



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 97/2024/GRN/SRG

Assunto: Decreto 10.139 (Convertido no Decreto n. 12.002, de 2024) - 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 finais GAN/SOG e GAF/SOG e proposta final de alterações redacionais.

1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se de análise das últimas contribuições trazidas pela GAF/SOG e pela GAN/SOG à 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. As contribuições apresentadas têm como objeto a consolidação temática da Nota Técnica n. 18/2024/GRN/SRG (2154373) e a consequente produção das seguintes minutas:

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 e com justificativas tendo como base os atuais normativos vigentes;

b) Resolução-MINUTA GRN (2165638), 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 SRG (1640847), em formato riscado e com justificativas;
e

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

3. A presente nota atende à Ordem de Serviço n. 94/2024/GRN/SRG (2233266).

É o relatório.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

4. A contextualização holística da matéria está relatada na Nota Técnica n. 18/2024/GRN/SRG (2154373). Nesse sentido, como as contribuições trazidas pela Superintendência de Outorgas são de natureza pontual e não afetam o cerne da questão, entende-se pela desnecessidade de repisar toda análise do tema, de modo que aqui cabe apresentar que, após o envio dos autos à Secretaria-Geral, à Superintendência de Outorgas e à Superintendência de Fiscalização, nos termos do Despacho SRG (2204142), a SOG reapreciou a análise e emitiu contribuições nos termos do Despacho GOA (2221928) e do Despacho GAF (2219451), os quais serão objeto de análise nesta apreciação técnica.

5. É oportuno atualizar a evolução da matéria com relação ao [Decreto n. 10.139, de 28 de novembro de 2019](#). Com a edição do [Decreto n. 12.002, de 22 de abril de 2024](#), o decreto condutor dos autos foi formalmente revogado, conforme preconiza o art. 77, IV, da nova publicação normativa. Contudo, em sede material a demanda por revisão e consolidação foi incorporada na publicação ulterior, conforme dispõe seu Capítulo IX. Diante os novos contornos, a presente linha de ação, revisão e consolidação de atos normativos: pertinência temática - outorga na navegação marítima, será concluída à luz do Capítulo IX do Decreto n. 12.002, de 2024.

3. ANÁLISE

3.1. *das contribuições GAF/SOG*

6. A GAF textualizou suas contribuições, de forma holística, no Despacho GAF (2219451). 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, reforça a necessidade de incorporar as navegações de apoio marítimo e portuário, de maneira destacada do transporte aquaviário propriamente dito:

2. Inicialmente, conforme discutido no Despacho GAF (2138645), observa-se que a minuta em análise procedeu à inclusão do novo texto legal na definição de empresa brasileira de navegação – EBN, conforme o inciso VII do art. 2º. No entanto, é importante ressaltar que o texto original da Resolução 05, além de apresentar a definição legal vigente à época, também incorporava, em sua segunda parte, um acréscimo à referida definição, o qual foi suprimido na versão da minuta.

3. Essa segunda parte abordava, de forma específica, as navegações de apoio marítimo e portuário, incluindo-as na conceituação de Embarcação Brasileira de Navegação (EBN) de Apoio. A supressão desse trecho merece atenção, uma vez que o acréscimo representava uma compreensão mais abrangente e detalhada da categoria, especialmente no que diz respeito às navegações mencionadas, conforme evidenciado no texto original.

XXI - empresa brasileira de navegação – EBN: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário **ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela ANTAQ;**

4. É importante ressaltar que a segunda parte do texto acima mencionado teve como objetivo principal modernizar a definição, buscando alinhá-la aos avanços tecnológicos ocorridos nos últimos anos, tanto no âmbito operacional quanto fiscal. Isso se reflete nas definições do contrato de afretamento e no arcabouço fiscal brasileiro. Tal modernização implica em ir além da definição tradicional do transporte aquaviário, uma vez que algumas embarcações operantes nas categorias delimitadas pela legislação nem sempre se destinam exclusivamente ao transporte.

5. Essa necessidade se torna evidente ao considerar as embarcações de apoio marítimo, que desempenham uma variedade de atividades, como ancoragem, operação de ROVs e recolhimento de óleo, entre outras. Da mesma forma, as operações de apoio portuário, que

envolvem atracação e suporte, não podem ser adequadamente enquadradas sob a definição estrita de transporte. A complexidade desse cenário se acentua ainda mais quando se analisam casos específicos na navegação interior e na cabotagem.

