por tempo não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas. (Sem grifos no original)

3.24. Diante disso, a Resolução-Minuta retirou do *caput* do art. 5º, III, a expressão "uma única viagem". Foi suposto que o fato do afretamento por tempo estar regulamentado apenas na alínea d) já deixaria claro que essa seria a única hipótese permitida. Entretanto, o apontamento da GAF sobre a dubiedade de interpretação é pertinente. Efetivamente o texto da Resolução-Minuta abriria brechas para o afretamento por tempo indiscriminado.

3.25. Por outro lado, manter a restrição do afretamento por tempo uma única viagem não é uma opção regulatória. Assim, é importante analisar essa "modalidade" de afretamento, em vigor desde a primeira normativa da ANTAQ para regulamentação do afretamento na cabotagem (Resolução-ANTAQ nº 193/2004), pois sua súbita interrupção trará consequências ao mercado.

3.26. Infere-se que o legislador, ao proibir o afretamento por uma única viagem, visava diminuir as restrições de afretamento para as EBN. Contudo essa previsão normativa não era uma restrição e sim uma facilidade. O Despacho GAF ressalta as possíveis consequências dessa

modalidade de afretamento:

31. O ponto central da controvérsia reside na interpretação do texto legal, a qual pode conduzir a diferentes alternativas de aplicação. Uma das interpretações mais diretas sugere que todas as cargas anteriormente permitidas para o afretamento "tempo em uma única viagem" deveriam ser direcionadas para o afretamento por viagem (ambos contidos na alínea 'a'). Tal entendimento implicaria em uma restrição para as empresas atuantes no setor, especialmente no transporte de granel sólido.

3.27. Na prática, o afretamento por viagem é o que mais se assemelha ao afretamento por tempo uma única viagem. Ambos são utilizados para realizar o transporte com cargas e rotas previamente determinadas. Contudo, o afretamento por tempo dá mais liberdade para o afretador em relação à data da efetiva operação, desde que respeitadas as limitações temporais do afretamento.

"No âmbito do Time charter, a principal incumbência do fretador consiste em disponibilizar (i) uma embarcação específica; (ii) devidamente equipada e; (iii) em condições de navegar, para o afretador. Cabe ao afretador, por outro lado, receber a embarcação e utilizá-la conforme os parâmetros definidos no contrato, abrangendo também as limitações temporais.

(...)

Outra modalidade comum do contrato de afretamento é o "Afretamento por Viagem" (Voyage Charter), no qual o fretador disponibiliza ao afretador uma ou mais embarcações, com tripulação, para uma viagem específica ou para transportar uma quantidade determinada de carga de um ponto a outro. O conceito é similar ao afretamento por tempo, mas como "a duração deste tipo de contrato é de somente uma ou algumas viagens específicas, a gestão comercial do navio é transferida ao afretador apenas parcialmente, e por isso, o exercício dos poderes comerciais pelo afretador são limitados, quando comparados a um afretamento por período." (FARIA; CHRISTINO; DALBONE, 2024)^[3]

3.28. Muitas vezes os navios graneleiros são preteridos nas filas de atracação, gerando atrasos e pagamentos de sobrestadias no afretamento por viagem. Já no afretamento por tempo, se a operação ocorrer dentro do prazo contratado para a disponibilidade da embarcação, não há consequências para o afretador.

3.29. Desde a publicação da Lei nº 14.301/22 o instituto do afretamento por tempo uma única viagem continuou sendo autorizado, sem que houvesse mudança significativa de paradigmas no mercado. A retirada total da expressão "tempo uma única viagem" acaba com qualquer possibilidade normativa de afretamento por tempo na alínea "a", do art. 5º, inciso III. Assim, normativamente, o afretamento por tempo ficará restrito ao transporte de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis, de acordo com o disposto na alínea "c", do mesmo inciso.

3.30. Ressalta-se que a estratégia escolhida para a implementação de todas as alterações decorrentes da nova legislação planejou tratar todas as questões relativas ao afretamento por tempo em um outro momento. Por apresentar diversas alternativas regulatórias possíveis, concluiu-se que a regulamentação somente poderá ocorrer após AIR e participação social. Enquanto essa etapa não for finalizada, entende-se que os casos omissos poderão ser decididos individualmente pela Diretoria Colegiada.

3.31. Assim, sugere-se que toda expressão "*por tempo em uma única viagem*" seja retirada do Art. 5º, inciso III, alínea a.

3.32. Já quanto o questionamento sobre a retirada ou não da expressão "*cuja autorização será limitada ao quádruplo da tonelage de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora, a qual também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida*", entende-se que não há alternativa regulatória, por ser determinação de órgão de controle. É uma decisão terminativa do TCU, a qual já foi acatada pela Agência.

