



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 18/2024/GRN/SRG

Assunto: **Decreto 10.139 - 5ª etapa da Revisão e Consolidação - pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio" e BR do Mar. Retomada do processo de revisão da Resolução Normativa n. 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pela BR do Mar. Retomada da ação de revisão e consolidação em obediência ao Decreto n. 10.139.**

Tema: *Análise das contribuições SFC e SOG e proposta final de alterações redacionais.*

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1 da revisão e consolidação de atos normativos e primeira proposta de incorporação das atualizações decorrentes da Lei n. 14.301, de 2022

2.2 da primeira rodada de contribuições

2.3 da retomada das ações de revisão da Resolução Normativa n. 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pela BR do Mar

2.4 das matérias encaminhadas para incorporação na revisão da RN 05 paralelamente à ação principal

2.5 da segunda, e última, rodada de submissão a contribuições

3. ANÁLISE

3.1 da retificação de erro material

3.2 do escopo

3.3 da Análise de Impacto Regulatório e da Participação Social

3.3.1 atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral, redacionais ou de mérito

3.3.2 atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata, porém não integral

3.3.3 atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que não produzem, desde logo, todos os seus efeitos, com aplicabilidade indireta, mediata e reduzida

[3.3.4 síntese da análise sobre necessidade de Análise de Impacto Regulatório e de realização de participação social](#)

[3.4 da segunda rodada de contribuições](#)

[3.5 da análise da segunda rodada de contribuições SOG](#)

[3.5.1 das contribuições GAF/SOG](#)

[3.5.2 das contribuições GOA/SOG](#)

[3.6 da análise das contribuições SFC](#)

[3.6.1 das contribuições URESP/SFC](#)

[3.6.2 das contribuições GAT/SFC](#)

[3.7 da análise das contribuições e proposta de cumprimento dos trabalhos](#)

[3.7.1 análise das contribuições GAF](#)

[3.7.2 análise das contribuições GOA](#)

[3.7.3 análise da contribuição GRESP](#)

[3.7.4 análise da contribuição GAT](#)

[3.7.5 novas contribuições GRN decorrentes das retificações técnicas identificadas](#)

[3.7.6 análise das contribuições GOA à Resolução n. 194, de 2004 \(Acordos Operacionais\)](#)

[4. CONCLUSÃO](#)

[5. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO](#)

1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se de proposta final para o processo de revisão da Resolução Normativa 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pelo programa de estímulo à cabotagem BR do Mar, consubstanciado na [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), conforme estabelecido nas Comunicações da Diretoria CRCP (1966922), constante no processo n. 50300.010788/2023-51.

2. Mantém-se o relato dado na Nota Técnica n. 114/2023/GRN/SRG (1985375) de que ainda não foi publicado o decreto regulamentador da citada Lei. Após sua publicação, poderá ser necessária nova adequação. Adicionalmente, relembra-se que a [Portaria MINFRA n. 976, de 27 de julho de 2022](#), ao estabelecer procedimentos e diretrizes para habilitação de Empresa Brasileira de Navegação - EBN e de Empresa Brasileira de Navegação com autorização condicionada -EBN-CON, no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, não traz aspectos que levem a alterações na Resolução Normativa n. 05-ANTAQ, pois, por determinar que a instrução processual dos pedidos de habilitação no BR do Mar será realizada pelo Departamento de Navegação e Hidrovias - DNHI do atual Ministério dos Portos e Aeroportos, afasta a matéria do instrumento objeto desta análise.

3. Esta análise dá-se após a retomada da revisão, mediante Nota Técnica n. 114/2023/GRN/SRG (1985375), e envio à SFC e à SOG para contribuições:

I - Referentes à outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 2022](#):

a) Resolução-MINUTA GRN (2073562), em formato riscado e com justificativas tendo como base os atuais normativos vigentes;

b) Resolução-MINUTA GRN (2076374), em versão preparada para submissão à consideração superior;

II - Referentes à homologação de acordos operacionais na navegação marítima, manter os documentos originalmente propostos:

a) Resolução-MINUTA GRM (1535502), em formato riscado e com justificativas; e

b) Resolução-MINUTA GRM (1539189), em versão preparada para submissão à consideração superior.

4. Caso já tenha sido realizada a leitura da Nota Técnica n. 114/2023/GRN/SRG (1985375), recomenda-se apenas pela leitura das seções 2.5, 3.1, 3.4 a 3.7, incluindo ambas, e seção 5.

5. A presente nota atende à Ordem de Serviço n. 15/2024/GRN/SRG (2147342).

É o relatório.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

6. Considerando a proposta de a presente análise ser a terminativa quanto à revisão da Resolução Normativa 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pelo programa de estímulo à cabotagem BR do Mar, consubstanciado na [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), e ao cumprimento da 5ª etapa do [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), a contextualização da Nota Técnica n. 114/2023/GRN/SRG (1985375) será repisada na íntegra, para fins de facilitar a compreensão holística dos autos, acrescida das atualizações motivadoras da realização do trabalho desta Nota Técnica.

2.1. *da revisão e consolidação de atos normativos e primeira proposta de incorporação das atualizações decorrentes da Lei n. 14.301, de 2022*

7. Inicialmente, os autos tiveram como objeto a 5ª etapa da Revisão e Consolidação determinada no [Decreto nº 10.139, de 2019](#), dentro da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio". À época, para atender ao art. 14 do Decreto citado, foram segregados os atos em etapas (rodadas) específicas de ação. A Diretoria da ANTAQ, por meio da [Portaria DG n. 267, de 29 de setembro de 2020](#), discriminou cada uma das 5 etapas e colocou, dentro da última, a temática "Navegação Marítima: Outorga para operar na navegação marítima e de apoio", com prazo de conclusão para 31 de março de 2022.

8. Em 21 de fevereiro de 2022, a Nota Técnica n. 108/2022/GRM/SRG (1497270) havia submetido a proposta de revisão e consolidação para a temática com a seguinte linha de ação, em síntese:

- Alteração de espécie normativa para Resolução após a consolidação da Súmula Administrativa n. 001, de 2002; da Resolução n. 1.766-ANTAQ, de 2010; da Resolução n. 1.811-ANTAQ, de 2010; da Portaria DG n. 99, de 2014; da Resolução Normativa n. 5-ANTAQ, de 2016; da Resolução n. 7.117-ANTAQ, de 2019; e do art. 3º da Resolução n. 44, de 2021;
- Atualização da Resolução n. 194, de 2004, também sob forma de Resolução.

9. Adicionalmente, durante a extensão do prazo para a conclusão da indigitada Nota Técnica, a Ordem de Serviço n. 14/2022/GRM/SRG (1534435) havia solicitado que aquelas atualizações decorrentes da lei n. [14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), cujos impactos fossem causados na mesma pertinência temática dos autos e que não acarretassem novos direitos/obrigações ao setor

regulado, além daqueles dispostos na referida lei, fossem tratados na mesma análise. Diante dessa orientação, a análise relatou que haviam sido identificadas necessidades de atualizações naquelas resoluções que versam a respeito de afretamento (RN - 01), de direitos e deveres dos usuários (Resolução 62) e de outorga na navegação marítima (RN - 05). As duas primeiras estão sendo apreciadas em processos distintos (50300.011176/2021-13 e 50301.001515/2014-14, respectivamente), e a última foi desenvolvida, com destaque, na Resolução-MINUTA GRM (1535499), no volume I destes autos.

10. Comenta-se brevemente que a análise desenvolvida entendeu que ficara dispensada a realização de **Análise de Impacto Regulatório (AIR)** considerando que, a respeito da linha de ação sobre o Decreto n. 10.139, de 2019, trata-se de simples modificações formais (consolidação) à luz do disposto na Portaria DG n. 267; e sobre o BR do mar eram adequações sem acrescentar direitos ou obrigações. No tocante ao disposto na portaria, fora citado o seguinte dispositivo:

Art. 4º Será **dispensada** a Análise de Impacto Regulatório (AIR), por se tratar de revogação e **consolidação** de atos normativos sem alteração de mérito, e a Audiência e Consulta Públicas, tendo em vista o alto grau de urgência caracterizado pelos prazos determinados no Decreto nº 10.139, de 2019. (grifos acrescentados)

11. A proposta preliminar havia sido aprovada pelo Despacho GRM (1543931) e pelo Despacho SRG (1547807), acrescida do encaminhamento processual para a Superintendência de Outorgas para apreciação e considerações. Pela SOG, foram apresentadas manifestações da então Gerência de Outorga da Navegação (GAN) e da Gerência de Afretamento (GAF).

12. A antiga GAN, por meio da Nota Técnica n. 72/2022/GAN/SOG (1555697), trouxe as seguintes contribuições:

a) A edição de Resolução de consolidação dos normativos atualmente vigentes incidentes sobre a autorização de empresas brasileiras de navegação deveria, se possível, ser postergada para contemplar a regulamentação dos comandos exarados pela Lei nº 14.301/2022, naquilo que couber;

b) Caso tal entendimento não seja acatado, que a resolução de consolidação entre em vigor 45 (quarenta e cinco) dias após sua publicação no Diário Oficial da União, prazo necessário para os ajustes nos sistemas e documentos internos da ANTAQ decorrentes das alterações promovidas;

c) Os Art. 5º e 16 da Resolução-MINUTA GRM 1535501 devem ter redação ajustada conforme os seguintes destaques:

Art. 5º A empresa requerente, estabelecida na forma do art. 3º, deverá atender aos seguintes requisitos técnicos, alternativamente:

[...]

II - apresentar contrato de afretamento de embarcação brasileira ou estrangeira, a casco nu, **com suspensão de bandeira**, adequada à navegação pretendida e em condição de operação comercial, por prazo igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário da embarcação.

[...]

§ 2º O contrato de afretamento de que trata o inciso II do *caput* deste artigo deverá ser apresentado a esta Agência, devidamente averbado no respectivo documento de propriedade **pela Autoridade Marítima competente**, e estar registrado no competente Tabelionato de Notas **ou Cartório Marítimo da jurisdição da sede da empresa afretadora, quando se tratar de embarcação com arqueação bruta igual ou superior a 100 (cem) AB.**

Art. 16

[...]

§ 2º A inclusão ou alienação de embarcação deverá ser comunicada por meio de envio de cópia de documentação comprobatória, **nos moldes do disposto nos incisos I e II do Art. 5º desta resolução.**

13. Por seu turno, a GAF publicou a Nota Técnica n. 5/2022/GAF/SOG (1563896), da qual se extraem os principais pontos contributivos. Os demais podem ser extraídos da leitura da análise de

origem:

3.2 A propósito, em relação ao advento da Lei 14.301/2022, observa-se que embora o objeto dos presentes autos tenha sido, inicialmente, o atendimento ao disposto no Decreto nº 10.139, de 28/11/2019, é patente que, com a publicação da nova lei, o objeto da presente análise tenha sofrido uma remodelação, ensejando uma abordagem mais ampla do que a mera revisão e consolidação normativa, mesmo não acarretando novos direitos/obrigações ao setor regulado. Neste sentido, em que pese a necessidade de atualização dos normativos internos afetos à outorga ante a publicação da Lei 14.301/2022, e todas as mudanças produzidas no setor em virtude de sua publicação, fato é que muitos termos, definições e novos institutos trazidos pela Lei ainda carecem de regulamentação, tanto por parte da ANTAQ quanto por órgãos do Poder Executivo Federal. Assim, entende-se que **reestruturar, prematuramente, o normativo interno basilar que trata sobre outorga pode promover fragilidades regulatórias, uma vez que novas regulamentações acerca da matéria poderão sobrevir após a alteração da RN em comento.** (ênfase acrescentada) (...)

3.4 Com relação ao art. 2º, inciso II, a ver:

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são estabelecidas as seguintes definições:

...

II - afretamento por tempo ou período: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação, ou parte dela, armada e tripulada, para operá-la por tempo determinado.

3.5 É fato que, no jargão do mercado, ambos os termos estão corretos, tanto “afretamento por tempo” como “afretamento por período”; entretanto, na Lei 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, tal acepção - "afretamento por período" - não está prevista. Recomenda-se, dessa forma, para melhor aderência à lei, e com o fito de não gerar possíveis questionamentos, excluir o termo “período” do referido inciso, bem como do parágrafo único do mesmo artigo.

3.6 No que tange aos incisos V e VI do mesmo artigo:

V - embarcação brasileira: aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

VI - embarcação de registro brasileiro: a embarcação de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira, inscrita em órgão do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário – SSTA, da Marinha do Brasil e, no caso previsto no art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, registrada no Tribunal Marítimo, ou sob contrato de afretamento a casco nu, neste caso, registrada no Registro Especial Brasileiro – REB, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem;

3.7 Sugere-se verificar se ambos os incisos não são coincidentes e se sobrepõe, por se tratarem de mesmo objeto – “embarcações que arvoram bandeira brasileira”. Impende analisar se ambas definições não contém duplicidade ou até mesmo contradições que possam suscitar questionamentos futuros. Percebam que o inciso V, inserido na RN em decorrência da Lei 14.301/22, possui acepção mais ampla do que aquela anteriormente contida no normativo.

3.8 Ainda, quanto ao inciso VIII do art. 2º, recomenda-se verificar se a definição de “gestão comercial da embarcação” deverá aludir apenas à navegação de apoio marítimo e portuário, uma vez que este instituto também é percebido em outras modalidades de navegação (cabotagem e longo curso).

VIII - gestão comercial da embarcação: é o controle efetivo pela empresa brasileira de navegação sobre a negociação de contratos de transporte ou de **operações de apoio marítimo e portuário**, inclusive o adimplemento das obrigações comerciais assumidas nas esferas pública e privada;

3.9 Sugere-se, outrossim, inserir a definição de “Empresa Brasileira de Investimento na Navegação – EBIN” no rol das definições do art. 2º, uma vez que este instituto foi criado pela Lei 14.301/22, e já inserido na Lei 9.432/97, art. 2º, inciso XV, que deverá ser regulamentado pela ANTAQ. A ver:

XV - Empresa brasileira de investimento na navegação: aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação.

3.10 Recomenda-se, ainda, regulamentar na RN se as EBIN terão o mesmo tratamento das EBN e, caso contrário, quais seriam os critérios de regulamentação de tais empresas.

2.2. *da primeira rodada de contribuições*

14. A GRN apreciou as contribuições trazidas pela SOG e emitiu a Nota Técnica n. 38/2022/GRN/SRG (1615696), bem como, referente à outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), as Resolução-MINUTA GRN (1624341) (em formato riscado), Resolução-MINUTA GRN (1624342) e Acórdão-MINUTA GRN (1626827). Com relação aos acordos operacionais, recomendou por manter os documentos originalmente propostos.