6. Portanto, compreende-se que a alteração legislativa proposta se limita à primeira parte da definição, sendo prudente conservar a segunda parte ou aprimorá-la, se necessário. Nesse sentido, sugere-se o seguinte texto, que atualiza a definição sem descartar a amplitude já contemplada na Resolução vigente:

XX - empresa brasileira de navegação – EBN: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário **ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário**, autorizada a operar pela ANTAQ com embarcações próprias ou afretadas; (grifei)

II - Quanto ao requisito técnico de outorga para a navegação de cabotagem, aponta pela necessidade de observar-se que os efeitos do contrato de afretamento a casco nu com suspensão de bandeira só são, de fato, materializados mediante emissão do Certificado de Registro Especial Brasileiro (REB):

7, Ademais, analisando o texto relativo ao artigo 5º, inciso III, constatou-se o seguinte teor:

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

(...)

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.

8. Entende-se que a concessão efetiva da outorga só pode ocorrer mediante a emissão do Certificado de Registro Especial Brasileiro (REB), o qual oficializa a mudança da bandeira da embarcação para a nacional, objeto da suspensão da bandeira. Esta compreensão decorre do reconhecimento de que outros critérios, além do contrato entre as partes, são necessários para efetivar tal procedimento.

9. Essa interpretação permanece válida, mesmo considerando a possibilidade, em conformidade com precedentes anteriores, de conceder a outorga à Empresa Brasileira de Navegação (EBN), sujeita ao cumprimento de requisitos específicos em uma data futura previamente estipulada. Contudo, é imprescindível ressaltar que, essa possibilidade de outorga condicionada, é uma circunstância excepcional e que requer uma condição específica.

10. Ademais, soma-se à questão a intrincada natureza do monitoramento das relações comerciais de empresas que atuam transfronteiriçamente, ou seja, cujos documentos são firmados fora do território nacional, através de contratos internacionais de afretamento, imprescindíveis para a suspensão da bandeira. Nesse contexto, torna-se necessário o estabelecimento de requisitos regulares que garantam a efetiva gestão dessas operações.

11. O próprio parágrafo 4º do artigo 10 da Lei 9.432/97 estipula que as empresas brasileiras de navegação têm autorização para se engajar na navegação de cabotagem por meio de embarcações afretadas. Nessa condição, não se faz necessário que a empresa detenha uma frota própria de embarcações ou tenha celebrado contratos para a construção de novas embarcações, como delineado nos parágrafos 1º, 2º e 3º do mesmo artigo. Tal disposição implica que as empresas brasileiras de navegação podem executar atividades de cabotagem por meio de embarcações afretadas a casco nu. Contudo, a formalização dessas embarcações só ocorrerão quando a embarcação estiver devidamente registrada sob a bandeira brasileira, sendo o contrato a casco nu um dos requisitos para tal procedimento.

12. Dessa maneira, propõe-se que os requisitos para a concessão da outorga abranjam o procedimento em sua integralidade e não apenas o contrato de afretamento entre as partes.

III - Quanto à realização de afretamento de embarcações pertencentes a EBIN, propõe pela necessidade de aperfeiçoamento redacional quanto ao envio das informações da frota da fretadora:

13. Seguindo adiante, propõe-se uma complementação ao artigo 11, que versa sobre a EBIN, de modo a abarcar as potenciais configurações da nova entidade empresarial, sem a necessidade de se redelinear o que caracterizaria a frota de uma empresa.

14. Tal especificação se mostra relevante, uma vez que o afretamento por tempo, na forma praticada atualmente, não é registrada na frota pública, o que poderia ocasionar a eventual omissão de informações relevantes para a operação efetiva da empresa. Abaixo segue uma sugestão de redação:

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.

Parágrafo único. Para operacionalizar o disposto no caput, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação de todas **as embarcações em construção em estaleiro brasileiro, assim como em sua propriedade ou gestão que tenham por objeto o fretamento constantes em sua frota** nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º.

