



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

**Formulário para Proposição de Ato Normativo**

Data: 21/12/2017	Área: GRM/SRG	Preparado por: Rodrigo Guimarães Trajano
Tema: Consolidação das demandas de alterações à Resolução Normativa nº01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015.		

1. **IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA**

1.1. **Descrição do Problema** (Descreva o problema que a proposta pretende solucionar, determinando sua abrangência, grupos de interesse, causas e impactos. Adicionalmente, explicita se a proposta atende a determinação de órgão superior.)

Em 2008, por meio de um ofício circular a todas as empresas de exploração e produção de petróleo (OFCC-00001-2008-SNM), a Superintendência de Navegação Marítima e de Apoio - SNM determinou que *“somente empresas brasileiras de navegação podem afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu”*. Em resposta, o Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis – IBP encaminhou correspondência, datada de 06 de agosto de 2009, na qual afirmava que *“inexiste fundamento legal para cercear-se a livre iniciativa das empresas de E&P (exploração e produção de petróleo), relativamente à liberdade de contrato para afretarem embarcações nacionais ou estrangeiras, para a navegação de apoio marítimo, por tempo ou por viagem”*. O pedido de alteração de entendimento da ANTAQ foi reforçado em 2010 em nova correspondência do IBP. Entretanto, a Diretoria da ANTAQ ratificou o entendimento da SNM, indeferindo o pleito do IBP, na 329ª ROD, realizada no dia 19 de dezembro de 2012, em consonância com a conclusão do GT criado pela Ordem de Serviço nº 001/2011-SNM e com o pronunciamento da PFA, manifestado no Parecer nº 622/2012/FGAS/PF-ANTAQ/PGF/AGU.

Contudo, ressalta-se que historicamente as contratações da disponibilidade de embarcações para operar no apoio marítimo, tanto no Brasil quanto nos demais países com produção de petróleo offshore, ocorre por meio de contratos de afretamento por tempo. Esse padrão de contrato traz segurança jurídica, agilidade nas contratações, redução nos custos de seguros e atende ao objetivo que é o usuário ter a disponibilidade da embarcação por um tempo estipulado. Além disso, os dois tipos de contrato possuem significativas diferenças tributárias. O afretamento por tempo é considerado um contrato complexo (sem possibilidade de separação da obrigação de dar da obrigação de fazer) e por isso isento de cobrança de ISS –

Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza, enquanto que no contrato de prestação de serviço é cobrado ISS sobre a totalidade do contrato, inclusive sobre o “aluguel” da embarcação, que representa a maior parte dos custos.

O entendimento da ANTAQ de que somente EBN pode afretar criou uma discrepância no mercado. De um lado as petrolíferas que também são EBN (Petrobras e OGX) puderam continuar afretando embarcações por tempo, por outro lado as demais petrolíferas foram obrigadas a contratar apenas por meio de contratos de prestação de serviço. Ao permitir que algumas empresas petrolíferas que também são EBN façam o afretamento por tempo e impedir as demais, indo de encontro ao o princípio da isonomia da contratação, sem que as empresas privilegiadas tenham necessariamente que investir na marinha mercante como contrapartida (no apoio marítimo não há a exigência de uma proporcionalidade entre as embarcações efetivamente operadas e a tonelagem permitida para afretar).

Essa dicotomia na contratação prejudica tanto os usuários da navegação de apoio marítimo que não são EBN, quanto as empresas prestadoras do serviço, resultando em aumento de custos tributários, de seguros, advocatícios, entre outros. Diante desse quadro do apoio marítimo, os representantes dos tomadores do serviço (IBP), dos prestadores do serviço (ABEAM) e a doutrina (principais escritórios de direito marítimo do País, juízes do Tribunal Marítimo e posicionamento da ABDM nas Emendas 55 e 56 ao PL 1572/2011) são uníssonos no sentido de que o atual entendimento da ANTAQ deva ser modificado.