15. Ato contínuo, a proposta foi aprovada pela Gerência, nos termos do Despacho GRN (1627996). Em seguida, a Superintendência de Regulação havia identificado oportunidades de melhoria e reeditado, no que concerte à outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), as Resolução-MINUTA SRG (1640092) e Resolução-MINUTA SRG (1640842); ao passo que emitiu as Resolução-MINUTA SRG (1640847) e Resolução-MINUTA SRG (1640850) com relação aos acordos operacionais. Outrossim, procedeu à atualização da minuta de Acórdão nos termos do Acórdão-MINUTA SRG (1640851) e Acórdão-MINUTA SRG (1640852).

16. Sob análise da relatoria, manifestou-se concordância quanto as propostas consignadas pela setorial de regulação, acrescidos ajustes pontuais, conforme apontado no documento externo SEI *Voto do Relator JR* (1714547). Procedimentalmente, o documento externo SEI *Voto da Revisora-FT* (1711912) posicionou-se por encaminhamento processual distinto. Quando do voto, proferiu:

11. Entendo que se faz mais proveitoso e oportuno, tanto para a Administração como para os regulados, que a Agência proceda à uma revisão normativa mais robusta que possibilite também recepcionar adequadamente as novas disposições da Lei nº 14.301/2022 nos procedimentos e sistemas internos da ANTAQ, ainda que algumas figuras estejam pendentes de regulamentação por parte de outros órgãos, ao invés de passar por processos de alteração normativa em sequência desnecessariamente, o que pode trazer dificuldades de assimilação aos usuários e insegurança jurídica, além de um maior custo administrativo no que tange à força de trabalho da setorial de regulação empenhada nos referidos processos.

12. É dizer que, uma vez que a revisão de mérito dessa pertinência temática já está prevista para ser realizada no âmbito do item 2.3 da Agenda Regulatória da Agência, triênio 2022/2024, consoante o Acórdão nº 105/2022-ANTAQ (SEI nº 1534616), e diante do novo prazo disposto no Decreto nº 11.148/2022, entendo como alternava mais profícua que a consolidação em apreço e a referida revisão sejam feitas de forma conjunta; oportunidade na qual devem também ser disciplinados os procedimentos internos necessários para operacionalização dos novos dispositivos.

13. Por todo o exposto, VOTO por restituir os autos à Superintendência de Regulação (SRG) para que promova as alterações de mérito advindas da Lei nº 14.301/2022 e demais regulamentações decorrentes junto aos trabalhos de revisão e consolidação normativa em cumprimento ao Decreto nº 10.139/2019, no âmbito da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio", observando os mecanismos de participação social pertinentes.

17. Tal posicionamento foi acolhido pela Diretoria Colegiada no Acórdão n. 500/2022/ANTAQ (1714687). A decisão veio da seguinte forma:

5. Acórdão: (...)

ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 528, ante as razões expostas pela Revisora, em restituir os autos à Superintendência de Regulação - SRG para que promova as alterações de mérito advindas da Lei nº 14.301/2022 e demais regulamentações decorrentes junto aos trabalhos de revisão e consolidação normativa em cumprimento ao Decreto nº 10.139/2019, no âmbito da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio", observando os mecanismos de participação social pertinentes.

18. À época, em atendimento à determinação de que a SRG promovesse as alterações ali como sendo denominadas de mérito, acompanharam-se as condições externas tendo em vista o prazo

atual de revisão e consolidação (1º de dezembro de 2023) bem como o prognóstico de publicação do decreto regulamentador do programa BR do Mar, o que permitiria que toda a atualização dos normativos de outorga ocorresse sob uma única linha de ação.

2.3. *da retomada das ações de revisão da Resolução Normativa n. 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pela BR do Mar*

19. Haja vista a exiguidade do prazo para revisão e consolidação, bem como para os efeitos que a lei n. 14.301, de 2022, promoveu no ordenamento jurídico brasileiro incondicionalmente para aqueles que façam ou não parte do programa de estímulo à cabotagem, o Comunicações da Diretoria CRCP (1966922), constante no processo n. 50300.010788/2023-51, retomou:

(...) A efetiva implementação das políticas públicas estabelecidas por essa legislação depende da regulamentação em nível infralegal. Nesse sentido, espera-se a publicação de um decreto presidencial que traga diretrizes gerais, assim como a edição de normativos específicos por esta ANTAQ relacionados à cabotagem.

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, entendendo ser essencial avançar com os processos de revisão dessas normas fundamentais. Dessa maneira, será possível atualizar e modernizar os procedimentos e requisitos existentes, visando estimular a concorrência, a inovação e a redução dos custos logísticos relacionados ao transporte marítimo. É importante destacar que, quando o referido decreto for publicado, a ANTAQ terá a prerrogativa de analisar a compatibilidade entre as normas revisadas e a nova regulamentação. Se necessário, serão realizados ajustes e revisões adicionais para garantir a harmonização normativa e a congruência entre os dispositivos regulatórios.

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.

20. Sob as condições relatadas na presente seção, foi desenvolvida a análise quanto ao processo de revisão da Resolução Normativa n. 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pela BR do Mar.

21. À época, comenta-se que, durante o decorrer do último estágio de análise, duas demandas haviam sido encaminhadas para esta setorial técnica e que tratavam de possibilidades de melhoria no normativo de outorga de navegação marítima.

2.4. *das matérias encaminhadas para incorporação na revisão da RN 05 paralelamente à ação principal*

22. A primeira a ser citada consta no processo de n. 50300.018461/2022-46 e trata de inexistência da apresentação de balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do último exercício social auditados de forma independente, para situações em a requerente está solicitando outorga com restrição de potência e não está enquadrada como Microempresa - ME ou Empresa de Pequeno Porte - EPP, nos termos da Resolução Normativa ANTAQ n. 05, de 20216. Em apertada síntese, a apreciação do Colegiado culminou na publicação do Acórdão n. 456-2023-ANTAQ (2026483), que determinou:

5.2 dispor, no mérito, que a Resolução Normativa nº 05/2016 não exige o balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do último exercício social da empresa que não seja de grande porte e que pretende operar como Empresa Brasileira de Navegação (EBN), exclusivamente com embarcações com restrição de potência, nas navegações de apoio marítimo, de apoio portuário ou de cabotagem;

5.3 orientar que a Superintendência de Regulação inclua o tema tratado nestes autos como objeto da revisão da Resolução Normativa nº 05/2016 que se fará por ocasião do Decreto nº 10.139/2019 e das alterações advindas da Lei 14.301/2022 (Br do Mar); e (...)

23. A matéria foi apreciada nos termos da Nota Técnica n. 161/2023/GRN/SRG (2041701), que concluiu:

I - Quanto à inexigibilidade de balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis, nos termos da determinação supra, de empresa que não é de grande porte e deseja operar como EBN exclusivamente com embarcações com restrição de potência, nas navegações de apoio marítimo, de apoio portuário ou de cabotagem: alteração redacional no art. 9º, § 3º;

II - Quanto à exigência da realização de auditoria independente nas demonstrações contábeis apenas para empresas de grande porte: ~~nova redação~~* ao art. 9º, § 4º.

24. Explica-se, brevemente, os motivos do texto riscado* no item II da conclusão apresentada acima: após a assinatura da Nota Técnica n. 161, a matéria foi circularizada internamente e recebeu novas contribuições. Percebeu-se, então, que a redação de que trata o art. 9º, § 4º, pode ficar inteiramente inclusa em uma redação mais clara ao art. 9º, § 3º. Sendo assim, aproveitou-se da oportunidade para **retificar** a segunda conclusão daquela indigitada Nota Técnica, passando a ser:

I - (...)

II - Quanto à exigência da realização de auditoria independente nas demonstrações contábeis **dispensadas para microempresa, pequena empresa e empresa de médio porte: nova redação** ao art. 9º, § 3º, tornando clara a dispensa, e conseqüente **supressão** do art. 9º, § 4º.

25. Quanto à nova redação do art. 9º, § 3º, destaca-se nesta seção para facilitar o acompanhamento da evolução dos autos. A nova proposta de redação foi a seguinte:

Art. 9º A empresa requerente deverá comprovar ter boa situação econômico-financeira, ~~devendo apresentar a qual dar-se-á mediante demonstração de patrimônio líquido mínimo de: (...)~~

§ 3º A pessoa jurídica ficará dispensada do requisito estabelecido no ~~inciso I do caput deste artigo caput~~ e no § 1º quando ~~estiver enquadrada como Microempresa (ME) ou Empresa de Pequeno Porte (EPP), assim definidas no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, ou tenha por objeto operar: (...)~~

~~§ 4º A pessoa jurídica que esteja enquadrada como Microempresa — ME ou Empresa de Pequeno Porte — EPP, assim definidas no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, ficará dispensada de apresentar a auditoria de que trata o § 1º, bem como do patrimônio líquido mínimo exigido no inciso I do caput deste artigo.~~

26. Defendeu-se pela dispensa de AIR por ser mera alteração de redação, sem inovações em direitos ou obrigações, conforme preconiza o art. 4º, IV, do Decreto n. 10.411, de 30 de junho de 2020, portanto, igualmente entendeu-se que a materialização do cumprimento do Acórdão n. 456-2023-ANTAQ (2026483) prescinde de participação social. A Resolução ANTAQ nº 39, de 3 de março de 2021, traz as seguintes hipóteses de dispensa de participação social, das quais se identifica que a temática em apreço se enquadra nas hipóteses tipificadas nos incisos I e II:

Art. 20. Não será obrigatória a realização de audiência pública para os seguintes casos, dentre outros:

I - propostas de alterações formais em normas vigentes;

II - propostas de alterações em norma que não restrinja direitos de agentes econômicos ou de usuários dos serviços de transporte;

III - consolidação de normas;

IV - pesquisas e estudos preliminares visando embasar os planos de outorga;

- V - edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais;
- VI - edição ou alteração de normas que afetem exclusivamente a organização interna da ANTAQ; e
- VII - atos normativos de efeitos concretos, voltados a disciplinar situação específica e que tenham destinatários individualizados.

27. A segunda demanda a ser informada consta no processo n. 50300.013454/2023-39 e trata de consulta formulada pela Gerência Regional do Rio de Janeiro (GRERJ), nos termos do Despacho GRERJ (2005852), sobre como proceder nas fiscalizações das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que tenham por objeto a navegação de apoio marítimo ou portuário até 2.000 HP ou a navegação de cabotagem até 5.000 TPB, doravante restrição de potência, quando estas apresentarem Patrimônio Líquido - PL abaixo do mínimo permitido, principalmente nos casos em que o PL for negativo. A análise pode ser obtida da leitura da Nota Técnica n. 174/2023/GRN/SRG (2053626). Com relação à temática referente ao tema da presente Nota Técnica, apontou o seguinte:

30. Entretanto, para consolidar a hermenêutica aqui desenvolvida, propõem-se duas pequenas alterações: i. mudança do título do capítulo IV para "da manutenção da outorga, da operação e da extinção", combinado com novo nome para a seção I "da manutenção"; bem como alteração ii. de redação no art. 11, *caput*, da [Resolução Normativa ANTAQ nº 5, de 2016](#), da seguinte forma:

Art. 11. ~~A empresa brasileira de navegação EBN~~ fica obrigada a manter as condições técnicas, econômico-financeiras e ~~jurídico-fiscais~~ jurídicas exigidas para a obtenção da autorização indispensáveis para a continuação da operação na navegação autorizada, devendo e deve apresentar à ANTAQ, sempre que requerida, a comprovação do atendimento aos requisitos estabelecidos nesta ~~Norma~~ Resolução.

35. Diante o exposto, submete-se à consideração superior a proposição do seguinte posicionamento: (...)

III - Quanto às alterações de redação normativa, à materialização da alteração do título do capítulo IV, do título de sua seção I e à redação do art. 11, *caput*, da [Resolução Normativa ANTAQ n 5, de 2016](#), que seja realizada dentro da ação constante no processo n. 50300.011174/2021-24; (...)

28. Com relação a possível obrigação de realização de Análise de Impacto Regulatório, entendeu-se ser a mesma situação da demanda anterior: trata-se de mera alteração de redação, com o objetivo apenas de sanar imprecisões ou ambiguidades redacionais, que vale igualmente o art. 4º, IV, do [Decreto n. 10.411, de 30 de junho de 2020](#), portanto, sem inovações em direitos ou obrigações. Além disso, com relação à realização de participação social, enquadra-se igualmente nas hipóteses discriminadas no art. 20, I e II, da [Resolução ANTAQ nº 39, de 2021](#).

2.5. *da segunda, e última, rodada de submissão a contribuições*

29. Após a elaboração da Nota Técnica n. 114/2023/GRN/SRG (1985375) e das Resoluções-MINUTA GRN (2073562) e Resolução-MINUTA GRN (2076374), referentes à outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 2022](#); e da manutenção das Resoluções-MINUTA GRM (1535502) e Resolução-MINUTA GRM (1539189); referentes à homologação de acordos operacionais na navegação marítima, os autos foram circularizados na Superintendência de Outorgas e na Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais, sob a forma, respectivamente, do Despacho GAF (2085375), Despacho GOA (2086220), Despacho GRESP (2111830) e Despacho GAT (2113002).

30. Nesses termos, a presente análise se propõe a apreciar os documentos recebidos supra e subsidiar a consideração superior quanto à revisão da Resolução Normativa 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pelo programa de estímulo à cabotagem BR do Mar, consubstanciado na [Lei nº 14.301, de 2022](#), e em obediência ao [Decreto nº 10.139, de 2019](#).

31. Por derradeiro, reforça-se que a revisão em epígrafe será mera alteração de redação, sem inovações em direitos ou obrigações, conforme preconiza o art. 4º, IV, do [Decreto n. 10.411, de 30](#)

[de junho de 2020](#), bem como as alterações decorrentes da Lei n. 14.301, de 2022, a respeito de: i. Definição de embarcação brasileira; ii. Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação; e iii. Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu; igualmente dispensam a realização de AIR, ainda que tenha em seu corpo matéria de mérito, conforme preconiza o art. 4º, II, do Decreto em referência.

3. ANÁLISE

3.1. *da retificação de erro material*

32. Ao revisitar os autos quando da elaboração desta análise técnica, observou-se que o texto-base para construir as primeiras minutas de Resolução, usando como núcleo aquele da RN 05, não incorporava as alterações decorrentes de três Resoluções: [Resolução Normativa ANTAQ nº 35, de 17 de agosto de 2019](#), Resolução n. 8.094, de 02/12/2020, e [Resolução ANTAQ nº 86, de 12 de setembro de 2022](#).