3.2. das contribuições GOA/SOG

7. As contribuições GOA foram materializadas no Despacho GOA (2221928) e na Nota Técnica n. 170/2024/GOA/SOG (2219029). Ali, as contribuições foram orientadas por propostas de redação específicas para cada dispositivo objeto de contribuição. Especial destaque se dá em uma contribuição complementar dada pelo Despacho GOA (2221928), que possui duas frentes de apreciação:

I - Quanto à obtenção de outorga com lastro em embarcações em construção, relata e propõe:

3. Para além do que fora sugerido, entendemos como importante a complementação das prerrogativas inerentes ao texto do art.6º, sobre outorgas pautadas em embarcações em construção. Lembramos que ao cadastrar as embarcações em construção, não há ação mandatária sobre o estaleiro nacional responsável pela construção. Nesse sentido, depreende-se como conveniente a vinculação entre o armador contratante e o estaleiro contratado, até para o devido acompanhamento da Agência. Assim, sugere-se a inclusão do seguinte parágrafo no artigo em comento:

§ 4º A requerente deverá indicar o estaleiro nacional responsável pela construção das embarcações pertinentes ao pleito. Nesse sentido, a Agência fornecerá a lista de estaleiros autorizados ou registrados disponível em sua base de dados, sendo que em caso de inexistência, a empresa deverá realizar o cadastro do estabelecimento.

II - Quanto à obtenção de outorga na navegação de cabotagem com base no afretamento, a casco nu, de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira:

4. Uma dúvida não totalmente dirimida no texto da minuta Resolução (SEI 2165638) está relacionado ao § 2º, III, art.5º. O texto da atual Instrução Normativa 1 (SEI nº 1954904), em leitura conjunta com os ditames presentes no Acórdão nº 38-2024-ANTAQ, de 05/02/2024 – SEI nº 2154981, permitem a compreensão que o registro dos contratos de afretamento somente ocorrerão com embarcações garantidoras da outorga, entre outras questões correlatas. Destarte, entende-se como pertinente eventual ajuste normativo de forma a padronizar os normativos da Agência sobre a matéria, incluindo as resoluções pertinentes à navegação interior.

8. Com relação às demais contribuições, opta-se, em virtude da forma sintética pela qual foram apresentadas as propostas, para fins de coesão textual, por transcrevê-las na subseção 3.3: da análise propriamente dita das contribuições.

3.3. *da análise das contribuições e proposta de cumprimento dos trabalhos*

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

3.3.1. *análise das contribuições GAF*

ID	1
----	---

<p>Texto analisado</p>	<p>Art. 2º (...) VII - empresa brasileira de navegação – EBN: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada a operar pela ANTAQ com embarcações próprias ou afretadas</p>
<p>Contribuição</p>	<p>Inicialmente, conforme discutido no Despacho GAF (2138645), observa-se que a minuta em análise procedeu à inclusão do novo texto legal na definição de empresa brasileira de navegação – EBN, conforme o inciso VII do art. 2º. No entanto, é importante ressaltar que o texto original da Resolução 05, além de apresentar a definição legal vigente à época, também incorporava, em sua segunda parte, um acréscimo à referida definição, o qual foi suprimido na versão da minuta.</p> <p>Essa segunda parte abordava, de forma específica, as navegações de apoio marítimo e portuário, incluindo-as na conceituação de Embarcação Brasileira de Navegação (EBN) de Apoio. A supressão desse trecho merece atenção, uma vez que o acréscimo representava uma compreensão mais abrangente e detalhada da categoria, especialmente no que diz respeito às navegações mencionadas, conforme evidenciado no texto original.</p> <p style="padding-left: 40px;">XXI - empresa brasileira de navegação – EBN: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela ANTAQ;</p> <p>É importante ressaltar que a segunda parte do texto acima mencionado teve como objetivo principal modernizar a definição, buscando alinhá-la aos avanços tecnológicos ocorridos nos últimos anos, tanto no âmbito operacional quanto fiscal. Isso se reflete nas definições do contrato de afretamento e no arcabouço fiscal brasileiro. Tal modernização implica em ir além da definição tradicional do transporte aquaviário, uma vez que algumas embarcações operantes nas categorias delineadas pela legislação nem sempre se destinam exclusivamente ao transporte.</p> <p>Essa necessidade se torna evidente ao considerar as embarcações de apoio marítimo, que desempenham uma variedade de atividades, como ancoragem, operação de ROVs e recolhimento de óleo, entre outras. Da mesma forma, as operações de apoio portuário, que envolvem atracação e suporte, não podem ser adequadamente enquadradas sob a definição estrita de transporte. A complexidade desse cenário se acentua ainda mais quando se analisam casos específicos na navegação interior e na cabotagem.</p> <p>Portanto, compreende-se que a alteração legislativa proposta se limita à primeira parte da definição, sendo prudente conservar a segunda parte ou aprimorá-la, se necessário.</p>
<p>Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida</p>	