Por outro lado, os principais argumentos pela manutenção do atual entendimento seriam que o afretamento de embarcações é prerrogativa de empresas autorizadas pela ANTAQ (EBN), em consonância com as diretrizes de políticas públicas de desenvolvimento da marinha mercante, e que o tratamento diferenciado para o segmento de apoio marítimo poderia impactar na navegação de cabotagem, tendo em vista que as empresas não-EBN poderiam buscar o direito de afretar também nessa navegação. Também causa relutância a possibilidade de uma “não-EBN” subafretar embarcações estrangeiras afretadas na modalidade tempo (“de tempo para tempo”). Tal hipótese permitiria que a gestão náutica permanecesse com uma empresa estrangeira, ao mesmo tempo em que a gestão comercial fosse atribuída à concessionária ou operadora autorizada pela ANP. Nesse caso, a EBN fretadora poderia figurar apenas como um agente intermediário, sem assumir a operação da embarcação e as atividades típicas de EBN.

Cabe salientar que o assunto ganhou especial relevância diante do programa de desinvestimentos da Petrobras, do aumento da participação de empresas não-EBN na produção de petróleo no país e da redução geral na demanda por serviços de apoio marítimo. Assim, corroborando com as solicitações de mudança do posicionamento ora prevalente na ANTAQ, feitas por diversas EBN de apoio marítimo na Audiência Pública nº 02/2014, a ABEAM enviou ofício no qual solicita a alteração da Resolução Normativa nº01-ANTAQ (nº SEI 0047101). O pedido também foi reforçado em reuniões presenciais na ANTAQ, com representantes da ABEAM, do Syndarma e da ABAC. Nesse sentido, o assunto que já constava na Agenda Regulatória da ANTAQ para o Biênio 2016-2017, “2.3 - Afretamento de embarcações de apoio marítimo por empresas que não sejam autorizadas na forma de Empresas Brasileiras de Navegação (EBN)”, é apontado como um dos principais entraves regulatórios para o desenvolvimento da navegação de apoio marítimo.

Além da questão relativa à possibilidade de afretamento por não-EBN, outras demandas de alteração da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ foram vislumbradas para o aperfeiçoamento do arcabouço regulatório. As primeiras solicitações, enviadas pela Superintendência de Outorgas - SOG e tratadas inicialmente no processo nº 50300.001334/2014-14, foram no sentido de melhoria redacional de alguns dispositivos e aprimoramento de procedimentos operacionais (Art. 4º, §6º, V; e Art. 9º, §4º). Tendo em vista que essas alterações não produzem impactos regulatórios, não serão analisadas neste Formulário de Alteração de Ato Normativo.

Outra questão de baixo impacto regulatório refere-se aos prazos de circularização. A RN-01 inovou ao estabelecer um prazo máximo para recebimento ou carregamento, conforme o perfil de carga, já que as normas anteriores não continham essa regra. Esses prazos originaram-se no debate entre as sugestões das EBN durante a Audiência Pública e os dados das áreas técnicas da ANTAQ. Em relação ao transporte de granel sólido e de carga

geral solta foi estabelecida a antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis para circularização e prazo de recebimento ou carregamento de 5 (cinco) dias (Art. 7º, §1º, III, d). Contudo, algumas empresas questionaram a existência de um prazo fixo (máximo) para o carregamento do granel sólido, pois isso interferiria na dinâmica do mercado. O Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio - SAMA já está configurado para um prazo de carregamento e recebimento “mínimo” e não fixo, sendo necessário apenas adaptar a norma ao que já ocorre efetivamente.

Em conjunto com as solicitações de melhoria redacional e de baixo impacto regulatório, também foram enviadas pela SOG demandas de alterações com grande repercussão no mercado. Entre elas, a de maior relevância é a que trata das limitações ao afretamento na cabotagem para o transporte de hidrocarbonetos, seus derivados e biocombustíveis. Porém, devido à decisão da Diretoria, mediante o Acórdão nº 81-2017-ANTAQ, que instituiu um Grupo de Trabalho (GT) para realizar estudo e apresentar parecer técnico conclusivo acerca dos requisitos contidos no artigo 5º da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, as limitações ao afretamento na cabotagem também não serão tratadas no presente Formulário.