33. A RN 35 incluiu o art. 13* (*transformou-se em art. 14 devido à inclusão de um novo art. 11 para EBIN, que deslocou a numeração do art. 11 original em diante em uma numeração), § 4º, da seguinte forma:

Art. 13 (...)

§ 4º A empresa autorizada a operar na navegação de apoio portuário deverá aderir ao Sistema de Desempenho da Navegação - SDN (módulo apoio portuário), nos termos e condições estipulados na norma que estabelece essa obrigatoriedade, compatibilizando o cumprimento das obrigações ali estabelecidas com as estipuladas na presente Resolução Normativa. (Incluído pela Resolução Normativa nº 35-ANTAQ, de 17/08/2019) (Novo dispositivo em relação à minuta)

34. A Resolução n. 8.094, de 2020, trouxe as seguintes alterações:

Art. 4º (...)

§ 1º Os documentos exigidos no caput deste artigo poderão ser apresentados em original ou cópia comum, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020) (A Resolução-MINUTA baseara-se em redação de versão anterior da RN 05)

§ 2º A ANTAQ somente poderá solicitar esclarecimentos, informações e outros documentos que sejam necessários à análise do requerimento em caso de dúvida superveniente, desde que de forma expressamente motivada, concedendo o prazo de 15 (quinze) dias úteis para o requerente complementar a documentação, podendo o aludido prazo ser estendido, a critério da área técnica, desde que devidamente justificado pelo interessado, sem o que o processo será arquivado. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020) (A Resolução-MINUTA baseara-se em redação de versão anterior da RN 05)

(...)

Art. 10. (...)

II - apresentar documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica e de que não possui qualquer registro de processos de falência ou recuperação judicial e extrajudicial, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020) (A Resolução-MINUTA baseara-se em redação de versão anterior da RN 05)

§ 1º A fim de comprovar o disposto no inciso I deste artigo, a empresa deverá apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social, declaração de firma individual ou requerimento de empresário em vigor, devidamente registrado na Junta Comercial e, no caso de sociedade por ações, acompanhado dos documentos de eleição de seus administradores com mandato em vigor. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020) (Apenas mudou de "parágrafo único" para "§ 1º")

§ 2º A Certidão de Regularidade Fiscal perante a Receita Federal do Brasil, ao Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, serão obtidas pela ANTAQ mediante consulta aos sítios dos órgãos competentes. (Incluído pela Resolução nº 8094- Antaq, de 2 de dezembro de 2020) (Novo dispositivo em relação à minuta)

§ 3º Caso a consulta de que trata o § 2º deste artigo não resulte na emissão da certidão respectiva, a ANTAQ oficiará ao interessado para que no prazo de até 15 (quinze) dias úteis apresente a documentação, sob pena de arquivamento do processo de outorga. (Incluído pela Resolução nº 8094- Antaq, de 2 de dezembro de 2020). (Novo dispositivo em relação à minuta)

(...)

Art. 11* (*virou art. 12 na minuta devido à inclusão de um novo art. 11 para EBIN) (...)

Parágrafo único. Caso a empresa brasileira de navegação apresente patrimônio líquido abaixo dos valores mínimos exigidos no inciso I do caput do art. 9º desta Resolução, a comprovação do atendimento aos requisitos econômico-financeiros estabelecidos nesta Resolução poderá ser feita mediante o envio de Relatório elaborado por contador devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade e assinado conjuntamente ao representante legal da empresa, demonstrando sua capacidade de continuidade operacional e solvência, o qual deverá ser analisado e, se for o caso, aprovado pela ANTAQ. (Incluído pela Resolução nº 8094- Antaq, de 2 de dezembro de 2020) (Novo dispositivo em relação à minuta) (...)

ANEXO D (A Resolução-MINUTA baseara-se em redação de versão anterior da RN 05)

HABILITAÇÃO DA EMPRESA

(Documentos a serem anexados ao Requerimento de Autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação)

Contrato Social com a previsão da navegação pretendida em seu objeto social

Contrato/Estatuto Social

Declaração de Firma Individual

Requerimento de empresário

Ata de Eleição dos administradores com mandato em vigor, para as sociedades por ações

Demonstrações contábeis

Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis auditadas do último Exercício Social, ou

Balanço de abertura no caso de empresa recém criada, relativo a sua constituição

Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis do último Exercício Social (exclusivamente para ME e EPP), ou

Balanço de abertura no caso de empresa recém-criada, relativo a sua constituição

Certidões

Certidão Negativa de Falência / Recuperação Judicial / Recuperação Extrajudicial

() Prova de regularidade perante a Fazenda Estadual

() Prova de Regularidade perante a Fazenda Municipal

() Procuração

() Outros: _____

35. Por último, a Resolução n. 86, de 2022, modificou o seguinte:

Art. 17 * (*virou art. 18 na minuta devido à inclusão de um novo art. 11 para EBIN) (...)

§ 6º As empresas brasileiras de navegação habilitadas no programa de estímulo ao transporte por cabotagem (BR do Mar), instituído pela Lei nº 14.301, de 2022, deverão manter aprestadas e em operação comercial as embarcações de sua propriedade ou afretadas a casco nu com suspensão da bandeira, e, no caso de paralisação eventual superior a noventa dias contínuos, apresentar justificativa para análise da ANTAQ comprovando o motivo e a necessidade da paralisação. (INCLUÍDO PELA RESOLUÇÃO Nº86 DE 09/09/2022) (Novo dispositivo em relação à minuta)

§ 7º A operação comercial será comprovada com embarcação adequada nos termos do art. 2º, inciso II, mediante atendimento à Resolução da ANTAQ que disciplina o critério regulatório para a comprovação da operação comercial de embarcações pela empresa brasileira de navegação." (NR) (INCLUÍDO PELA RESOLUÇÃO Nº86 DE 09/09/2022) (Novo dispositivo em relação à minuta)

36. Dessarte, será realizada, ao longo do texto, comparação entre o texto submetido na Resolução-MINUTA GRN (2076374) e as atualizações decorrentes das alterações na RN 05 geradas pelas três resoluções em epígrafe, com o intuito de retificar a análise e prosseguir com a apreciação das contribuições.

3.2. *do escopo*

37. As seções 3.2 e 3.3 revisitam a análise já apresentada na Nota Técnica n. 114/2023/GRN/SRG (1985375) para permitir à presente análise tecer todo o escopo e posicionamentos da linha de ação em curso. Nesse sentido, caso a leitura já tenha em mente o conteúdo nela apresentada, pode-se ir direto à seção 3.4 desta Nota Técnica.

38. Com vistas a sintetizar a revisão da RN 05 em curso, ao delimitar o escopo e as possibilidades de linhas de ação, identifica-se o seguinte:

I - Revisão e consolidação da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio";

II - Programa de estímulo à cabotagem BR do mar, que se subdivide em:

a) atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral**, redacionais ou de mérito (notadamente alterações na lei [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#)) (normas de eficácia plena):

- Definição de embarcação brasileira;
- Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação;
- Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu; e
- Incorporação da conceituação legislativa a respeito de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN);

b) atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata, porém não integral**, pois pode possuir **conceitos ético-jurídicos indeterminados** (normas de eficácia contida):

- Definição de instrumento jurídico o qual a EBIN deverá apresentar à ANTAQ para que as EBNs possam dela afretar.

c) atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **não produzem, desde logo, todos os seus efeitos, com aplicabilidade indireta, mediata e reduzida**. Necessitam de complementação a ser feita pelo legislador ordinário (no caso em concreto, Decreto) e trata-se de normas de princípio programático, que definem políticas de governo a serem implementadas pelo legislador ordinário (no caso em concreto, Poder Executivo) (normas de eficácia limitada) (**Dependem de AIR**):

- Construção de entendimento técnico a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência.

39. Complementarmente, relata-se que **não é escopo** da presente linha de ação:

- A [Portaria MINFRA n. 976, de 27 de julho de 2022](#), por não trazer aspectos que levem a alterações na Resolução Normativa n. 05-ANTAQ; e
- Regulamentações na [Lei nº 14.301, de 2022](#) e na [Lei nº 9.432, de 1997](#), que tratem de afretamento.

3.3. *da Análise de Impacto Regulatório e da Participação Social*

40. A respeito da segmentação supra, torna-se prudente apreciar as frentes de atuação a respeito da necessidade ou não de elaboração de Análise de Impacto Regulatório, bem como quanto à imprescindibilidade ou não de submissão das alterações à Participação Social.

41. A presente seção traz integralmente a análise apresentada na Nota Técnica n. 114/2023/GRN/SRG (1985375), o que dispensa a realização de leitura caso já tenha sido apreciado o indigitado documento em referência.,

3.3.1. *atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral**, redacionais ou de mérito*

42. A respeito das normas aqui classificadas como de eficácia plena, sua incorporação no ordenamento regulatório prescinde de AIR. Para a análise do presente tema, trazem-se as exceções enumeradas no [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; (...)

IV - ato normativo que vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito;

43. Nesses termos, compreende-se que o cumprimento do [Decreto nº 10.139, de 2019](#) prescinde da Análise de Impacto Regulatório por enquadrar-se no art. 4º, IV, do Decreto regulamentador da AIR. Outrossim, as alterações decorrentes da Lei n. 14.301, de 2022, a respeito de: i. Definição de embarcação brasileira; ii. Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação; e iii. Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu; igualmente dispensam a realização de AIR, **ainda que tenha em seu corpo matéria de mérito**, conforme preconiza o art. 4º, II, do Decreto em referência.

44. Aqui, discorre-se brevemente com o objetivo de afastar quaisquer inseguranças jurídicas a respeito da proposta. **Todas as três** atualizações decorrem de incorporação de definição **já existente** e que **já possui efeitos jurídicos**, estão presentes na [Lei nº 9.432, de 1997](#), e são paralelas à regulamentação do programa de estímulo à cabotagem "BR do Mar" propriamente dito. Discrimina-se, com todas as referências baseadas na lei da ordenação do transporte aquaviário:

- Definição de embarcação brasileira: incorporação da definição constante no art. 2º, IV;
- Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação: atualização com base na nova redação constante no art. 2º, V;
- Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu: Retirou-se, para a navegação de cabotagem, no corpo da RN-05, a exigência que o contrato de afretamento de embarcação fosse de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira e passou-se a exigir que o contrato de afretamento seja de embarcação brasileira ou estrangeira. Tal diminuição de exigência decorre da nova definição de EBN (art. 2º, V), que torna a operação autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas, combinando com a redação constante no art. 10, § 1º, que deixa autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, sem a exigência de quaisquer lastros;
- Incorporação da conceituação legislativa a respeito de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN): incorporação da definição constante no art. 2º, XV.

45. Diante o exposto, traz-se a proposição fundamentada de que todas as alterações supra, redacionais ou de mérito, enquadrem-se nas situações de dispensa de Análise de Impacto Regulatório. Adicionalmente, quanto à (dispensa de) realização de participação social, retorna-se à [Resolução ANTAQ nº 39, de 2021](#), de modo que se entende enquadrar-se na seguinte situação:

Art. 20. Não será obrigatória a realização de audiência pública para os seguintes casos, dentre outros: (...)

V - edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais;

3.3.2. *atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata, porém não integral***

46. A respeito da norma aqui classificadas como de eficácia contida, recomenda-se o posicionamento de que a dispensa ou não de AIR seja apreciada caso a caso. Na situação em apreço, entende-se que sua incorporação igualmente prescinde da AIR. Explica-se:

- Definição de instrumento jurídico o qual a EBIN deverá apresentar à ANTAQ para que as EBNs possam dela afretar: o cenário traz a apreciação a respeito de três hipóteses jurídicas, quais sejam: prescindir de outorga ou cadastro, determinar que a EBIN seja objeto de outorga (termo de autorização) pela ANTAQ ou determinar que a EBIN que deseja afretar embarcações a EBNs seja objeto de cadastro na ANTAQ.

47. A análise recai precipuamente sobre a interpretação jurídica a respeito do poder normativo da ANTAQ frente às EBINs do que a uma análise de impacto regulatório propriamente dita. Nesse sentido, é imperioso destacar que não se aplica a realização de Análise de Impacto Regulatório a respeito da competência jurídica ou não do ente regulatório sob o objeto a tutelar. No cerne das alternativas, observa-se que a não exigência de qualquer instrumento de outorga, controle ou acompanhamento prejudica a política pública dada pela [Lei nº 14.301, de 2022](#), muito embora instrumentalmente a EBIN tenha sido conceituada dentro da [Lei nº 9.432, de 1997](#). Nessa linha, a dispensa de qualquer documentação perante a ANTAQ a incapacita de cumprir com seus objetivos de atuação no acompanhamento da frota mercante nacional. Sendo assim, é fundamental que o poder público tenha as informações a respeito de quem freta embarcações às empresas tuteladas por esta Agência.

48. Sob o diâmetro oposto, entende-se que a exigência de outorga de EBIN seria juridicamente impossível por parte da ANTAQ. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), é cristalina quanto à área de atuação da Agência:

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário: (...)

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de **prestação de serviços** e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: (...)

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ: [\(Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013\)](#)

I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; (ênfases acrescentadas)

49. Nota-se que a EBIN não presta serviço de transporte (ou apoio), tampouco é uma empresa brasileira de navegação. Uma EBIN não opera transporte aquaviário, apenas freta embarcações para aquelas prestadoras de serviço tuteladas por esta Casa. Portanto, não caberia outorga pela ANTAQ, seja por concessão, permissão ou até mesmo autorização. Dessarte, a exigência de outorga de EBIN seria juridicamente impossível e, portanto, sequer tratar-se-ia de alternativa jurídica.

50. Resta a alternativa sobre necessidade de cadastro. Considerando que a primeira alternativa (inexistência de quaisquer instrumentos) é incompatível com a política pública e que não caberia a exigência de outorga de EBIN, entende-se que a exigência de cadastro seria a única opção jurídico-regulatória para a incorporação dessa modalidade de serviços nos controles da Agência. Não obstante, ainda que se argumente pelo entendimento de ser tema em sede regulatória ao invés de jurídica, reforça-se a compreensão pela **dispensa de AIR** para a obrigação de cadastro de EBIN, dado que o Decreto regulamentador também coloca regime de exceção para normas de baixo impacto, *in verbis*:

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

III - ato normativo considerado de baixo impacto;

51. Com relação à participação social, compreende-se igualmente pelo enquadramento da sua dispensabilidade. Recomenda-se a aderência ao seguinte dispositivo da [Resolução ANTAQ n. 39, de 2021](#):

Art. 20. Não será obrigatória a realização de audiência pública para os seguintes casos, dentre outros: (...)