3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	<p>Quando da produção da Nota Técnica n. 18/2024/GRN/SRG (2154373), a preocupação já havia sido externada pela GAF. À época, buscou-se pela leitura holística da legislação da ordenação do transporte aquaviário brasileiro (Lei n. 9.432, de 1997), e havia-se proposto que, ali, tanto as navegações propriamente ditas, quanto os apoios às navegações, foram incorporados em um grande rol de "transporte aquaviário".</p> <p>Diante o exposto, a GAF reforçou que, apesar do texto da Lei, ainda é necessária uma definição mais moderna de EBN e que discrimine, em sede regulatória propriamente dita, o transporte aquaviário (cabotagem e longo curso) das navegações de apoio (marítimo e portuário). Tal modernização, segundo a contribuinte, aproxima a regulação dos avanços tecnológicos ocorridos nos últimos anos, tanto no âmbito operacional quanto fiscal. Aponta que isso se reflete nas definições do contrato de afretamento e no arcabouço fiscal brasileiro e reforça, por último, que algumas embarcações operantes nas categorias delineadas pela legislação nem sempre se destinam exclusivamente ao transporte.</p> <p>Nesse sentido, esta setorial reapreciou a proposta e entendeu por não haver prejuízos regulatórios, tampouco redacionais, para sua incorporação, razão pela qual se muda o posicionamento da análise da indigitada Nota Técnica e propõe-se, então, pelo seu acolhimento.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	Não (Art. 4º, II: baixo impacto)

ID	2
Texto analisado	<p>Art. 5º (...)</p> <p>III - para a navegação de cabotagem, <u>apresentar contrato de afretamento de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira</u>, 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> <p>Mérito: Vincular a concessão da outorga à obtenção do Certificado de</p>

	<p>Registro Especial Brasileiro (REB), ao invés de somente ao contrato de afretamento.</p>
<p>Contribuição</p>	<p>Entende-se que a concessão efetiva da outorga só pode ocorrer mediante a emissão do Certificado de Registro Especial Brasileiro (REB), o qual oficializa a mudança da bandeira da embarcação para a nacional, objeto da suspensão da bandeira. Esta compreensão decorre do reconhecimento de que outros critérios, além do contrato entre as partes, são necessários para efetivar tal procedimento.</p> <p>Essa interpretação permanece válida, mesmo considerando a possibilidade, em conformidade com precedentes anteriores, de conceder a outorga à Empresa Brasileira de Navegação (EBN), sujeita ao cumprimento de requisitos específicos em uma data futura previamente estipulada. Contudo, é imprescindível ressaltar que, essa possibilidade de outorga condicionada, é uma circunstância excepcional e que requer uma condição específica.</p> <p>Ademais, soma-se à questão a intrincada natureza do monitoramento das relações comerciais de empresas que atuam transfronteiriçamente, ou seja, cujos documentos são firmados fora do território nacional, através de contratos internacionais de afretamento, imprescindíveis para a suspensão da bandeira. Nesse contexto, torna-se necessário o estabelecimento de requisitos regulares que garantam a efetiva gestão dessas operações.</p> <p>O próprio parágrafo 4º do artigo 10 da Lei 9.432/97 estipula que as empresas brasileiras de navegação têm autorização para se engajar na navegação de cabotagem por meio de embarcações afretadas. Nessa condição, não se faz necessário que a empresa detenha uma frota própria de embarcações ou tenha celebrado contratos para a construção de novas embarcações, como delineado nos parágrafos 1º, 2º e 3º do mesmo artigo. Tal disposição implica que as empresas brasileiras de navegação podem executar atividades de cabotagem por meio de embarcações afretadas a casco nu. Contudo, a formalização dessas embarcações só ocorrerão quando a embarcação estiver devidamente registrada sob a bandeira brasileira, sendo o contrato a casco nu um dos requisitos para tal procedimento.</p> <p>Dessa maneira, propõe-se que os requisitos para a concessão da outorga abranjam o procedimento em sua integralidade e não apenas o contrato de afretamento entre as partes.</p>
<p>Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR</p>	<p>Parcialmente Acolhida</p>
	<p>Entende-se como necessária a exigência do REB, mas</p>