Por último, outro assunto que ensejaria alterações na RN-01 foi o pedido dos usuários de transporte marítimo no tráfego entre Brasil e Chile, que é amparado por acordo bilateral, para que fosse facilitada a liberação para contratar embarcações do tipo Ro-Ro de terceiras bandeiras enquanto inexistirem embarcações das duas partes para o transporte desse um perfil de carga específico. Ressalta-se que o Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), em sua 112 Reunião, realizada em 25 de julho de 2017, decidiu não renovar em 2020 o Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile sobre Transportes Marítimos. Adicionalmente, o Conselho de Ministros solicitou à ANTAQ que viabilizasse a concessão de “waiver” estendido no tráfego Brasil-Chile, o que foi atendo por meio da Resolução ANTAQ nº 5.819/2017.

Nesse sentido, deve-se avaliar inicialmente a pertinência de criar mecanismos dentro da RN-01 para a emissão de um certificado de liberação de carga prescrita por um tempo determinado, ao invés de emitir o documento a cada embarque. Em seguida, a questão regulatória seria se a nova regra aplicar-se-ia somente a esse caso específico (transporte em navios Ro-Ro no tráfego entre o Brasil e o Chile) ou se seria aplicada em todos os casos em que inexistem embarcações das duas partes para um determinado perfil de carga.

1.2. **Competência** (Explique como este tema está inserido nas competências da ANTAQ. Cite e, desejavelmente, transcreva os dispositivos legais relacionados. Adicionalmente, explicitar se a proposta atende a determinação de órgão de controle ou nova legislação.)

Segundo o art. 27 da Lei nº 10.233/01, cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

*“IV – **elaborar e editar normas e regulamentos** relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, **garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários** e fomentando a competição entre os operadores;*  
(...)

*VIII – **promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações**, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;*  
(...)

*XXIV - **autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei no 9.432, de 8 de janeiro de 1997**.” (Sem grifos no original)*

**1.3. Áreas correlatas** (Indique quais áreas na ANTAQ devem participar do processo de análise da matéria.)

- Superintendência de Regulação – SRG, Gerência de Regulação da Navegação Marítima – GRM;
- Superintendência de Outorgas – SOG, Gerência de Afretamento da Navegação – GAF;
- Superintendência de Fiscalização – SFC, Gerência de Fiscalização da Navegação – GFN;
- Procuradoria Federal Junto à ANTAQ; e
- Diretoria Colegiada e Assessorias.

**1.4. Objetivos** (Informe quais os objetivos se pretende alcançar com a proposta de intervenção)

- Garantir a isonomia na contratação do apoio marítimo, salvaguardar a segurança jurídica do mercado (agilidade na contratação, utilização de contratos padronizados, contratação dentro dos padrões internacionais) e fomentar a atividade, diante do atual quadro de redução da demanda, ampliando as possibilidades de contratação;
- Estabelecer um prazo adequado para o carregamento ou recebimento de embarcações, no caso de granéis sólidos e carga geral solta, que harmonize as demandas tanto das EBN quanto dos usuários, além de facilitar a operacionalização da circularização;
- Flexibilização das regras e facilitação do transporte no âmbito dos acordos bilaterais, nos casos de inexistência de embarcação das duas partes para realizar o transporte de um perfil de carga específico.

**2. ANÁLISE DAS OPÇÕES****2.1. Identificação das opções regulatórias** (Informe quais são as alternativas para a solução do problema, incluindo sempre a opção “não atuar”)