II - propostas de alterações em norma que não restrinja direitos de agentes econômicos ou de usuários dos serviços de transporte;

52. A respeito do instrumento de cadastro, é importante destacá-lo da iminente associação automática que o induz à característica de tratar-se de serviço outorgado pela ANTAQ. Por outorga, entende-se como forma de descentralização da execução das atividades administrativas. Portanto, a outorga é a transferência da execução de serviços públicos às pessoas jurídicas integrantes da Administração Indireta, entidades paraestatais, empresas privadas e particulares ^[1]. No âmbito da União, o Sistema Nacional de Viação, por intermédio da [Lei nº 10.233, de 2001](#), preconiza que:

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o [inciso XII do art. 21 da Constituição Federal](#); (...)

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de: [\(Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013\)](#)

I – concessão, quando se tratar de exploração de infra-estrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

IV - permissão, quando se tratar de: [\(Redação dada pela Lei nº 12.996, de 2014\)](#)

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; [\(Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014\)](#)

V - autorização, quando se tratar de: [\(Redação dada pela Lei nº 12.996, de 2014\)](#)

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem; [\(Redação dada pela Lei nº 14.298, de 2022\)](#)

b) prestação de serviço de transporte aquaviário; [\(Incluída pela Lei nº 12.743, de 2012\)](#)

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e (...) [\(Incluída pela Lei nº 12.743, de 2012\)](#)

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. [\(Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014\)](#)

53. Aqui, o imperioso é buscar se Empresa Brasileira de Investimento na Navegação é passível de outorga de autorização pela ANTAQ. Nesse sentido, o rol legislativo é taxativo: só cabe outorga de autorização nas quatro situações acima elencadas (inciso V), dentre as quais, duas são aderentes à esfera de competência da Agência: prestação de serviço de transporte aquaviário e exploração de infraestrutura de uso privativo. Aqui, a EBIN não realiza prestação de serviço de transporte aquaviário, tampouco exploração de infraestrutura de uso privativo. O objetivo de constituição de uma EBIN é expresso: fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação. Considerando que ao poder público só lhe é permitido fazer aquilo que a lei permite, sendo assim, não há, hoje, nenhum dispositivo supra normativo que traga à ANTAQ a competência para outorgar Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação.

54. Por último, entende-se que, apesar do diagnóstico jurídico preliminar, é recomendável a submissão desse tema à setorial jurídica da Agência, a fim de trazer posicionamento conclusivo e subsídio à Diretoria Colegiada desta Casa.

3.3.3. *atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **não produzem, desde***

logo, todos os seus efeitos, com aplicabilidade indireta, mediata e reduzida

55. A respeito da norma aqui classificadas como de eficácia limitada, recomenda-se o posicionamento de que a AIR seja sempre obrigatória, justamente por ela ser o instrumento que fará com que a norma tenha aplicabilidade. Como objeto de eficácia limitada e presente na pertinência temática "outorga da navegação marítima", tem-se:

- Construção de entendimento técnico a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência.

56. Reforça-se sua classificação como de eficácia limitada pelo fato de que tal entendimento técnico depende, necessariamente, da publicação do ato pelo Poder Executivo (decreto), o qual direcionará os tipos de outorga constantes do programa BR do mar, bem como a respectiva repartição de competências administrativas. Sendo assim, não somente o entendimento supra depende da publicação do decreto, como também se recomenda pela obrigatoriedade da análise via AIR. Dessarte, esse tema residual não será objeto de desenvolvimento neste momento.

3.3.4. *síntese da análise sobre necessidade de Análise de Impacto Regulatório e de realização de participação social*

57. A presente análise buscou segregar as alterações em três frentes: i. ***atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral, redacionais ou de mérito*** (normas de eficácia plena); ii. ***atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata, porém não integral*** (normas de eficácia contida) e iii. ***atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que não produzem, desde logo, todos os seus efeitos, com aplicabilidade indireta, mediata e reduzida*** (normas de eficácia limitada).

58. Buscou-se o entendimento de que as normas de eficácia plena **prescindem de Análise de Impacto Regulatório** e consequente **submissão a participação social**, visto que além de serem meras adequações normativas de instrumentos que já têm todos os seus efeitos jurídicos produzidos integralmente, o Decreto regulamentador da AIR dispensa sua regulamentação nos casos em que se trate de direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias; e a Resolução ANTAQ n. 39, de 2021, traz a dispensa de participação social para os casos que tratem de edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais.

59. Outrossim, reforçou-se pela compreensão de que as **alterações de revisão e consolidação estão igualmente dispensadas de AIR**, considerando que o Decreto competente dispensa sua realização quando o ato vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito, e a Resolução ANTAQ n. 39, de 2021, traz a **dispensa de realização de participação social** para esses casos, nos termos do art. 20, III.

60. Como segunda frente, apreciou-se a respeito das normas de eficácia contida. Recomendou-se que a dispensa ou não de AIR seja analisada caso a caso, haja vista o tipo de complementação que é necessário para que a norma a qual se visa regulamentar passe aos seus efeitos integrais. Na análise em concreto, identificou-se como de eficácia contida apenas a respeito da necessidade ou não de outorga ou cadastro na ANTAQ para EBIN que deseje fretar embarcações a EBNs. A análise identificou apenas uma alternativa técnico-jurídica, é dizer: obrigatoriedade de cadastro na ANTAQ da EBIN que deseje fretar embarcação a EBN. No caso em concreto, defendeu-se pela **não aplicabilidade de AIR por tratar-se de interpretação jurídica** ou, no limite, pela **dispensa**

de AIR, visto que se trata da dispensa de norma classificada no Decreto dentro da hipótese de **ato normativo considerado de baixo impacto**. Sobre a dispensa de realização de participação social, recorreu-se ao que dispõe a Resolução ANTAQ n. 39, de 2021, que traz a **dispensa para propostas de alterações em norma que não restrinja direitos** de agentes econômicos ou de usuários dos serviços de transporte. Aqui, oportunizou-se do retorno dos autos à setorial técnica para inclusão da análise de EBIN na revisão da RN 05-ANTAQ. Recomendou-se, contudo, submissão da presente interpretação à setorial jurídica da ANTAQ.

61. Como terceira e última vertente, discorreu-se a respeito das normas de **eficácia limitada**. Recomendou-se que essas normas sejam **sempre precedidas de AIR** e conseqüentemente de **submissão à participação social**, por elas serem o instrumento que fará com que as normas tenham aplicabilidade. Como objeto foi identificado apenas a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência. Além disso, entendeu-se pela impossibilidade de apreciação do tema enquanto não for publicado o decreto regulamentador do BR do mar.

62. Diante o exposto, tem-se a seguinte compreensão:

I - Temas que podem ser apreciados sem necessidade de AIR, participação social ou publicação do Decreto regulamentador do BR do mar:

a) Definição de embarcação brasileira: incorporação da definição constante no art. 2º, IV;

b) Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação: atualização com base na nova redação constante no art. 2º, V;

c) Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu: Retirou-se, para a navegação de cabotagem, no corpo da RN-05, a exigência que o contrato de afretamento de embarcação fosse de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira e passou-se a exigir que o contrato de afretamento seja de embarcação brasileira ou estrangeira. Tal diminuição de exigência decorre da nova definição de EBN (art. 2º, V), que torna a operação autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas, combinando com a redação constante no art. 10, § 1º, que deixa autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, sem a exigência de quaisquer lastros; e

d) Incorporação da conceituação legislativa a respeito de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN): incorporação da definição constante no art. 2º, XV.

II - Tema que só pode ser apreciado após publicação do Decreto regulamentador do programa de estímulo à cabotagem BR do mar e que impescinde de Análise de Impacto Regulatório e conseqüente Participação Social:

- Construção de entendimento técnico a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência.

3.4. *da segunda rodada de contribuições*

63. Os documentos que foram enviados para apreciação e oportunidade para contribuições foram:

- I - Referentes à outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 2022](#):
 - a) Resolução-MINUTA GRN (2073562), em formato riscado e com justificativas tendo como base os atuais normativos vigentes;
 - b) Resolução-MINUTA GRN (2076374), em versão preparada para submissão à consideração superior;
- II - Referentes à homologação de acordos operacionais na navegação marítima:
 - a) Resolução-MINUTA GRM (1535502), em formato riscado e com justificativas; e
 - b) Resolução-MINUTA GRM (1539189), em versão preparada para submissão à consideração superior.

3.5. *da análise da segunda rodada de contribuições SOG*

3.5.1. *das contribuições GAF/SOG*

64. A GAF textualizou suas contribuições, de forma holística, no Despacho GAF (2085375). A indigitada setorial técnica trouxe suas contribuições à Resolução Normativa n. 05, de 2016, da seguinte forma:

I - Quanto à nova definição de EBN, art. 2º, VII, propõe modernizar sua definição:

4. Com especial atenção ao texto, especialmente no artigo 2, que aborda as definições para os efeitos desta Norma Resolução, especificamente no inciso VII, verifica-se que, na prática, essa disposição não acarreta impactos substanciais, uma vez que as outorgas já eram previamente concedidas com base em embarcações afretadas. É saliente que essa medida simplesmente reproduz o que já está estabelecido na legislação atual.

5. Evidencia-se, no entanto, a necessidade de uma **modernização da definição**, de modo que vá **além do escopo tradicional de transporte aquaviário**. Isso se deve ao fato que **algumas embarcações** que operam nas categorias mencionadas pela legislação **nem sempre têm como finalidade principal o transporte**. Essa lacuna torna-se evidente ao considerarmos as **embarcações de apoio marítimo**, que desempenham atividades como ancoragem, operação de ROVs, recolhimento de óleo, entre outras. No mesmo contexto, as operações de apoio portuário, envolvendo atracação e suporte, não podem ser adequadamente enquadradas sob a definição de transporte. A complexidade do cenário aumenta quando se analisam casos específicos na navegação interior e na cabotagem, aqui não pormenorizados. (ênfase acrescentada)

II - Quanto à definição de operação comercial de embarcação, art. 2º, XIV, propõe aprimorar o critério regulatório disposto no art. 21:

6. O Inciso XIV do mesmo Artigo 2º da RN 05 e o seu Artigo 21, além de considerarem as disposições da Resolução 1811, que detalha essas informações, **indicam a necessidade de aprimoramentos**. Vale ressaltar que a comprovação da operação comercial apresenta uma série de deficiências documentadas ao longo de sua aplicação. Em síntese, o **dispositivo exige uma análise meticulosa para atingir seus objetivos fundamentais**. Estes objetivos consistem em garantir que as empresas não mantenham suas outorgas sem a efetiva realização de operações comerciais que as sustentem financeiramente. **Há a possibilidade de que, sem a devida análise, tais concessões sirvam para propósitos diferentes sem o devido comprometimento com operações envolvendo embarcações nacionais**. Este comprometimento representa o cerne do propósito delineado pela legislação atual. A falta de alinhamento adequado desses termos pode, por exemplo, resultar em um dispositivo prejudicial para as empresas nacionais, principalmente quando confrontadas com quedas naturais na demanda do mercado. Por outro lado, **a ausência de uma comprovação efetiva do vínculo entre a frota e a**

capacidade da empresa, em períodos de mercado normal, sendo exigida apenas uma simples operação a cada 90 dias, culmina em uma situação que carece de efetividade prática para o que se propõe. (ênfase acrescentada)

III - Quanto ao requisito técnico de outorga por afretamento para a navegação de cabotagem, art. 5º, III, propõe avaliar possível assimetria concorrencial face às demais empresas da navegação de cabotagem:

7. Na sequência, abordando a discussão sobre a nova modalidade de afretamento, é importante realizar uma análise mais detalhada do Inciso III do artigo 5º. Este exame se torna essencial, uma vez que este dispositivo possibilita a obtenção de outorgas mediante a utilização de embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro (REB) com suspensão da bandeira estrangeira. Tal prática pode resultar em uma assimetria concorrencial em relação às demais empresas do setor, uma vez que introduz condições distintas de custo de capital na cabotagem. No que tange ao Inciso III, torna-se notável a sensibilidade da situação, haja vista a não obrigatoriedade de uma única embarcação de procedência nacional. Cumpre destacar que o texto legal, à semelhança de outras disposições que permeiam a esfera da navegação, revela-se notavelmente conciso, o que, em comparação com a intrincada complexidade inerente ao setor marítimo, ressalta a lacuna na sua abordagem prática.

8. Assim sendo, **uma sugestão que se apresenta é a exigência de que as embarcações que busquem a outorga através desse dispositivo, o façam mediante um contrato com período superior ao estabelecido para as embarcações nacionais sem suspensão de bandeira.** Essa recomendação fundamenta-se na consideração de que, geralmente, as embarcações possuem uma expectativa de vida útil que varia de 15 a 25 anos. (ênfase acrescentada)

9. Portanto, caso uma empresa opte por essa modalidade, seria aconselhável que o compromisso fosse firmado por um período mais extenso, em anos, de modo a garantir regularidade e estabilidade logística no cenário nacional. Isso implicaria que a empresa requerente se comprometesse a manter a embarcação operando em águas nacionais por um prazo substancial, a ser determinado, mediante a devida Análise de Impacto Regulatório (AIR). O período sugerido deve ser suficientemente longo, considerando as exigências do setor de navegação específico, para que ocorra o seu desenvolvimento adequado e para a preservação do equilíbrio na matriz logística, em comparação com as empresas que possuem embarcações nacionais, equalizando a relação de custo entre as formas de constituição de EBNs. Isso se torna essencial para manter o estímulo à bandeira nacional, evitando consequências desfavoráveis para o mercado doméstico no caso de oscilações fortes do mercado internacional.

IV - Quanto à EBIN, presente no capítulo IV, propõe o estabelecimento de critérios mais rigorosos, como capital mínimo, entre outros:

10. No que se refere ao Capítulo IV concernente à EBIN, percebe-se a necessidade de estabelecer critérios mais rigorosos, tais como capital mínimo, entre outros, visando proporcionar uma segurança institucional essencial para a efetivação do conceito. Isso se torna particularmente relevante, considerando que a empresa terá a capacidade de realizar construções e afretamentos de embarcações de valores substanciais. A implementação de requisitos mais sólidos não implica, de modo algum, em restringir a entrada de novos participantes, mas em proporcionar a garantia necessária para a concretização dos objetivos propostos, prevenindo possíveis adversidades. Esse procedimento sugerido se alinha com as práticas atuais de outorgas publicadas da ANTAQ e tem como único propósito fornecer as condições para o êxito da proposta estabelecida pela Lei 14.301.