Justificativa GRN	<p>não para a outorga na navegação de cabotagem propriamente dita conforme sugerido na contribuição, dado que é necessária a outorga na Antaq para a habilitação no REB. A exigência do REB deve ser como condição necessária ao <u>início da operação</u>.</p> <p>De fato, há os riscos de efeitos apenas futuros ao momento da outorga quando considerado o afretamento de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira. Nesse sentido, recomenda-se acolher parcialmente, com mudança com relação à proposta original visando melhor técnica regulatória, o que gera a inclusão da exigência de REB para o início da operação como redação dentro do art. 14 das atuais minutas.</p> <p>Por fim, reforça-se que a Lei n. 13.726, de 8 de outubro de 2018, que em seu art. 3º, § 3º, II, mantém expressa a permissão de que a União solicite informações sobre a Pessoa Jurídica, mesmo que outro órgão da União já a possua. No caso em tela, a ANTAQ pode pedir o Certificado do REB da solicitante da outorga, ainda que o Tribunal Marítimo seja o responsável por sua emissão. Entende-se aqui que a apresentação do REB pela própria solicitante dá mais celeridade à juntada de documentos, e por consequência, ao processo de análise da outorga de autorização na navegação de cabotagem.</p>
Texto alterado em relação ao analisado	<p>§ 5º Para a empresa outorgada com fulcro no art. 5º, III, é obrigatória a apresentação do REB antes de dar-se início à operação.</p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	<p>Não (Art. 4º, III: baixo impacto)</p>

ID	3
Texto analisado	<p>Art. 11. (...) Parágrafo único. Para operacionalizar o disposto no caput, a EBIN deverá encaminhar à ANTAQ a documentação de todas as embarcações constantes em sua frota em construção em estaleiro brasileiro, assim como em sua propriedade ou gestão que tenham por objeto o fretamento nos termos do art. 5º, §§ 1º e 2º, e do art. 6º.</p>
Contribuição	<p>Propõe-se uma complementação ao artigo 11, que versa sobre a EBIN, de modo a abarcar as potenciais configurações da nova entidade empresarial, sem a necessidade de se redelinear o que caracterizaria a frota de uma empresa.</p> <p>Tal especificação se mostra relevante, uma vez que o afretamento por tempo, na forma praticada atualmente, não é registrada na frota pública, o que poderia ocasionar a eventual omissão de informações relevantes para a operação efetiva da empresa. Abaixo segue uma sugestão de redação:</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 adequação redacional para o envio das informações referentes a embarcações que estejam em propriedade ou gestão e que tenham por objeto o fretamento guarda maior significado com o objetivo de controle de frota na marinha mercante brasileira pela ANTAQ e que estão disponíveis para navegação de transporte e apoio por parte das EBNs. Adicionalmente, pelo fato de a EBIN ter o direito de cessão onerosa de tonelagem a EBN com base a embarcação em construção em estaleiro brasileiro, é necessário que também constem tais informações quando do afretamento de embarcações de EBIN a EBN.
Texto alterado em relação ao contribuído	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	Não (Art. 4º, III: baixo impacto)

3.3.2. análise das contribuições GOA

ID	4
Texto analisado	Art. 2º (...) XIV (...) b) na navegação de cabotagem: o transporte de mercadorias, estabelecida realizado diretamente entre a pela EBN, detentora da gestão náutica da embarcação, e em atendimento a contrato firmado com a pessoa jurídica contratante demandante do transporte das mercadorias ;
Contribuição	A redação apresentada contém erros de coerência e concordância.
Parecer GRN 1. Acolhida	

2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	A contribuição traz aperfeiçoamentos redacionais e cumpre com o propósito da ação em curso.
Texto alterado em relação ao contribuído	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	Não (Art. 4º, IV: atualização sem alteração de mérito)

ID	5
Texto analisado	Art. 2º (...) XIV (...) c) na navegação de longo curso: o transporte de mercadorias, estabelecida realizado diretamente entre a EBN, detentora da gestão náutica da embarcação, e em atendimento a contrato firmado com a pessoa jurídica contratante demandante do transporte das mercadorias .
Contribuição	A redação apresentada contém erros de coerência e concordância.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Acolhida
Justificativa GRN	A contribuição traz aperfeiçoamentos redacionais e cumpre com o propósito da ação em curso.
Texto alterado em relação ao contribuído	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do	Não (Art. 4º IV: atualização sem alteração de mérito)