- **Questão 1:** Afretamento de embarcações de apoio marítimo por empresas que não sejam autorizadas na forma de Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).
  - A) Manter o atual entendimento de que somente EBN pode afretar.
  - B) Permitir, somente no apoio marítimo, que as não-EBN afremem por tempo.
  - C) Permitir, somente no apoio marítimo, que as não-EBN afremem embarcações brasileiras ou subafremem embarcações estrangeiras por tempo.
  - D) Permitir o afretamento por não-EBN em todos os tipos de navegação
- **Questão 2:** Revisão do prazo para o carregamento ou recebimento de embarcações, para o transporte de granéis sólidos e carga geral solta.
  - A) Adaptar o texto da RN-01, contemplando a regra de tempo mínimo de 5 dias para o carregamento ou recebimento da embarcação no transporte de granéis sólidos ou carga geral solta, conforme as regras já implementadas no SAMA.
  - B) Alterar o SAMA para que o prazo de carregamento ou recebimento da embarcação no transporte granel sólido e carga geral solta seja máximo de 5 dias, conforme o texto da RN-01.

C) Estabelecer, tanto no texto da RN-01 quanto no SAMA, um prazo maior do que 5 dias para o carregamento ou recebimento da embarcação no transporte de granéis sólidos e carga geral solta.

- **Questão 3:** *Flexibilização das regras e facilitação do transporte no âmbito dos acordos bilaterais, nos casos de inexistência de embarcação das duas partes para realizar o transporte de um perfil de carga específico.*

A) Não alterar a RN-01, tendo em vista que já existe em tramitação uma minuta de Resolução que viabiliza a liberação de carga prescrita no tráfego Brasil-Chile (Processo nº 50300.008129/2017-14).

B) Alterar a RN-01 criando mecanismos para permitir, em todas as situações em que inexistir embarcação das duas partes para o transporte de um perfil de carga, que o usuário obtenha um CLCP por um prazo determinado.

2.2. **Principais impactos** (Descreva os principais impactos positivos e negativos de cada alternativa. É desejável que seja realizada mensuração quantitativa.)

- **Questão 1:** *Afretamento de embarcações de apoio marítimo por empresas que não sejam autorizadas na forma de Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).*

Inicialmente é necessário esclarecer alguns conceitos que serão utilizados ao longo desta análise. Na navegação de cabotagem ou de longo curso a contraprestação pela realização do transporte aquaviário é o frete (mercadoria invisível do intercâmbio comercial, produzida por embarcação). A contratação do transporte de cargas ocorre normalmente por meio de um contrato de transportes, que pode ser denominado como Conhecimento de Transporte Aquaviário de Cargas, *Bill of Lading* – B/L ou simplesmente Conhecimento de Carga. Por meio deste documento o transportador se compromete a transportar a carga até o destino especificado, utilizando embarcação própria ou afretada, e o contratante se compromete a pagar o valor consignado como frete.

Já a navegação de apoio marítimo possui características muito diferentes. Nessa navegação não há contratos de transporte (conhecimento de carga ou B/L) e as EBN não são remuneradas por meio do pagamento de frete. A operação no apoio marítimo consiste em uma EBN (prestadora do serviço) disponibilizar por um tempo determinado a embarcação tripulada para atender às demandas do contratante. A negociação é formalizada por meio de um contrato de afretamento por tempo. Por conseguinte, o contratante responsabiliza-se por pagar a taxa de afretamento (*hire*), geralmente calculada por dia em que a embarcação estará disponível a ele, sendo o pagamento obrigatório, independentemente da prestação ou não de algum serviço. Desta maneira, a EBN fretadora mantém o controle operativo da embarcação, mas o coloca à disposição do afretador.

Porém, a ANTAQ proibiu que algumas empresas do setor de exploração e produção de petróleo contratassem a operação de apoio marítimo dessa maneira, com o entendimento de que a contratante deve também ser EBN para poder afretar. A proibição afeta apenas uma pequena parte do mercado de apoio marítimo, tendo em vista que a Petrobrás, principal contratante dos serviços de apoio marítimo, é também uma EBN e por isso não é afetada. Porém, com a ampliação da participação de outras empresas na exploração e produção do petróleo nacional, há a expectativa de crescimento de impacto nos próximos anos. Diante disso, para dispor do apoio logístico necessário às suas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, as empresas não-EBN passaram a utilizar contratos de prestação de serviço, com a execução atrelada ao uso de uma embarcação. Nesta forma de contratação, o pagamento fica condicionado à prestação de algum serviço.