3.33. Portanto, a nova redação do dispositivo ficaria assim:

Resolução-Minuta, Art. 5º, III

a) verificada, mediante circularização, inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados, nos prazos consultados, admitindo-se o bloqueio parcial, nas modalidades por espaço, ~~por tempo em uma única viagem~~ por viagem ou por tempo em uma ou mais viagens específicas ~~cuja autorização será limitada ao quádruplo da tonelagem de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora, a qual também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida;~~

4. DAS CONCLUSÕES

4.1. As análises dos despachos GOA, GPF e GAF, baseadas nas Resoluções-Minuta apresentadas, revelam uma série de questões técnicas, operacionais e jurídicas que precisam ser abordadas para garantir a eficácia e a coerência da revisão da RN-01, frente às novas determinações legais. Cada uma das sugestões foram analisadas separadamente e suas conclusões são apresentadas na listagem a seguir:

I - Despacho GOA: aponta a falta de definição sobre qual sistema cadastrar os dados das EBINs, grupos econômicos e limites de afretamento dos §§9º ao 13. Entende-se que as informações devem ser inseridas no Sistema Corporativo, mas o assunto deve ser tratado entre GOA/SOG e a STGI/SGE, sendo necessário sincronizar a atualização do sistema ao processo de revisão normativa.

II - Depacho GPF: Informou que o SFIS ainda não possui enquadramento para as EBINs. Em um primeiro momento entende-se que não há necessidade desse enquadramento porque ainda não há infrações relacionadas às EBINs.

III - Despacho GAF:

a) Resolução-Minuta Art. 2º, XX: Recomenda-se acatar a sugestão de retorno da expressão "ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário", diferenciando as navegações de apoio do conceito de transporte *stricto sensu*.

b) Resolução-Minuta Art. 4º, IV: Recomenda-se acatar a melhoria redacional, retirando a expressão "no total de uma unidade" por atualmente já ser permitido o afretamento a casco nu, com suspensão de bandeira, de até três embarcações, além da expressão contradizer o disposto no §9º do mesmo artigo.

c) Resolução-Minuta Art. 4º, V: Recomenda-se acatar a sugestão de incluir a palavra "estrangeira" no início do texto, pois o dispositivo não se aplica às embarcações brasileiras.

d) Resolução-Minuta Art. 4º, V: Recomenda-se não acatar a sugestão e manter a separação das regras do afretamento de embarcação estrangeira na cabotagem, visto que, ao contrário das demais navegações, este independe de autorização. É necessário resolver a questão técnica para que possa ser emitido CAA ou outro tipo documento equivalente, sem a obrigatoriedade de circularização.

e) Resolução-Minuta Art. 5, III, d: Recomenda-se acatar a sugestão e revisar a minuta com as marcações, para que seja registrada a retirada desta alínea.

f) Resolução-Minuta Art. 5º, §5º: Recomenda-se não acatar a sugestão e manter a separação das regras do afretamento de embarcação estrangeira na cabotagem, mas

acatar a sugestão de incluir a expressão "podendo ser estendido, ainda limitado à docagem, mediante justificativa prévia devidamente aprovada pela ANTAQ".

g) Resolução-Minuta Art. 5º, III e alíneas: Recomenda-se retirar a expressão "tempo por uma única viagem", em atendimento ao comando legal, e a expressão "cuja autorização será limitada ao quádruplo da tonelagem de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora, a qual também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida", em atendimento à decisão do TCU.

É o entendimento.

[1] O afretamento a casco nu é equiparado à locação da embarcação sem prestação de serviço, o que não constitui fato gerador do ISS.

[2] Normas da autoridade marítima para embarcações empregadas em mar aberto — Normam-201 (antiga Normam-01/2005)

[3] FARIA, Luis Cláudio Furtado; CHRISTINO, Maite; DALBONE, Bernardo Vasconcelos. Contrato de transporte marítimo x contrato de afretamento: aspectos essenciais e distinções. aspectos essenciais e distinções. 2024. Migalhas Marítimas. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/400852/contrato-de-transporte-maritimo-x-contrato-de-afretamento>. Acesso em: 03 mar. 2024.

[4] MOTTA, Andréa Limiani Boisson. Regulação Jurídica do Transporte Aquaviário de Mercadorias.1.ed. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007.

RODRIGO GUIMARÃES TRAJANO

Especialista em Regulação dos Serviços de Transporte Aquaviário



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Guimarães Trajano, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 13/03/2024, às 18:17, 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 **2172933** e o código CRC **3FFAF5CA**.