ID	6
Texto analisado	<p>Art. 4º O pedido de autorização deverá ser formalizado pela pelo representante da empresa requerente, devidamente habilitado para a prática do ato, em formulário disponível através da [plataforma eletrônica NOME/REFERÊNCIA] disponibilizada no sítio da ANTAQ (https://www.gov.br/antag/pt-br), nos termos dos Anexos A e B, o qual deverá ser enviado à ANTAQ juntamente com os documentos relacionados nos Anexos C e D.</p> <p>§ 1º Na hipótese de instabilidade na [plataforma eletrônica NOME/REFERÊNCIA?], o pedido de autorização deverá ser formalizado em formulário disponível nos termos dos Anexos A e B, o qual deverá ser enviado à ANTAQ juntamente com os documentos relacionados nos Anexos C e D.</p> <p>[Promover a renumeração dos atuais §§ 1º e 2º da minuta para, respectivamente, §§ 2º e 3º]</p>
Contribuição	<p>Sob coordenação da SGE, está em desenvolvimento um novo ambiente de acesso do público externo aos serviços ofertados pela ANTAQ, incluindo o requerimento de autorização pelas empresas interessadas em operar como EBN. A revisão normativa oportuniza a que tal via de acesso (preferencial) esteja positivada no normativo.</p>
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Parcialmente acolhida
Justificativa GRN	<p>Por questões de tempestividade, a redação do atualizado normativo de outorga não tem como prever e fazer referência normativa a qual será o sistema eletrônico que será disponibilizado no futuro, o que prejudica a segurança jurídica ao regulado. Além disso, vincular a um nome de sistema obrigaria o normativo a ser atualizado em quaisquer cenários de mudança, ao passo que a proposta de uma regulação é promover estabilidade e previsibilidade. Para atender à proposição trazida, recomenda-se que haja produção de efeitos pela instância máxima desta Casa assim que o novo sistema eletrônico estiver em vigor.</p> <p>Por outro lado, ajustar o trecho "pela empresa" para "pelo representante da empresa... devidamente habilitado" aproxima a redação dos atos fáticos, em que os solicitantes de outorga dirigem-se à Agência Reguladora por meio de</p>

	<p>representantes com poderes dados pela empresa requerente. Tal ajuste, então, aperfeiçoa o artigo que trata da formalização do pedido de autorização.</p> <p>Por fim, a atualização da grafia "ANTAQ" pela "Antaq" atende a determinação do Manual de Redação da Presidência da República.</p>
<p>Texto alterado em relação ao contribuído</p>	<p>Art. 4º O pedido de autorização deverá ser formalizado pela pelo representante da empresa requerente, devidamente habilitado para a prática do ato, através da [plataforma eletrônica NOME/REFERÊNCIA?] disponibilizada em formulário disponível no sítio da ANTAQ Antaq (https://www.gov.br/antaaq/pt-br), nos termos dos Anexos A e B, o qual deverá ser enviado à ANTAQ Antaq juntamente com os documentos relacionados nos Anexos C e D.</p> <p>§ 1º Na hipótese de instabilidade na [plataforma eletrônica NOME/REFERÊNCIA?], o pedido de autorização deverá ser formalizado em formulário disponível nos termos dos Anexos A e B, o qual deverá ser enviado à ANTAQ juntamente com os documentos relacionados nos Anexos C e D.</p>
<p>Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)</p>	<p>Não (Art. 4º IV: atualização sem alteração de mérito)</p>

<p>ID</p>	<p>7</p>
<p>Texto analisado</p>	<p>Art. 5º (...)</p> <p>§ 3º Em qualquer hipótese, deverão ser fornecidas ao menos duas fotografias da embarcação, que permitam reconhecer sua identificação e suas condições operacionais.</p>
<p>Contribuição</p>	<p>Para fins de análise de adequação das embarcações à navegação pretendida, a análise das informações constantes dos documentos não é suficiente para o analista firmar posição conclusiva, sendo recorrente a notificação ao interessado requisitando o envio de imagens da embarcação em suporte à análise técnica. Tal sugestão, caso acatada, deve constar do ANEXO C. Cabe observar que, na nova plataforma eletrônica em desenvolvimento, tal requisito já está previsto, com o campo para envio de fotografias, sendo altamente recomendável que se promova o devido embasamento normativo correspondente.</p>
<p>Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de</p>	<p>Parcialmente Acolhida</p>

AIR ou ARR	
Justificativa GRN	A obrigatoriedade do envio de duas fotografias é obrigação de baixo impacto (dispensa, portanto, AIR e participação social) e facilita a análise da outorga e da fiscalização dessas embarcações. Ao final, são propostos ajustes redacionais de maneira pontual.
Texto alterado em relação ao contribuído	Art. 5º (...) § 3º Em qualquer hipótese, deverão ser fornecidas A empresa requerente deverá fornecer ao menos , no mínimo, duas fotografias de de cada embarcação utilizada para atender ao disposto no caput , que permitam reconhecer sua identificação e suas condições operacionais.
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	Não (Art. 4º, III: baixo impacto)