**A) Manter o atual entendimento de que somente EBN pode afretar.**

A primeira alternativa “Manter o atual entendimento de que somente EBN pode afretar” tem como impacto positivo a estabilidade das regras regulatórias. Desde 2008 a ANTAQ proibiu o afretamento por não-EBN, portanto, o setor de apoio marítimo já se adaptou a essa regra, utilizando contratos de prestação de serviço quando o afretamento é inviável. Outro argumento favorável a essa alternativa é que o entendimento atual unifica o tratamento nas diferentes navegações, ou seja, o afretamento por não-EBN fica proibido tanto na cabotagem quanto no apoio marítimo, evitando assim hipotéticos questionamentos das empresas não autorizadas pela ANTAQ que queiram afretar na cabotagem.

Por outro lado, essa alternativa faz com que uma parcela dos usuários permaneça proibida de afretar no apoio marítimo, enquanto que a Petróleo Brasileiro S. A. - Petrobras e a OGX Petróleo e Gás S/A - OGX (únicas petrolíferas que são também EBN) continuariam com essa prerrogativa. Considerando que “dar tratamento isonômico às partes significa tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na exata medida de suas desigualdades” (NERY JUNIOR, 1999, p. 42)[1], deve-se questionar se isonomia seria igualar as condições de afretamento em todas as navegações, indistintamente se é cabotagem ou apoio marítimo, ou igualar todos os contratantes do apoio marítimo, sendo EBN ou não.

Nas considerações iniciais foram destacadas as diferenças entre a navegação de cabotagem (remuneração por frete, existência de contrato de transporte, uso do afretamento para aumentar a capacidade de atendimento da demanda de terceiros, etc.) e a navegação de apoio marítimo (usuário final da navegação contratando a disponibilidade da embarcação para atender às suas próprias demandas). No transporte de cargas o afretamento serve para aumentar a capacidade de transporte do prestador do serviço, enquanto que no apoio marítimo o afretamento serve para o tomador do serviço contratar a disponibilidade da embarcação. Portanto, igualar os afretamentos nas duas navegações, cujos objetivos são distintos, desacata o princípio da isonomia, por dar tratamento igualitário a situações diversas. Resta então analisar a conveniência ou não de tratar desigualmente os usuários do apoio marítimo.

Cumprido salientar que no apoio marítimo não existe a obrigação de ter uma embarcação de tipo semelhante para afretar, nem uma proporção entre a frota própria e a afretada. Outrossim, a operação em benefício próprio comprova a operação comercial da EBN, bastando para isso uma autodeclaração da empresa. Essas características fazem com que as EBN petrolíferas prescindam da necessidade de investir em frota própria, ou mesmo de prestar o serviço a terceiros, tornando-se meramente usuárias do serviço de apoio marítimo. Esse fato comprova-se pela análise da frota da Petrobras (apenas uma embarcação obsoleta supridora de plataforma, de 1976) e da OGX (apenas uma embarcação afretada a casco nu). Sendo assim, essas duas empresas possuem mais similaridades do que diferenças com as demais empresas usuárias do apoio marítimo. O privilégio sobre as demais empresas não tem a contrapartida de investimentos na frota nacional. Nesses termos, resta incontroverso que o atual entendimento não garante a isonomia no acesso e uso da navegação de apoio marítimo, nem assegura os direitos dos usuários, desacatando frontalmente os objetivos da ANTAQ expressos na Lei nº 10.233/01.

Além disso, é necessário também mensurar a medida das desigualdades impostas pelo atual entendimento da ANTAQ. Mesmo não existindo diferenças jurídicas[2] muito significativas entre os dois tipos de contratos, há relevantes consequências fiscais que afetam a navegação de apoio marítimo como um todo, repercutindo tanto na forma de conduta anticompetitiva, como no aumento da carga tributária de parte das contratações.