3.5.2. das contribuições GOA/SOG

65. As contribuições GOA foram materializadas no Despacho GOA (2086220). Ali, as contribuições foram orientadas por propostas de redação específicas para cada dispositivo objeto de contribuição. Em virtude da forma sintética pela qual foram apresentadas as propostas, para fins de coesão textual elas serão transcritas na subseção 3.7: da análise propriamente dita das contribuições.

3.6. da análise das contribuições SFC

66. No âmbito da SFC, as contribuições foram enviadas pela Unidade Regional de São Paulo e pela Gerência de Apoio Técnico.

3.6.1. das contribuições URESP/SFC

67. A Gerência Regional de São Paulo, por intermédio do Despacho GRESP (2111830), trouxe uma contribuição pontual na RN 05, quanto à Seção IV - Das atividades afetas à navegação de apoio portuário. Em síntese, propõe que seja tornado expresso que, quando as atividades de apoio portuário utilizarem embarcações, estarão submetidas à outorga de autorização. Reforça que existe sim a possibilidade de atividades como a) amarração e desamarração de embarcação; b) apoio a reparo e manutenção; c) coleta de óleos, resíduos líquidos e resíduos orgânicos de embarcação e d) coleta de resíduos sólidos; podem ser exercidas sem a utilização de embarcações, dessa forma, entende como necessária a positivação da obrigação em tela:

2. Apenas sugiro avaliar a necessidade de ressaltar na Seção IV - Das atividades afetas à navegação de apoio portuário, que determinadas atividades, quando utilizarem embarcações, estarão submetidas à outorga de autorização. Digo isto porque algumas atividades nos portos, como, por exemplo, a) amarração e desamarração de embarcação; b) apoio a reparo e manutenção; c) coleta de óleos, resíduos líquidos e resíduos orgânicos de embarcação e d) coleta de resíduos sólidos; podem ser exercidas sem a utilização de embarcações. Cito, por exemplo, a Norma da Autoridade Portuária de Santos (NAP) NAP.SUPOP.OPR.007, de 07 de fevereiro de 2022, que estabelece procedimentos para a execução dos serviços de amarração e desamarração de navios nos berços públicos do Porto Organizado. A citada norma define, em seu Art. 2º:

Art. 2º Para efeitos desta Norma considera-se:

I. Amarração, desamarração e puxada de embarcação: é o auxílio prestado por pessoal especializado, com apoio ou não de embarcação apropriada, para movimentação dos cabos de amarração, durante as manobras de atracação, desatracação e deslocamento ao longo do cais.

3. A atividade de amarração e desamarração no cais público do Porto de Santos pode ser executada sem o apoio de embarcação, e portanto, não sendo exigido autorização da Agência. Assim como outras atividades como coleta de resíduos, realizadas no cais com o uso de veículos.

3.6.2. das contribuições GAT/SFC

68. Última setorial relatada, a GAT apresentou suas propostas no Despacho GAT (2113002). De maneira pontual, propôs nova redação ao art. 18 da RN 05, conforme se pode perceber da transcrição a seguir:

8. Por fim, apresento sugestão de alteração do §5º do art. 18 da minuta proposta:

De:

Art. 18. A ~~empresa brasileira de navegação~~ EBN deverá manter aprestada e em operação comercial, conforme as regras estabelecidas em norma específica, no mínimo, uma embarcação na navegação autorizada e, no caso de uma paralisação eventual superior a ~~90 (noventa)~~ dias contínuos, apresentar justificativa devidamente comprovada para apreciação e decisão pela ANTAQ.

[...]

§ 5º Caso a justificativa seja aceita pela ANTAQ, o prazo a que se refere o ~~caput~~ **caput** poderá ser estendido a pedido da autorizada, vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento do disposto no ~~caput deste artigo~~ **caput**.

Para:

Art. 18. A ~~empresa brasileira de navegação~~ EBN deverá manter aprestada e em operação comercial, conforme as regras estabelecidas em norma específica, no mínimo, uma embarcação na navegação autorizada e, no caso de uma paralisação eventual superior a ~~90 (noventa)~~ dias contínuos, apresentar justificativa devidamente comprovada para

apreciação e decisão pela ANTAQ.

[...]

§ 5º Caso a justificativa seja aceita pela ANTAQ, o prazo a que se refere o ~~caput~~ **caput** poderá ser estendido a pedido da autorizada.

§ 6º Em caso de não comprovação de operação comercial, independente da apresentação de justificativas, ficará vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento do disposto no ~~caput deste artigo~~ **caput**.

9. A sugestão tem o objetivo de dar clareza ao comando do parágrafo e retirar possível entendimento incorreto de que as EBNs que não (i) não operam e que (ii) não apresentam justificativa podem manter seu direito ao afretamento. (...)

3.7. da análise das contribuições e proposta de cumprimento dos trabalhos

69. Diante todo o arcabouço apresentado, sintetiza-se a análise das contribuições trazidas nesta última rodada de circularização conforme tabela abaixo:

3.7.1. análise das contribuições GAF

ID	1
1. RN 5 atual ou 2. Resolução- MINUTA GRN (2073562)	2
Texto analisado	Art. 2º (...) VII - empresa brasileira de navegação - EBN: pessoa jurídica constituída segundo as de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha tem por objeto realizar o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela ANTAQ, autorizada a operar pela ANTAQ com embarcações próprias ou afretadas;
Contribuição	Modernizar a definição de EBN, de modo que vá além do escopo tradicional de transporte aquaviário . Isso se deve ao fato que algumas embarcações que operam nas categorias mencionadas pela legislação nem sempre têm como finalidade principal o transporte . Essa lacuna torna-se evidente ao considerarmos as embarcações de apoio marítimo , que desempenham atividades como ancoragem, operação de ROVs, recolhimento de óleo, entre outras. No mesmo contexto, as operações de apoio portuário, envolvendo atracação e suporte, não podem ser adequadamente enquadradas sob a definição de transporte. A complexidade do cenário aumenta quando se analisam casos específicos na navegação interior e na cabotagem (...)
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de	Não acolhida

AIR ou ARR	
Justificativa GRN	<p>Entende-se ser mais questão de hermenêutica do que de efeitos normativos propriamente ditos. Quando se lê a legislação da ordenação do transporte aquaviário brasileiro (Lei n. 9.432, de 1997), observa-se que ali tanto as navegações propriamente ditas, quanto os apoios às navegações, foram incorporados em um grande rol de "transporte aquaviário".</p> <p>A ementa da indigitada Lei diz que ela: "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."</p> <p>Outrossim, traz sua fronteira de aplicação, da qual se extrai a seguinte parte:</p> <p style="padding-left: 40px;">"Art. 1º Esta Lei se aplica:</p> <p style="padding-left: 80px;">I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras; (...)</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições: (...)</p> <p style="padding-left: 40px;">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; (Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022) (...)</p> <p style="padding-left: 40px;">VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;</p> <p style="padding-left: 40px;">VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;"</p> <p>Nota-se, da leitura da lei disciplinante, que não se utilizou da literalidade para conceituar-se "transporte aquaviário". Nesse sentido, muito embora seja correta a preocupação da contribuinte em aperfeiçoar a definição ao considerar-se o que seria transporte ou não, a lei definidora trouxe definição mais ampla de transporte aquaviário, na qual engloba o transporte, propriamente dito, bem como o apoio ao transporte.</p> <p>Diante o exposto, e por considerar que acatar a contribuição poderia distanciar o texto da norma de outorga com aquela da Lei, trazendo interpretação distinta ao invés de mera complementaridade, além de vislumbrar-se pouco benefício na mudança textual, recomenda-se pelo não acolhimento da contribuição trazida.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	2
----	---

<p>1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)</p>	<p>2</p>
<p>Texto analisado</p>	<p>Art. 2º (...) XIV - operação comercial de embarcação: é o emprego de embarcação em decorrência de relação jurídica que vise: (...) Art. 21. Para fins de atendimento à exigência regulatória de comprovação da operação comercial das embarcações, considera-se que: (...)</p>
<p>Contribuição</p>	<p>Aprimorar as exigências normativas para comprovação de operação comercial. A comprovação apresenta uma série de deficiências documentadas ao longo de sua aplicação. Em síntese, o dispositivo exige uma análise meticulosa para atingir seus objetivos fundamentais. Estes objetivos consistem em garantir que as empresas não mantenham suas outorgas sem a efetiva realização de operações comerciais que as sustentem financeiramente.</p> <p>Há a possibilidade de que, sem a devida análise, tais concessões sirvam para propósitos diferentes sem o devido comprometimento com operações envolvendo embarcações nacionais. Este comprometimento representa o cerne do propósito delineado pela legislação atual. A falta de alinhamento adequado desses termos pode, por exemplo, resultar em um dispositivo prejudicial para as empresas nacionais, principalmente quando confrontadas com quedas naturais na demanda do mercado.</p> <p>Por outro lado, a ausência de uma comprovação efetiva do vínculo entre a frota e a capacidade da empresa, em períodos de mercado normal, sendo exigida apenas uma simples operação a cada 90 dias, culmina em uma situação que carece de efetividade prática para o que se propõe.</p>
<p>Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR</p>	<p>A avaliar quando da realização de AIR ou ARR</p>
<p>Justificativa GRN</p>	<p>A linha de ação em curso circunscreve adequar a Resolução Normativa n. 05, de 2016, às alterações geradas na Lei n. 9.432, de 1994, decorrentes da publicação da Lei n. 14.301, de 2022; além de cumprir com a revisão e consolidação de atos normativos de que trata o Decreto n. 10.139, de 2019, portanto, discutir mérito regulatório foge ao escopo do andamento em curso.</p> <p>Não obstante, dada a relevância da contribuição trazida, propõe-se que a matéria seja minuciosamente analisada quando da realização de ARR ou do surgimento de alguma AIR que tenha o tema dentro de seu escopo.</p>
<p>Texto alterado</p>	

em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Sim

ID	3
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	2
Texto analisado	<p>Art. 5º (...)</p> <p>III - para a navegação de cabotagem, apresentar contrato de afretamento de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira, a casco nu, adequada à navegação pretendida e em condição de operação comercial, por prazo igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário da embarcação.</p>
Contribuição	<p>Este dispositivo possibilita a obtenção de outorgas mediante a utilização de embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro (REB) com suspensão da bandeira estrangeira. Tal prática pode resultar em uma assimetria concorrencial em relação às demais empresas do setor, uma vez que introduz condições distintas de custo de capital na cabotagem. Cumpre destacar que o texto legal, à semelhança de outras disposições que permeiam a esfera da navegação, revela-se notavelmente conciso, o que, em comparação com a intrincada complexidade inerente ao setor marítimo, ressalta a lacuna na sua abordagem prática.</p> <p>Uma sugestão que se apresenta é a exigência de que as embarcações que busquem a outorga através desse dispositivo, o façam mediante um contrato com período superior ao estabelecido para as embarcações nacionais sem suspensão de bandeira. Essa recomendação fundamenta-se na consideração de que, geralmente, as embarcações possuem uma expectativa de vida útil que varia de 15 a 25 anos. (ênfase acrescentada)</p> <p>Portanto, caso uma empresa opte por essa modalidade, seria aconselhável que o compromisso fosse firmado por um período mais extenso, em anos, de modo a garantir regularidade e estabilidade logística no cenário nacional. Isso implicaria que a empresa requerente se comprometesse a manter a embarcação operando em águas nacionais por um prazo substancial, a ser determinado, mediante a devida Análise de Impacto Regulatório (AIR). O período sugerido deve ser suficientemente longo, considerando as exigências do setor de navegação específico, para que ocorra o seu desenvolvimento adequado e para a preservação do equilíbrio na matriz logística, em comparação com as empresas que possuem embarcações nacionais, equalizando a relação de custo entre as formas de constituição de EBNs. Isso se torna essencial para manter o estímulo à bandeira nacional, evitando consequências desfavoráveis para o mercado doméstico no caso de oscilações fortes do mercado internacional.</p>
Parecer GRN	

1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	A avaliar quando da realização de AIR ou ARR
Justificativa GRN	A linha de ação em curso circunscreve adequar a Resolução Normativa n. 05, de 2016, às alterações geradas na Lei n. 9.432, de 1994, decorrentes da publicação da Lei n. 14.301, de 2022; além de cumprir com a revisão e consolidação de atos normativos de que trata o Decreto n. 10.139, de 2019, portanto, discutir mérito regulatório foge ao escopo do andamento em curso. Não obstante, dada a relevância da contribuição trazida, propõe-se que a matéria seja minuciosamente analisada quando da realização de ARR ou do surgimento de alguma AIR que tenha o tema dentro de seu escopo.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Sim

ID	4
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	2
Texto analisado	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV DO CADASTRO DA EBIN</p> <p>Art. 11. A EBIN que desejar afretar embarcações estrangeiras ou ceder o direito de tonelagem a EBN deverá cadastrar-se previamente na ANTAQ, nos termos do Anexo E desta Resolução.</p> <p>Parágrafo único. Para operacionalizar o disposto no caput, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação de todas as embarcações constantes em sua frota nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º desta Resolução.</p>
Contribuição	Estabelecer critérios mais rigorosos, tais como capital mínimo, entre outros, visando proporcionar uma segurança institucional essencial para a efetivação do conceito. Isso se torna particularmente relevante, considerando que a empresa terá a capacidade de realizar construções e afretamentos de embarcações de valores substanciais. A implementação de requisitos mais sólidos não implica, de modo algum, em restringir a entrada de novos participantes, mas em proporcionar a garantia necessária para a concretização dos objetivos propostos, prevenindo possíveis adversidades. Esse procedimento sugerido se alinha com as práticas atuais de outorgas publicadas da ANTAQ e tem

	como único propósito fornecer as condições para o êxito da proposta estabelecida pela Lei 14.301.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não acolhida
Justificativa GRN	Conforme analisado na Nota Técnica n. 114 /2023/GRN/SRG (1985375), a EBIN não presta serviço de transporte (ou apoio), tampouco é uma empresa brasileira de navegação. Uma EBIN não opera transporte aquaviário, apenas freta embarcações para aquelas prestadoras de serviço tuteladas por esta Casa, portanto, não caberia outorga pela ANTAQ, seja por concessão, permissão ou até mesmo autorização. Dessarte, a exigência de outorga de EBIN seria juridicamente impossível, e portanto, sequer tratar-se-ia de alternativa jurídica.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

3.7.2. *análise das contribuições GOA*

ID	5
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	2
Texto analisado	Art. 5º (...) § 1º (...) a) provisão de Registro da Propriedade Marítima - PRPM, Título de Inscrição da Embarcação - TIE ou Documento Provisório de Propriedade - DPP;
Contribuição	Art. 5º (...) § 1º (...) a) provisão de Registro da Propriedade Marítima - PRPM, Título de Inscrição da Embarcação - TIE ou Documento Provisório de Propriedade - DPP;
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida	