ID	8
Texto analisado	Art. 10 (...) I - prever, em seu objeto social e no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), a(s) atividade adequada à(s) navegação(ões) pretendida(s) e que permita a operação em uma ou mais modalidades, com o(s) correspondente(s) código(s) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE devidamente consignado(s), atestando a competência para operar na(s) modalidade(s) de interesse;
Contribuição	Todas as atividades econômicas cadastradas no CNPJ estão catalogadas na CNAE, incluindo aquelas previstas no presente normativo, tornando mais objetiva a análise do enquadramento da empresa postulante à autorização pleiteada junto à ANTAQ em face do seu objeto social
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Parcialmente Acolhida
Justificativa GRN	A observação da GOA é correta, pertinente e aplicável a todos os tipos de personalidade jurídica. Além disso, a vinculação da obtenção da outorga à previsão do código CNAE traz maior robustez cadastral. Apenas foi dada alteração redacional pontual no último período do texto proposto.

Texto alterado em relação ao contribuído	Art. 10 (...) I - prever, em seu objeto social e no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - {CNPJ} , a(s) atividade(s) adequada à(s) navegação(ões) pretendida(s), com o(s) correspondente(s) código(s) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE devidamente consignado(s), atestando e que ateste(m) a competência para operar na(s) modalidade(s) de interesse;
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	Não (Art. 4º, III: baixo impacto)

ID	9
Texto analisado	Art. 13 A EBN, no prazo de trinta dias da sua ocorrência, deverá informar, por meio de da [plataforma eletrônica NOME/REFERÊNCIA?], com envio de cópia de documentação comprobatória, entre outros fatos relevantes:
Contribuição	Sob coordenação da SGE, está em desenvolvimento um novo ambiente de acesso do público externo aos serviços ofertados pela ANTAQ, incluindo comunicações sobre alterações da frota das empresas autorizadas. A revisão normativa oportuniza a que tal via de acesso (preferencial) esteja positivada no normativo.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não acolhida
Justificativa GRN	Por questões de tempestividade, a redação do atualizado normativo de outorga não tem como prever e fazer referência normativa a qual será o sistema eletrônico que será disponibilizado no futuro, o que prejudica a segurança jurídica ao regulado. Além disso, vincular a um nome de sistema obrigaria o normativo a ser atualizado em quaisquer cenários de mudança, ao passo que a proposta de uma regulação é promover estabilidade e previsibilidade. Para atender à proposição trazida, recomenda-se que haja produção de efeitos pela instância máxima desta Casa assim que o novo sistema eletrônico estiver em vigor.
Texto alterado em relação ao contribuído	N.A
Precisa de AIR?	

(Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	N.A
--	-----

ID	10
Texto analisado	Art. 17 (...) § 2º A inclusão ou alienação de embarcação deverá ser comunicada por meio da [plataforma eletrônica NOME/REFERÊNCIA] com de envio de cópia de documentação comprobatória.
Contribuição	Sob coordenação da SGE, está em desenvolvimento um novo ambiente de acesso do público externo aos serviços ofertados pela ANTAQ, incluindo comunicações sobre alterações da frota das empresas autorizadas. A revisão normativa oportuniza a que tal via de acesso (preferencial) esteja positivada no normativo.
Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR	Não Acolhida
Justificativa GRN	Por questões de tempestividade, a redação do atualizado normativo de outorga não tem como prever e fazer referência normativa a qual será o sistema eletrônico que será disponibilizado no futuro, o que prejudica a segurança jurídica ao regulado. Além disso, vincular a um nome de sistema obrigaria o normativo a ser atualizado em quaisquer cenários de mudança, ao passo que a proposta de uma regulação é promover estabilidade e previsibilidade. Para atender à proposição trazida, recomenda-se que haja produção de efeitos pela instância máxima desta Casa assim que o novo sistema eletrônico estiver em vigor.
Texto alterado em relação ao contribuído	N.A
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	N.A