Para quantificar a diferença tributária, é necessário ressaltar que o contrato de afretamento por tempo consiste em contrato complexo que inclui a transferência do bem, didaticamente caracterizada pela “obrigação de dar” a embarcação, e a prestação de diversos serviços com cessão de mão de obra, caracterizada pela “obrigação de fazer”. Entretanto, no valor final do contrato, a parte relativa à locação da embarcação é majoritariamente superior, ficando entre 65% e 85% do valor do contrato, conforme o tipo de embarcação. A característica de complexidade do contrato de afretamento foi reconhecida pelo STJ, no julgamento do REsp 1054144/RJ, que decidiu pela ilegitimidade da cobrança do ISS sobre o afretamento de embarcação.

O contrato de serviços também engloba em um único contrato tanto a prestação de serviços quanto a locação da embarcação, nas mesmas proporções que o anterior. Porém, nesse caso, existe a incidência de ISS sobre todo o contrato, mesmo tendo o STF determinado a inconstitucionalidade da cobrança de imposto de serviço sobre locação de bem móvel (RE nº 116.121-3/SP julgado pelo STF, publicado no DJ de 25/05/2001). Portanto o diferencial tributário entre os dois contratos é alíquota do ISS estabelecida pelo município e que, normalmente, corresponde a 5% (cinco por cento) do valor total do contrato de prestação de serviços, taxando inclusive a locação da embarcação.

**B) Permitir, somente no apoio marítimo, que as não-EBN afretem embarcações brasileiras por tempo.**

A segunda alternativa “Permitir, somente no apoio marítimo, que as não-EBN afretem embarcações brasileiras por tempo” tem a vantagem de ser concisa na solução do problema mais relevante e de consequências mais imediatas, que é a falta de isonomia da contratação do apoio marítimo e seus efeitos deletérios em um mercado já desaquecido. Além disso, ao tratar a navegação de apoio marítimo de maneira diferente das demais, a exemplo do que já ocorre na Resolução 1.811/10 (critério regulatório para comprovação da operação comercial), garante coerência entre as normas, visto que, se é o fretador quem comprova a operação comercial no apoio marítimo, não há necessidade do afretador também ser EBN.

Isto posto, deve-se mensurar o tamanho do mercado possivelmente afetado pela escolha da alternativa, considerando que a principal empresa contratante, a Petrobras, é também EBN. Ou seja, usando como critério a participação na produção de petróleo, para aproximadamente 85% (oitenta e cinco por cento) do mercado não haveria mudanças. Porém, o fim da regra que obriga a Petrobras a ser a operadora única do pré-sal e seu programa de desinvestimentos abrem caminho para elevar a participação de outras petroleiras na produção de petróleo e gás no Brasil, o que tende a diversificar os contratantes e aumentar a parcela do mercado afetada[3].

**C) Permitir, somente no apoio marítimo, que as não-EBN afretem embarcações brasileiras ou subafretem embarcações estrangeiras por tempo.**

Essa alternativa acata exatamente, tanto ao pedido do IBP, quanto à proposta de dispositivo encaminhada pela ABEAM no Ofício nº 21/2015, transcrita abaixo:

*“§ YYY° - As empresas brasileiras de navegação que possuam outorga para operar na navegação de apoio marítimo, e apenas estas, poderão celebrar contrato de afretamento ou subafretamento por tempo, de embarcações de apoio marítimo, de bandeira brasileira ou estrangeira, para a mesma atividade, vedada a contratação de transportes de carga, com seus clientes finais, sejam estas outras EBN ou concessionárias ou operadoras autorizadas pela ANP ou ainda seu contratante final, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.”*

Assim, considerando a solicitação do mercado, será avaliada a conveniência de permitir o subafretamento de embarcações estrangeiras por não-EBN, analisando-se a viabilidade jurídica e mensurando a parcela de mercado impactada por essa decisão. Nesse sentido, destaca-se, preliminarmente, a determinação da Lei nº 9.432/97:

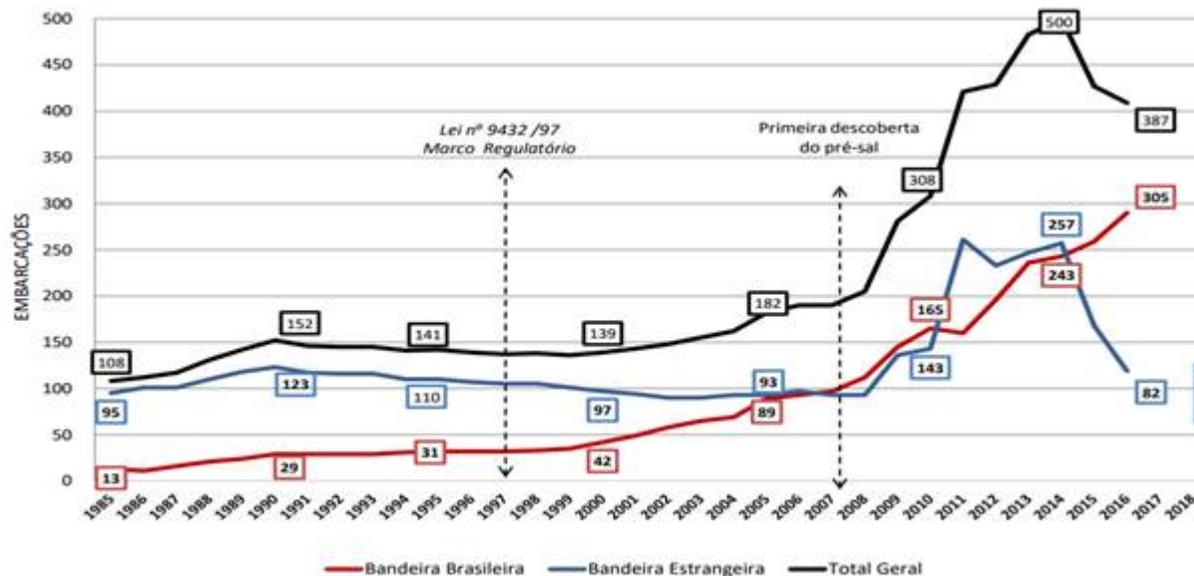
*“Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10º.*

Exsurge, portanto, clara e insofismável a necessidade da embarcação estrangeira ser afretada por uma EBN para participar da navegação nacional de apoio marítimo. Contudo, as manifestações enviadas à ANTAQ advogam que não haveria proibição legal de uma embarcação estrangeira ser inicialmente afretada por uma EBN, cumprindo todos os trâmites regulamentares e obtendo o Certificado de Autorização de Afretamento - CAA, e posteriormente subafretada para uma petrolífera não-EBN. Ao se filiar a esse entendimento, é imperioso verificar as obrigações e responsabilidades da EBN que viabiliza a contratação, conforme a modalidade de afretamento.

Sendo o afretamento inicial a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, a EBN afretadora recebe a gestão náutica e comercial e, após armar e tripular, disponibiliza a embarcação à petrolífera não-EBN, por meio de um subafretamento por tempo. Neste caso, a EBN teria papel proeminente na prestação do serviço de apoio marítimo. Em contrapartida, se a embarcação estrangeira é afretada por tempo pela EBN e subafretada também por tempo para a petrolífera não-EBN, a gestão náutica fica com o proprietário estrangeiro e a gestão comercial com a petrolífera. Neste outro caso, a EBN teria apenas o papel secundário de intermediar a contratação da embarcação, possibilitando que empresas não autorizadas prestem o serviço de apoio marítimo. Portanto, o subafretamento por tempo de embarcações estrangeiras a empresas não-EBN somente poderia ocorrer se o afretamento inicial fosse a casco nu, ficando a gestão náutica da embarcação com uma EBN.

Nesta seara, é importante mensurar o tamanho do mercado abarcado, diferenciando-o da alternativa anterior, em que as empresas não-EBN somente poderiam afretar embarcações brasileiras. No gráfico abaixo é possível verificar a evolução da participação de embarcações brasileiras e estrangeiras na navegação de apoio marítimo.