3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	Sugestão de retificação do nome da TIE, em obediência ao próprio nome do documento emitido pela Autoridade Marítima.
Texto alterado em relação ao analisado	Art. 5º (...) § 1º (...) a) provisão de Registro da Propriedade Marítima - PRPM, Título de Inscrição da de Embarcação - TIE ou Documento Provisório de Propriedade - DPP;
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	6
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	1
Texto analisado	<p>*Erro material da Minuta GRN, o texto-base não continha a Resolução 8094.</p> <p>Texto da Minuta:</p> <p>Art. 4º O pedido de autorização deverá ser formalizado pela empresa requerente em requerimento formulário cujo modelo se encontra disponível no sítio da ANTAQ na Internet (www.antaq.gov.br https://www.gov.br/antaq/pt-br), nos termos dos ANEXOS Anexos A e B desta Norma, o qual deverá ser enviado à ANTAQ juntamente com os documentos relacionados nos ANEXOS Anexos C e D.</p> <p>§ 1º Os documentos exigidos neste artigo poderão ser apresentados em versão original, por qualquer processo de cópia autenticada em cartório ou pela ANTAQ, ou como cópia de publicação em órgão da imprensa oficial.</p> <p>§ 2º A ANTAQ poderá solicitar esclarecimentos, informações e outros documentos que sejam necessários à análise do requerimento, concedendo o prazo de 15 (quinze) dias úteis para a requerente complementar a documentação, podendo o aludido prazo ser estendido, a critério da área técnica, desde que devidamente justificado pelo interessado, sem o que o processo deverá ser arquivado.</p> <p>Texto dado pela Resolução 8094:</p> <p>Art. 4º (...)</p> <p>§ 1º Os documentos exigidos neste no caput deste artigo poderão</p>

	<p>ser apresentados em versão original, por qualquer processo de cópia autenticada em cartório ou pela ANTAQ, ou como cópia de publicação em órgão da imprensa oficial cópia comum, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</p> <p>§ 2º A ANTAQ somente poderá solicitar esclarecimentos, informações e outros documentos que sejam necessários à análise do requerimento em caso de dúvida superveniente, desde que de forma expressamente motivada, concedendo o prazo de 15 (quinze) dias úteis para o requerente complementar a documentação, podendo o aludido prazo ser estendido, a critério da área técnica, desde que devidamente justificado pelo interessado, sem o que o processo será arquivado. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</p>
Contribuição	Quanto ao § 2º, revogar a redação dada pela Resolução 8.094 e regressar à redação utilizada pela Resolução-MINUTA GRN (2076374).
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	<p>Não acolhida</p>
Justificativa GRN	<p>Preliminarmente, consigna-se que a linha de ação em curso circunscreve adequar a Resolução Normativa n. 05, de 2016, às alterações geradas na Lei n. 9.432, de 1994, decorrentes da publicação da Lei n. 14.301, de 2022; além de cumprir com a revisão e consolidação de atos normativos de que trata o Decreto n. 10.139, de 2019, portanto, discutir mérito regulatório foge ao escopo do andamento em curso.</p> <p>Adicionalmente, reforça-se que a redação constante da Resolução-MINUTA vai de encontro ao que preconiza a Lei n. 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que orienta, de forma clara, o seguinte:</p> <p style="text-align: center;">Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência."</p> <p>A necessidade da motivação dos atos administrativos é reforçada mais adiante, quando determina:</p> <p style="text-align: center;">Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando: (...)</p> <p style="text-align: center;">II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções; (...)</p> <p style="text-align: center;">VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou</p>

	convalidação de ato administrativo."
	Nesse sentido, além de estarem fora do escopo alterações de mérito, notadamente quanto às razões que ensejaram as inclusões na RN 05 pela Resolução 8.094, regressar ao texto prévio iria de encontro à Lei de Processo Administrativo.
Texto alterado em relação ao analisado	<p>*Alterações em cumprimento do Decreto 10.139 e do Decreto 9.191, tendo como base a redação dada pela Resolução 8.094:</p> <p>Art. 4º (...)</p> <p>§ 1º Os documentos exigidos no caput caput deste artigo poderão ser apresentados em cópia comum, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou à previsão legal. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</p> <p>§ 2º A ANTAQ somente poderá solicitar esclarecimentos, informações e outros documentos que sejam necessários à análise do requerimento em caso de dúvida superveniente, desde que de forma expressamente motivada, concedendo e conceberá o prazo de 15 (quinze) dias úteis para o requerente complementar a documentação, podendo com a possibilidade de o aludido prazo ser estendido, a critério da área técnica, desde que devidamente justificado pelo interessado, sem o que qual o processo será arquivado. (Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	7
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	1
Texto analisado	<p>*Erro material da Minuta GRN, o texto-base não continha a Resolução 8094.</p> <p>Texto da Minuta:</p> <p>Art. 10 (...)</p> <p>II - apresentar documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica, de que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS e de que não possui qualquer registro de processos de falência ou recuperação judicial e extrajudicial.</p> <p>Texto dado pela Resolução 8094:</p> <p>Art. 10 (...)</p>

	<p>II - apresentar documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica, de que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social — INSS, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço — FGTS e de que não possui qualquer registro de processos de falência ou recuperação judicial e extrajudicial, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal. <u>(Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</u></p>
Contribuição	Manter o inciso II, do art. 10, da Resolução nº 8094-ANTAQ.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	O texto da minuta não havia incorporado as alterações geradas pela Resolução n. 8.094. As contribuições GOA oportunizaram a retificação técnica.
Texto alterado em relação ao analisado	<p>Substituir o texto da Resolução-MINUTA pelo texto dado pela Resolução 8094:</p> <p>Art. 10 (...)</p> <p>II - apresentar documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica, de que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social — INSS, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço — FGTS e de que não possui qualquer registro de processos de falência ou recuperação judicial e extrajudicial, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal. <u>(Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</u></p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	8
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	1
	<p>*Erro material da Minuta GRN, o texto-base não continha a Resolução 8094.</p> <p>Texto da Minuta:</p>

<p>Texto analisado</p>	<p>Art. 10 (...)</p> <p>Parágrafo único. A fim de comprovar o disposto no inciso I deste artigo, a empresa deverá apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social, declaração de firma individual ou requerimento de empresário em vigor, devidamente registrado na Junta Comercial e, no caso de sociedade por ações, acompanhado dos documentos de eleição de seus administradores com mandato em vigor.</p> <p>Texto dado pela Resolução 8094:</p> <p>Art. 10 (...)</p> <p>Parágrafo único. § 1º A fim de comprovar o disposto no inciso I deste artigo, a empresa deverá apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social, declaração de firma individual ou requerimento de empresário em vigor, devidamente registrado na Junta Comercial e, no caso de sociedade por ações, acompanhado dos documentos de eleição de seus administradores com mandato em vigor. (<u>Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020</u>) (Apenas mudou de "parágrafo único" para "§ 1º")</p>
<p>Contribuição</p>	<p>Manter a alteração do § 1º, do art. 10, da Resolução nº 8094-ANTAQ.</p>
<p>Parecer GRN</p> <p>1. Acolhida</p> <p>2. Parcialmente acolhida</p> <p>3. Não acolhida</p> <p>4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR</p>	<p>Acolhida</p>
<p>Justificativa GRN</p>	<p>O texto da minuta não havia incorporado as alterações geradas pela Resolução n. 8.094. As contribuições GOA oportunizaram a retificação técnica.</p>
<p>Texto alterado em relação ao analisado</p>	<p>*Alterações em cumprimento do Decreto 10.139 e do Decreto 9.191, tendo como base a redação dada pela Resolução 8.094:</p> <p>Art. 10 (...)</p> <p>§ 1º A fim de comprovar o disposto no inciso I deste artigo, a empresa deverá apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social, declaração de firma individual ou requerimento de empresário em vigor, devidamente registrado na Junta Comercial e, no caso de sociedade por ações, acompanhado dos documentos de eleição de seus administradores com mandato em vigor. (<u>Alterado pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020</u>)</p>
<p>Precisa de AIR? (Sim ou Não)</p>	<p>Não</p>

ID	9
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	1
Texto analisado	<p>*Erro material da Minuta GRN, o texto-base não continha a Resolução 8094. Texto da Minuta:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 10 (...) (Não continha os parágrafos 2º e 3º)</p> <p>Texto dado pela Resolução 8094:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 10 (...)</p> <p>§ 2º A Certidão de Regularidade Fiscal perante a Receita Federal do Brasil, ao Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, serão obtidas pela ANTAQ mediante consulta aos sítios dos órgãos competentes. <u>(Incluído pela Resolução nº 8094- Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</u></p> <p>§ 3º Caso a consulta de que trata o § 2º deste artigo não resulte na emissão da certidão respectiva, a ANTAQ oficiará ao interessado para que no prazo de até 15 (quinze) dias úteis apresente a documentação, sob pena de arquivamento do processo de outorga. <u>(Incluído pela Resolução nº 8094- Antaq, de 2 de dezembro de 2020).</u></p>
Contribuição	Manter a inclusão dos §§ 2º e 3º, do art. 10, da Resolução nº 8094- ANTAQ.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	O texto da minuta não havia incorporado as alterações geradas pela Resolução n. 8.094. As contribuições GOA oportunizaram a retificação técnica.
Texto alterado em relação ao analisado	<p>*Alterações em cumprimento do Decreto 10.139 e do Decreto 9.191, tendo como base a redação dada pela Resolução 8.094:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 10 (...)</p> <p>§ 3º Caso a consulta de que trata o § 2º deste artigo não resulte na emissão da certidão respectiva, a ANTAQ oficiará ao interessado para que no prazo de até 15 (quinze) dias úteis apresente a documentação, sob pena de arquivamento do processo de outorga. <u>(Incluído pela Resolução nº 8094- Antaq, de 2 de dezembro de 2020).</u></p>

Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não
---------------------------------	-----

ID	10
1. RN 5 atual ou 2. Resolução- MINUTA GRN (2073562)	1
Texto analisado	<p>*Erro material da Minuta GRN, o texto-base não continha a Resolução 8094.</p> <p>Texto da Minuta:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 11 12 (...) (o antigo art. 11 virou art 12 na minuta) (Não continha o parágrafo único)</p> <p>Texto dado pela Resolução 8094:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 11 (...)</p> <p>Parágrafo único. Caso a empresa brasileira de navegação apresente patrimônio líquido abaixo dos valores mínimos exigidos no inciso I do caput do art. 9º desta Resolução, a comprovação do atendimento aos requisitos econômico-financeiros estabelecidos nesta Resolução poderá ser feita mediante o envio de Relatório elaborado por contador devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade e assinado conjuntamente ao representante legal da empresa, demonstrando sua capacidade de continuidade operacional e solvência, o qual deverá ser analisado e, se for o caso, aprovado pela ANTAQ. <u>(Incluído pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020)</u></p>
Contribuição	Revogar o Parágrafo único, do art. 11, da Resolução nº 8094-ANTAQ.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não acolhida
	<p>Preliminarmente, consigna-se que a linha de ação em curso circunscreve adequar a Resolução Normativa n. 05, de 2016, às alterações geradas na Lei n. 9.432, de 1994, decorrentes da publicação da Lei n. 14.301, de 2022; além de cumprir com a revisão e consolidação de atos normativos de que trata o Decreto n. 10.139, de 2019, portanto, discutir mérito regulatório foge ao escopo do andamento em curso.</p> <p>Quanto ao mérito da redação, o parágrafo em apreço foi resultado da</p>

ação de "Revisão da Resolução Normativa nº 05/2016, considerando a Lei nº 13.726/2018 (Lei da desburocratização) e o Decreto nº 9.094/2017 (Decreto da desburocratização), e a dificuldade no cumprimento da exigência disposta em seu §6º do art 9º", conforme processo condutor de n. 50300.000102/2018-56. A Nota Técnica n. 6/2019/GRM/SRG (0682864) trouxe os excertos envolvendo a matéria, *verbis*:

13. Quanto ao item "b" (*complemento à citação: item "b" era sobre a dificuldade de cumprimento da exigência e possibilidade de revisão contida no §6º do Art. 9º da RN-05, que tem causado a imposição de pesadas multas pelo setor de fiscalização da ANTAQ e ameaça a continuidade operacional das EBN devido à possibilidade de cassação de outorga de autorização por descumprimento da referida norma (Ofício nº 001/18 SEI0413725, Carta Abeam - resp. Ofício 1-2018-GRM 0465160, Carta (0522579) e ANEXO Ofício Nº 105/180556457)), tal preocupação tem sido objeto de reiteradas manifestações das empresas de apoio marítimo, capitaneadas pela ABEAM, conforme Ofício nº 001/18 (0413725) acostado ao presente feito. De acordo com a ABEAM/SYNDARMA (ANEXO Ofício Nº 105/18 0556457), a análise do balanço patrimonial não é a medida mais adequada para se aferir a saúde financeira de uma empresa, o que tem causado a imposição de pesadas multas pela área de fiscalização da ANTAQ, ameaçando a continuidade operacional das EBNs, devido à possibilidade de cassação de outorga de autorização por descumprimento da referida norma.*

14. Assim, primeiramente foi sugerida a flexibilização da exigência pela criação de parágrafo único no art. 11 da Resolução Normativa nº 05/2016-ANTAQ, opção que foi fundamentada na Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo 6. (...)

16. Porém, a contribuição da GFN registrou que a problemática que originou a revisão deste aspecto não passa apenas pelo registro do patrimônio líquido negativo por parte dos proponentes à autorização ou operadores já autorizados pela Antaq, mas, acima de tudo, **pela detecção de valores de patrimônio líquido abaixo dos valores elencados no art. 9º, inciso I, da RN-05/2016.** Para elucidar, vejamos trecho do Despacho GFN em apreço: (...)