ID	11
----	----

<p>Texto analisado</p>	<p>Art. 6º (...) § 4º A requerente deverá indicar o estaleiro nacional responsável pela construção das embarcações pertinentes ao pleito. Nesse sentido, a Agência fornecerá a lista de estaleiros autorizados ou registrados disponível em sua base de dados, sendo que em caso de inexistência, a empresa deverá realizar o cadastro do estabelecimento.</p>
<p>Contribuição</p>	<p>É importante a complementação das prerrogativas inerentes ao texto do art.6º, sobre outorgas pautadas em embarcações em construção. Lembramos que ao cadastrar as embarcações em construção, não há ação mandatória sobre o estaleiro nacional responsável pela construção. Nesse sentido, depreende-se como conveniente a vinculação entre o armador contratante e o estaleiro contratado, até para o devido acompanhamento da Agência.</p>
<p>Parecer GRN 1. Acolhida 2. Parcialmente acolhida 3. Não acolhida 4. A avaliar quando da realização de AIR ou ARR</p>	<p>Parcialmente Acolhida</p>
<p>Justificativa GRN</p>	<p>O fornecimento de informação a respeito de qual o estaleiro é o responsável pela construção da embarcação é solicitação de informação de baixo impacto, que naturalmente a contratante da construção já possui, e que, portanto, prescinde de AIR sua exigência em norma. Por outro lado, para otimizar a técnica de redação normativa, não se recomenda o acolhimento do trecho que diz que a ANTAQ, em futuro indeterminado (pois não se sabe quando será o momento da publicação dessa lista), publicará a base de dados. Adicionalmente, a questão de o estaleiro dever estar registrado ou não em base de dados da Agência tampouco é matéria pacificada, o que geraria um aprofundamento da apreciação técnica e escaparia do escopo da linha de ação em curso. Por isso, propõe-se o acolhimento da primeira parte da proposta e seu enquadramento como inciso do art. 6º, § 1º.</p>
<p>Texto alterado em relação ao contribuído</p>	<p>Art. 6º (...) § 1º (...) VI (...); e VII - qual é o estaleiro nacional responsável pela construção da(s) embarcaç(ão)ões.</p>
<p>Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)</p>	<p>Não (Art. 4º, III: baixo impacto)</p>

ID	12
Texto analisado	<p>Art. 5º (...) III - (...) § 2º O contrato de afretamento de que trata o inciso II do caput deverá ser apresentado a esta Agência, devidamente averbado no respectivo documento de propriedade, e estar registrado no competente Tabelionato de Notas.</p> <p>Mérito: uniformizar os casos de obrigatoriedade do o registro de contratos de afretamento em tabelionatos de notas nas resoluções da ANTAQ.</p>
Contribuição	<p>O registro dos contratos de afretamento somente ocorrerão com embarcações garantidoras da outorga, entre outras questões correlatas. Destarte, entende-se como pertinente eventual ajuste normativo de forma a padronizar os normativos da Agência sobre a matéria, incluindo as resoluções pertinentes à navegação interior.</p>
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>O alinhamento proposto foge ao escopo da presente linha de ação. Consigna-se que a Resolução Normativa n. 1, de 2015, não trata de obrigatoriedade de registro de contrato de afretamento em tabelionato de notas, dessa forma, a única obrigação para esse registro se mantém no caso de embarcação garantidora de outorga, em obediência à Instrução Normativa n. 1/2023/ANTAQ e ao Acórdão ANTAQ n. 38, de 2024.</p>
Texto alterado em relação ao contribuído	<p>N.A</p>
Precisa de AIR? (Sim ou Não) (Se não, qual dispositivo do Decreto 10.411, de 2020, dispensa)	<p>N.A</p>

4. CONCLUSÃO

10. Os autos passaram derradeiramente neste setorial técnica para análise das contribuições enviadas pela SOG, por intermédio da GOA e da GAF, notadamente quanto à minuta de

revisão e consolidação para a Resolução Normativa ANTAQ n. 5, de 2016. Foram analisadas um total de 11 contribuições, sendo 8 delas acolhidas total ou parcialmente, o que aponta para oportunidade de melhoria da análise técnica pelas contribuições recebidas.

11. Pela pontualidade das contribuições, opta-se por manter toda a análise holística já realizada na Nota Técnica n. 18/2024/GRN/SRG (2154373), sendo assim, recomenda-se sua leitura para a total compreensão da linha de ação em curso.

12. Por fim, compreende-se que a linha de ação está, de fato, 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

13. Por todo o exposto, 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 (2240659), em formato riscado, tomando como texto-base a vigente Resolução Normativa n. 05, de 2016, e com justificativas;

b) Resolução-MINUTA GRN (2242171), 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 26/06/2024, às 19:13, 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 **2237889** e o código CRC **EE9A3807**.