17. Nesse sentido, ratifico o entendimento exposto pela GFN, até porque aquela setorial vivencia no dia a dia a questão da aplicação das multas para o caso em tela e possui maior *expertise* quanto a percepção do problema regulatório aqui analisado. Assim, como num processo de aprimoramento sugere-se acatar o "caminho" proposto de flexibilização sob o prisma de não atendimento pelas empresas do **patrimônio líquido mínimo e não sobre o patrimônio líquido negativo.** Importante ressaltar, também que esse entendimento foi corroborado pela Gerência de

	<p>Inteligência e Planejamento da Fiscalização - GPF, por meio do Despacho GPF (0663381), bem como pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC, por meio do Despacho SFC (0669298).</p> <p>18. Resumidamente, a flexibilização dos parâmetros estipulados no inciso I do art. 9º acima elencados, permitiriam que as EBNs não fossem imediatamente autuadas por apresentarem patrimônio líquido inferior ao mínimo desde que atestem boa situação econômico financeira devidamente comprovada em relatório formulado e assinado por contador registrado junto ao Conselho Federal de Contabilidade e que tenham o risco de descontinuidade operacional medido por um parâmetro objetivo de previsão de falência/insolvência e <u>que seja previsto em Manual de Fiscalização da SFC/GFN.</u></p> <p>19. Em prosseguimento, em relação a este parâmetro, a GFN trouxe à baila no documento SEI nº 0652019 um modelo de previsão de falências/insolvências a ser posteriormente inserido no Manual de Fiscalização e que cuja aplicação seja obrigatória em sede de ação fiscal. O referido modelo não será objeto de análise desta Nota Técnica, até porque foge aos objetivos deste documento, uma vez que o modelo de previsão não irá compor o corpo da Resolução, sendo uma questão, portanto, de cunho técnico e <i>interna corporis</i>.</p> <p>Por todo o exposto, considera-se que o mérito do parágrafo já foi exaurido quando da análise do processo condutor. Além disso, não houve recepção a respeito de quais seriam as razões para a derrogação do parágrafo único em análise, razão pela qual se recomenda pelo não acolhimento da contribuição.</p>
<p>Texto alterado em relação ao analisado</p>	<p>*Alterações em cumprimento do Decreto 10.139 e do Decreto 9.191, tendo como base a redação dada pela Resolução 8.094:</p> <p>Art. 11 12 (...)</p> <p>Parágrafo único. Caso a empresa brasileira de navegação apresente patrimônio líquido abaixo dos valores mínimos exigidos no inciso I do caput do art. 9º, caput desta Resolução, a comprovação do atendimento aos requisitos econômico-financeiros estabelecidos nesta Resolução poderá ser feita mediante o envio de Relatório elaborado por contador devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade e assinado conjuntamente ao representante legal da empresa, demonstrando o qual demonstre sua capacidade de continuidade operacional e de solvência, e qual que deverá ser analisado, e, se for o caso, aprovado pela ANTAQ. (<u>Incluído pela Resolução nº 8094-Antaq, de 2 de dezembro de 2020</u>)</p>
<p>Precisa de AIR? (Sim ou Não)</p>	<p>Não</p>

ID	11
1. RN 5 atual ou 2. Resolução- MINUTA GRN (2073562)	2
Texto analisado	Art. 25 (...) § 2º A liberdade de preços de que trata o art. 14 não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a EBN, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela ANTAQ.
Contribuição	Retificar a referência para o art. 15.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	Retificação de remissão realizada.
Texto alterado em relação ao analisado	Art. 25 (...) § 2º A liberdade de preços de que trata o art. 14 15 não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a EBN, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela ANTAQ.
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	12
1. RN 5 atual ou 2. Resolução- MINUTA GRN (2073562)	1
	<p>*Erro material da Minuta GRN, o texto-base não continha a Resolução 8094.</p> <p>Texto da Minuta:</p> <p>ANEXO D</p> <p>Habilitação da Empresa</p> <p>(Documentos a serem anexados ao Requerimento de Autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação)</p> <p>() Comprovante de Inscrição no CNPJ</p> <p>() Contrato Social com a previsão da navegação pretendida em seu objeto social</p> <p>() Contrato/Estatuto Social () Declaração de Firma Individual () Requerimento de empresário</p>

() Ata de Eleição dos administradores com mandato em vigor, para as sociedades por ações

Demonstrações Contábeis

() Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis auditadas do último Exercício Social, ou

() Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis do último Exercício Social (exclusivamente para ME e EPP), ou

() Balanço de abertura no caso de empresa recém-criada, relativo a sua constituição

Certidões

() Certidão Negativa de Falência / Recuperação Judicial / Recuperação Extrajudicial

() Certidão Conjunta Negativa de Débitos Relativos a Tributos Federais e a Dívida Ativa da União

() Prova de regularidade perante a Fazenda Estadual

() Prova de regularidade perante a Fazenda Municipal

() Prova de regularidade perante o FGTS

() Prova de regularidade perante o INSS

() Procuração

Outros:

()

Texto
analisado

Texto dado pela Resolução 8094:

Habilitação da Empresa HABILITAÇÃO DA EMPRESA

(Documentos a serem anexados ao Requerimento de Autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação)

(-) Comprovante de Inscrição no CNPJ

() Contrato Social com a previsão da navegação pretendida em seu objeto social

() Contrato/Estatuto Social () Declaração de Firma Individual () Requerimento de empresário

() Ata de Eleição dos administradores com mandato em vigor, para as sociedades por ações

Demonstrações contábeis

() Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis auditadas do último

	<p>Exercício Social, ou</p> <p>() Balanço de abertura no caso de empresa recém criada, relativo a sua constituição</p> <p>() Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis do último Exercício Social (exclusivamente para ME e EPP), ou</p> <p>() Balanço de abertura no caso de empresa recém-criada, relativo a sua constituição</p> <p>Certidões</p> <p>() Certidão Negativa de Falência / Recuperação Judicial / Recuperação Extrajudicial</p> <p>() Certidão Conjunta Negativa de Débitos Relativos a Tributos Federais e a Dívida Ativa da União</p> <p>() Prova de regularidade perante a Fazenda Estadual</p> <p>() Prova de Regularidade perante a Fazenda Municipal</p> <p>() Prova de regularidade perante o FGTS</p> <p>() Prova de regularidade perante o INSS</p> <p>() Procuração</p> <p>() _____) Outros:</p>
Contribuição	<p>Recomenda a supressão da "Prova de regularidade perante o INSS", tendo em vista que a Prova de regularidade perante o INSS já está contida na Certidão Conjunta Negativa de Débitos Relativos a Tributos Federais e a Dívida Ativa da União, em razão dessa Certidão referir-se à situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e PGFN e abranger inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' a 'd' do parágrafo único do art. 11 da Lei 8.212, de 24 de julho de 1991.</p>
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	<p style="text-align: center;">Acolhida</p>
Justificativa GRN	<p>A supressão da exigência de prova de regularidade perante o INSS já estava contemplada na Redação adotada pela Resolução n. 8094.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	<p>*Alterações em cumprimento do Decreto 10.139 e do Decreto 9.191, tendo como base a redação dada pela Resolução 8.094: Apenas a correção de capitulação abaixo:</p> <p style="text-align: center;">HABILITAÇÃO DA EMPRESA Habilitação da Empresa</p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	<p style="text-align: center;">Não</p>

ID	13
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	2
Texto analisado	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO V DAS CONDIÇÕES GERAIS DA AUTORIZAÇÃO DA MANUTENÇÃO, DA OPERAÇÃO E DA EXTINÇÃO DA OUTORGA. (...)</p> <p style="text-align: center;">Seção IV Das atividades afetas à navegação de apoio portuário</p>
Contribuição	Tornar expresso que, quando as atividades de apoio portuário utilizarem embarcações, estarão submetidas à outorga de autorização.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não acolhida
	<p>A necessidade de compreensão, pela sociedade civil, do poder outorgado à ANTAQ é mais de natureza legal, em estrito senso, do que normativa. A Lei n. 10.233, de 2001, dá os poderes à ANTAQ de outorgar a navegação de apoio portuário. É importante recorrer aos seguintes instrumentos da indigitada Lei:</p> <p style="margin-left: 40px;">Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário: (...)</p> <p style="margin-left: 40px;">II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: (...)</p> <p style="margin-left: 40px;">b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica. (Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022) (...)</p> <p style="margin-left: 40px;">Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq: (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)</p> <p style="margin-left: 40px;">I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de</p>

Justificativa GRN	<p>apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; (...)</p> <p>Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação: (...)</p> <p>IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;</p> <p>V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;</p> <p>Demonstra-se que a navegação de apoio portuário já está condicionada a uma outorga de autorização por parte da ANTAQ, a qual possui, na RN 05, capítulo III, todas as diretrizes que devem ser seguidas por quem pretende realizar as atividades incondicionalmente sujeitas à outorga por esta Casa.</p> <p>Por esta razão, compreende-se não ser necessária, na técnica de redação normativa, a inclusão de um dispositivo que obrigue a outorga de autorização a atividades de apoio que sejam desenvolvidas por meio de embarcações, dada a estrita vinculação legal entre embarcação, atividade de apoio portuário e obrigação de outorga de autorização.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	<p>N.A</p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	<p>Não</p>

3.8. *análise da contribuição GAT*

ID	<p>14</p>
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	<p>2</p>
Texto analisado	<p>Art. 18 (...)</p> <p>§ 5º Caso a justificativa seja aceita pela ANTAQ, o prazo a que se refere o caput caput poderá ser estendido a pedido da autorizada, vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento do disposto no caput deste artigo caput.</p>
	<p>A sugestão tem o objetivo de dar clareza ao comando do parágrafo e retirar possível entendimento incorreto de que as EBNs que não (i) <u>não operam</u> e que (ii) <u>não apresentam justificativa</u> podem manter seu</p>

Contribuição	<p>direito ao afretamento.</p> <p>Inserir § 6º e melhorar a redação do § 5º ao art. 18, da seguinte forma:</p> <p>Art. 18 (...)</p> <p>§ 5º Caso a justificativa seja aceita pela ANTAQ, o prazo a que se refere o caput poderá ser estendido a pedido da autorizada, vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento do disposto no caput.</p> <p>§ 6º Em caso de não comprovação de operação comercial, independente da apresentação de justificativas, ficará vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento do disposto no caput.</p>
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	A proposta deixa a vedação, que sempre esteve no corpo da norma, expressa e sem margem para dúvidas. Entende-se que não há inovação em direitos nem obrigações, apenas melhoria redacional que mantém o corpo da regulação já aplicada.
Texto alterado em relação ao analisado	<p>*Alterações em cumprimento do Decreto 10.139 e do Decreto 9.191, tendo como base a redação dada pela Resolução 8.094:</p> <p>Art. 18 (...)</p> <p>§ 6º Em caso de não comprovação de operação comercial, independente independentemente da apresentação de justificativas, ficará vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento do disposto no caput.</p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

3.8.1. *novas contribuições GRN decorrentes das retificações técnicas identificadas*

70. A reanálise da matéria permitiu realizar, de ofício, as seguintes correções:

ID	1
1. RN 5 atual ou	

2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	1
Texto analisado	Art. 13 (...) § 4º A empresa autorizada a operar na navegação de apoio portuário deverá aderir ao Sistema de Desempenho da Navegação - SDN (módulo apoio portuário), nos termos e condições estipulados na norma que estabelece essa obrigatoriedade, compatibilizando o cumprimento das obrigações ali estabelecidas com as estipuladas na presente Resolução Normativa. (Incluído pela Resolução Normativa nº 35-ANTAQ, de 17/08/2019)
Contribuição	Inclusão do art. 13, § 4º, da RN 05 em vigor para retificar a Resolução-MINUTA GRN.
Justificativa GRN	O texto da minuta não havia incorporado as alterações geradas pela Resolução Normativa n. 35. A segunda rodada de contribuições oportunizou a retificação técnica.
Texto alterado em relação ao analisado	Art. 13 14. A empresa brasileira de navegação EBN deverá iniciar a operação pretendida em até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação do Termo de Autorização. (...) § 4º A empresa autorizada a operar na navegação de apoio portuário deverá aderir ao Sistema de Desempenho da Navegação - SDN (módulo apoio portuário), nos termos e condições estipulados na norma que estabelece essa obrigatoriedade, compatibilizando de modo que o cumprimento das obrigações ali estabelecidas com deve atender as obrigações estipuladas na presente Resolução Normativa. (Incluído pela Resolução Normativa nº 35-ANTAQ, de 17/08/2019)
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	2
1. RN 5 atual ou 2. Resolução-MINUTA GRN (2073562)	1
Texto analisado	Art. 17 (...) § 6º As empresas brasileiras de navegação habilitadas no programa de estímulo ao transporte por cabotagem (BR do Mar), instituído pela Lei nº 14.301, de 2022, deverão manter aprestadas e em operação comercial as embarcações de sua propriedade ou afretadas a casco nu com suspensão da bandeira, e, no caso de paralisação eventual superior a noventa dias contínuos, apresentar justificativa para análise da ANTAQ comprovando o motivo e a necessidade da paralisação. (INCLUÍDO PELA RESOLUÇÃO Nº86 DE 09/09/2022) § 7º A operação comercial será comprovada com embarcação adequada nos termos do art. 2º, inciso II, mediante atendimento à Resolução da ANTAQ que disciplina o critério regulatório para a comprovação da operação comercial de embarcações pela empresa brasileira de navegação." (NR) (INCLUÍDO PELA RESOLUÇÃO Nº86 DE 09/09/2022)
Contribuição	Inclusão do art. 17, §§ 6º e 7º, da RN 05 em vigor para retificar a

Contribuição	Resolução-MINUTA GRN.
Justificativa GRN	O texto da minuta não havia incorporado as alterações geradas pela Resolução n. 86. A segunda rodada de contribuições oportunizou a retificação técnica.
Texto alterado em relação ao analisado	Art. 17 18. A empresa brasileira de navegação EBN deverá manter aprestada e em operação comercial, conforme as regras estabelecidas em norma específica, no mínimo, uma embarcação na navegação autorizada e, no caso de uma paralisação eventual superior a 90 (noventa) dias contínuos, apresentar justificativa devidamente comprovada para apreciação e decisão pela ANTAQ. (...) § 6º 7º As empresas brasileiras de navegação habilitadas no programa de estímulo ao transporte por cabotagem (BR do Mar), instituído pela Lei nº 14.301, de 2022, deverão manter aprestadas e em operação comercial as embarcações de sua propriedade ou afretadas a casco nu com suspensão da bandeira, e, no caso de paralisação eventual superior a noventa dias contínuos, apresentar justificativa para análise da ANTAQ comprovando , na qual se comprove o motivo e a necessidade da paralisação. (INCLUÍDO PELA RESOLUÇÃO Nº86 DE 09/09/2022) § 7º 8º(...)
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

3.8.2. *análise das contribuições GOA à Resolução n. 194, de 2004 (Acordos Operacionais)*

71. A respeito das minutas referentes à homologação de acordos operacionais na navegação marítima, Resolução-MINUTA GRM (1535502) e Resolução-MINUTA GRM (1539189), a GOA fez as seguintes contribuições:

ID	1
Texto analisado	-
Contribuição	Verificar a possibilidade de normatizar o regramento "os critérios para o enquadramento de embarcação pertencente a um mesmo grupo econômico" nas minutas Resoluções-MINUTA GRM nº 1535502 e 1539189 ou nas Resoluções-MINUTA GRN nº 2073562 e 2073374, referentes à homologação de acordos operacionais na navegação marítima, bem como definir os critérios de "embarcação efetivamente operante"
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não acolhida
Justificativa GRN	Os critérios para enquadramento de embarcação como pertencente a um mesmo grupo econômico, para qualquer tipo de navegação

GRN	marítima, foram materializados na Resolução ANTAQ n. 62, de 2021.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	2
Texto analisado	Art. 2º Para os fins desta Norma Resolução , considera-se: (...) IV - Agente de Ligação: empresa brasileira de navegação designada dentre as participantes para representá-las perante a Antaq para a prática dos atos previstos nesta Norma Resolução , ficando a qual é solidariamente responsável com cada participante pelas informações que prestar em seu nome;
Contribuição	Questiona-se qual Sistema se consolidará os dados relativos à "programação de viagens do conjunto dos participantes do Acordo para o mês subsequente e o resultado das trocas de espaço apurado até último ciclo de operação completado no mês anterior, conforme modelo adotado pela Antaq? Integrará um Sistema existente? ou será criado um Sistema próprio para homologação de acordos operacionais?
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não acolhida
Justificativa GRN	A linha de ação em curso circunscreve adequar a Resolução Normativa n. 05, de 2016, às alterações geradas na Lei n. 9.432, de 1994, decorrentes da publicação da Lei n. 14.301, de 2022; além de cumprir com a revisão e consolidação de atos normativos de que trata o Decreto n. 10.139, de 2019, portanto, discutir mérito regulatório foge ao escopo do andamento em curso. Além disso, é importante destacar que se trata de uma norma que está em vigor desde 2004 e à qual não houve inovações em direitos ou obrigações, mas somente passou por revisão normativa à luz do referido decreto. Não obstante, dada a relevância da contribuição trazida, propõe-se que a matéria novamente trazida pela GOA em processo apartado, para que possa ser verificada a existência ou não de um problema de procedimentalização normativa.
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	3
Texto analisado	-
Contribuição	A homologação do Acordo Operacional e as embarcações serão registrados em qual Sistema? Haverá vínculos aos Sistemas SAMA, Corporativo ou outros Sistemas?
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não acolhida
Justificativa GRN	<p>A linha de ação em curso circunscreve adequar a Resolução Normativa n. 05, de 2016, às alterações geradas na Lei n. 9.432, de 1994, decorrentes da publicação da Lei n. 14.301, de 2022; além de cumprir com a revisão e consolidação de atos normativos de que trata o Decreto n. 10.139, de 2019, portanto, discutir mérito regulatório foge ao escopo do andamento em curso.</p> <p>Além disso, é importante destacar que se trata de uma norma que está em vigor desde 2004 e à qual não houve inovações em direitos ou obrigações, mas somente passou por revisão normativa à luz do referido decreto.</p> <p>Não obstante, dada a relevância da contribuição trazida, propõe-se que a matéria novamente trazida pela GOA em processo apartado, para que possa ser verificada a existência ou não de um problema de procedimentalização normativa.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

ID	4
Texto analisado	Art. 10º A ANTAQ Antaq fiscalizará a execução dos Acordos, verificando e verificará , em especial, a observância das cláusulas que estabelecem as regras para troca de espaços e a qualidade dos serviços prestados em razão do Acordo.
Contribuição	Questiona-se qual área ficará responsável pela fiscalização, registro e controle, da execução dos acordos operacionais: SFC? SOG? SDSI? SRG?
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar	Não acolhida

quando da realização de AIR ou ARR	
Justificativa GRN	<p>A linha de ação em curso circunscreve adequar a Resolução Normativa n. 05, de 2016, às alterações geradas na Lei n. 9.432, de 1994, decorrentes da publicação da Lei n. 14.301, de 2022; além de cumprir com a revisão e consolidação de atos normativos de que trata o Decreto n. 10.139, de 2019, portanto, discutir mérito regulatório foge ao escopo do andamento em curso.</p> <p>Além disso, é importante destacar que se trata de uma norma que está em vigor desde 2004 e à qual não houve inovações em direitos ou obrigações, mas somente passou por revisão normativa à luz do referido decreto.</p> <p>Não obstante, dada a relevância da contribuição trazida, propõe-se que a matéria novamente trazida pela GOA em processo apartado, para que possa ser verificada a existência ou não de um problema de procedimentalização normativa.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	Art. 9º A ANTAQ fiscalizará a execução dos Acordos e verificará, em especial, a observância das cláusulas que estabelecem as regras para troca de espaços e a qualidade dos serviços prestados em razão do Acordo.
Precisa de AIR? (Sim ou Não)	Não

4. CONCLUSÃO

72. A análise desenvolvida orientou-se pelas Comunicações da Diretoria CRCP (1966922), constante no processo n. 50300.010788/2023-51. As ações versaram, sobretudo, quanto à retomada dos processos de revisão da Resolução Normativa 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-las às novas diretrizes estabelecidas pela Lei n. 14.301, de 2022. Contextualizou-se a respeito da evolução dos autos, esclarecendo que a análise teve início em obediência ao [Decreto nº 10.139, de 2019](#). Relembrou-se que a Lei n. 14.301, de 2022, foi publicada enquanto as análises de revisão e consolidação estavam em curso e, por estratégia processual, havia-se decidido por proceder às adequações ao programa de estímulo à cabotagem conjuntamente com o atendimento ao decreto. À época, tendo em vista que o decreto tratava de revisão **formal**, é dizer, sem alteração de mérito, buscou-se enquadrar as adequações à Lei n. 14.301, de 2022, como também sendo formais. Após importante diagnóstico pelo voto da Revisora, a setorial técnica reconheceu a necessidade de ajustar a análise quanto àquela dicotomia apresentada. Nesse sentido, reconheceu-se que os autos avançaram inclusive sob pontos de mérito.

73. Entretanto, para afastar quaisquer inseguranças jurídicas ao corpo processual, a presente análise buscou segregar as alterações em três frentes: i. *atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral, redacionais ou de mérito*** (normas de eficácia plena); ii. *atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata, porém não integral*** (normas de eficácia contida) e iii. *atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **não produzem, desde logo, todos os seus efeitos, com aplicabilidade indireta, mediata e reduzida*** (normas de eficácia limitada).

74. Buscou-se o entendimento de que as **normas de eficácia plena prescindem de Análise de Impacto Regulatório** e conseqüente **submissão a participação social**, visto que, além de serem meras adequações normativas de instrumentos que já têm todos os seus efeitos jurídicos produzidos integralmente, o Decreto regulamentador da AIR dispensa sua regulamentação nos casos em que se

trate de direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias; além disso, a Resolução ANTAQ n. 39, de 2021, traz a dispensa de participação social para os casos que tratem de edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais.

75. Outrossim, reforçou-se pela compreensão de que as **alterações de revisão e consolidação estão igualmente dispensadas de AIR**, considerando que o Decreto competente dispensa sua realização quando o ato vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito, e a Resolução ANTAQ n. 39, de 2021, traz a **dispensa de realização de participação social** para esses casos, nos termos do art. 20, III.

76. Como segunda frente, apreciou-se a respeito das normas de eficácia contida. Recomendou-se que a dispensa ou não de AIR seja analisada caso a caso, haja vista o tipo de complementação que é necessário para que a norma a qual se visa regulamentar passe aos seus efeitos integrais. Na análise em concreto, identificou-se como de eficácia contida apenas a respeito da necessidade ou não de outorga ou cadastro na ANTAQ para EBIN que deseje fretar embarcações a EBNs. A análise identificou apenas uma alternativa técnico-jurídica, é dizer: obrigatoriedade de cadastro na ANTAQ da EBIN que deseje fretar embarcação a EBN. No caso em concreto, defendeu-se pela **não aplicabilidade de AIR por tratar-se de interpretação jurídica** ou, no limite, pela **dispensa de AIR, visto que se trata da dispensa de norma classificada no Decreto dentro da hipótese de ato normativo considerado de baixo impacto**. Sobre a dispensa de realização de participação social, recorreu-se ao que dispõe a Resolução ANTAQ n. 39, de 2021, que traz a dispensa para propostas de alterações em norma que não restrinja direitos de agentes econômicos ou de usuários dos serviços de transporte. Aqui, oportunizou-se do retorno dos autos à setorial técnica para inclusão da análise de EBIN na revisão da RN 05-ANTAQ. Recomendou-se, contudo, submissão da presente interpretação à setorial jurídica da ANTAQ.

77. Como terceira e última vertente, discorreu-se a respeito das normas de eficácia limitada. Recomendou-se que essas normas sejam sempre precedidas de AIR e conseqüentemente de submissão à participação social, por elas serem o instrumento que fará com que as normas tenham aplicabilidade. Como objeto foi identificado apenas a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência. Além disso, entendeu-se pela **impossibilidade de apreciação do tema enquanto não for publicado o decreto regulamentador do BR do mar**.

78. Antes da última rodada de recebimento das contribuições, foram incorporadas duas demandas de melhoria no normativo de outorga, paralelamente à presente linha de ação, e que foram incorporados nesta análise. A primeira trata de inexistência da apresentação de balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do último exercício social auditados de forma independente, para situações em a requerente está solicitando outorga com restrição de potência e não está enquadrada como Microempresa - ME ou Empresa de Pequeno Porte - EPP; ao passo que a segunda trata das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que tenham por objeto a navegação de apoio marítimo ou portuário até 2.000 HP ou a navegação de cabotagem até 5.000 TPB, doravante restrição de potência, quando estas apresentarem Patrimônio Líquido - PL abaixo do mínimo permitido. Foram realizadas alterações no art. 9º, §§ 3º e 4º (revogação do último), bem como do antigo art. 11 (renumerado para art. 12), respectivamente. Para ambas as situações, defendeu-se que são **casos de dispensa de AIR** e conseqüentemente **participação social**, enquadrando-se na situação discriminada no art. 4º, IV, do [Decreto n. 10.411, de 30 de junho de 2020](#) e, respectivamente, nas hipóteses discriminadas no art. 20, I e II, da [Resolução ANTAQ nº 39, de 2021](#).

79. Quando da análise das contribuições, a setorial técnica identificou necessidades de retificação, notadamente quanto ao texto-base para construir as primeiras minutas de Resolução, que utilizou como núcleo aquele da RN 05, porém não incorporava as alterações decorrentes de

três Resoluções: [Resolução Normativa ANTAQ nº 35, de 17 de agosto de 2019](#), Resolução n. 8.094, de 02/12/2020, e [Resolução ANTAQ nº 86, de 12 de setembro de 2022](#). As retificações foram analisadas conjuntamente com as contribuições recebidas pela SFC e SOG, conjuntamente com a revisão redacional para atender ao Decreto n. 10.139, de 2019.

80. Por fim, compreende-se que a linha de ação está suficiente madura para sua conclusão, o que permite a revisão e consolidação dos normativos de outorga de navegação marítimo desta casa, bem como a adequação do texto normativo às disposições auto-aplicáveis geradas pela publicação da Lei n. 14.301, de 2022.

5. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

81. Por todo o exposto, submete-se à consideração superior a seguinte proposta de encaminhamento:

I - Temas abordados que podem ser atualizados sem necessidade de AIR, participação social ou publicação do Decreto regulamentador do BR do mar:

a) Definição de embarcação brasileira: incorporação da definição constante no art. 2º, IV;

b) Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação: atualização com base na nova redação constante no art. 2º, V;

c) Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu: Retirou-se, para a navegação de cabotagem, no corpo da RN-05, a exigência que o contrato de afretamento de embarcação fosse de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira e passou-se a exigir que o contrato de afretamento seja de embarcação brasileira ou estrangeira. Tal diminuição de exigência decorre da nova definição de EBN (art. 2º, V), que torna a operação autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas, combinando com a redação constante no art. 10, § 1º, que deixa autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, sem a exigência de quaisquer lastros; e

d) Incorporação da conceituação legislativa a respeito de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN): incorporação da definição constante no art. 2º, XV.

II - Consulta à Procuradoria Federal junto à ANTAQ a respeito do seguinte questionamento jurídico:

- A ANTAQ possui poder legal para exigir outorga de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação? Caso corrobore com a proposta da setorial técnica pela impossibilidade e exigência de outorga de EBIN, esta Agência pode exigir cadastro na ANTAQ para aquelas EBINs que desejem fretar embarcações a Empresas Brasileiras de Navegação?
- Caso o entendimento seja pela impossibilidade de outorga de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, a ANTAQ possui poder legal para estabelecer-lhe direitos e obrigações, incluindo sanções administrativas?

III - Tema que só pode ser apreciado após publicação do Decreto

regulamentador do programa de estímulo à cabotagem BR do mar e que imprescinde de Análise de Impacto Regulatório:

- Construção de entendimento técnico a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência.

IV - Colocar em estoque regulatório para futura ARR ou AIR aderente os seguintes temas:

a) Aprimorar as exigências normativas para comprovação de operação comercial de embarcações; e

b) Impactos regulatórios da possibilidade, na navegação de cabotagem, de obtenção de outorgas mediante a utilização de embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro (REB) com suspensão da bandeira estrangeira, notadamente quanto a possível assimetria concorrencial face às EBNs que possuem embarcação própria ou afretada a casco nu de pessoa brasileira.

V - Dar por cumprido o processo de revisão da Resolução Normativa 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-la às novas diretrizes estabelecidas pelo programa de estímulo à cabotagem BR do Mar, consubstanciado na [Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), conforme estabelecido nas Comunicações da Diretoria CRCP (1966922).

82. Por derradeiro, submetem-se à consideração superior os seguintes documentos:

I - Referentes à outorga de autorização na navegação marítima e adequações oriundas da publicação da [Lei nº 14.301, de 2022](#):

a) Resolução-MINUTA GRN (2158742), em formato riscado, tomando como texto-base a vigente Resolução Normativa n. 05, de 2016, e com justificativas;

b) Resolução-MINUTA GRN (2165638), em versão preparada para submissão à consideração superior;

II - Referentes à homologação de acordos operacionais na navegação marítima, pela manutenção das versões:

a) Resolução-MINUTA SRG (1640847), em formato riscado; e

b) Resolução-MINUTA SRG (1640850), em versão preparada para submissão à consideração superior.

É o entendimento.

DIEGO RAFAEL BARBOZA AMORIM

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Diego Rafael Barboza Amorim, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 01/04/2024, às 12:14, 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 **2154373** e o código CRC **A90152C6**.