Gráfico 1: Participação das bandeiras brasileira e estrangeira na navegação de apoio marítimo.



Fonte: ABEAM, em: <http://www.abeam.org.br/arquivos/1491240624.pdf>

O cenário de preços baixos do barril de petróleo, a partir de 2014, fez as petrolíferas alterarem os cronogramas de projetos, arrefecendo o mercado de apoio marítimo internacional. No Brasil, os efeitos da operação lava-jato, com a Petrobras no centro da investigação, reduziram os investimentos e desfizeram contratos, provocando ainda maior desaquecimento no setor de petróleo e gás nacional. Isso refletiu no número total de embarcações de apoio marítimo em operação. Porém, devido à política pública de preferência à embarcação nacional e à atuação da ANTAQ, o número de embarcações brasileiras em operação não reduziu tanto quanto o número de estrangeiras, conforme atestado pelo relatório do BNDES[4]:

*“Nesse cenário, desde o fim de 2014, os armadores que detêm embarcações nacionais não contratadas vêm solicitando o bloqueio da autorização da Antaq para as embarcações similares de bandeira estrangeira com contrato vigente, de modo a obter a prioridade nas operações com a Petrobras e outras empresas (“afretadoras”). De fato, entre dezembro de 2014 e agosto de 2015, a quantidade de*

*embarcações de apoio estrangeiras em operação no país reduziu-se de 257 para 219 (aproximadamente 14,8%), ao passo que o número total de embarcações (nacionais e estrangeiras) diminuiu apenas 7,2%”.*

Portanto, exceto algumas poucas embarcações sem contrato, as petrolíferas seguem absorvendo a oferta de bandeira nacional, mas o ponto de saturação está perto do limite, a exemplo dos PSVs, cuja frota já é formada essencialmente por embarcações brasileiras. Aos estrangeiros resta disputar contratos de afretamento de barcos específicos, como PLSVs e RSVs, mas mesmo nesses casos já há embarcações nacionais bloqueando. Assim, a perspectiva em curto prazo é que a permissão, ou não, das petrolíferas subafretarem embarcações estrangeiras tende a ter seus efeitos minimizados.

**D) Permitir o afretamento por não-EBN em todos os tipos de navegação.**

A alternativa está de acordo com o texto das Emendas 55 e 56 ao PL 1572/2011, apoiado pela ABDM. Entretanto, encontra resistência dos representantes das EBN, não possui respaldo legal e pode trazer efeitos nocivos para a política de marinha mercante nacional.

A análise do afretamento por não-EBN no transporte de mercadorias, especialmente na cabotagem, passa necessariamente pelo entendimento sobre o uso que o afretador fará dos direitos sobre a embarcação e sobre as funções do afretamento. Nesse sentido, Samir Keedi e Paulo de Mendonça (2000)[5], lecionam que *“o afretamento é o ato de alugar, arrendar, tomar para si um navio para operá-lo ou embarcá-lo, podendo ser realizado por um armador ou embarcador que necessita de um navio”*.

Da mesma forma, Garrute, Pinheiro, Mendes e Oliveira (2015)[6] esclarecem que o afretamento possui duas vertentes: o afretamento pelas empresas de navegação e o afretamento nas vendas marítimas. As empresas de navegação fazem o uso do afretamento para complementar sua frota já existente, minimizar os riscos e fluxos de capital e também reduzir custos. Já o afretamento nas vendas marítimas ocorre quando o afretador, que será ou o exportador ou o importador, faz uso da embarcação afretada para agregar vantagens econômicas, operacionais ou logísticas na comercialização de suas mercadorias[7].

Assim, a doutrina e a literatura maritimistas entendem ser possível o afretamento por não-EBN também no transporte de cargas, especialmente no afretamento por viagem, cujas gestões náutica e comercial ficam com o fretador, que assume todas as responsabilidades de transportador aquaviário, incluindo a emissão do conhecimento de carga. Entretanto, uma análise aprofundada deve verificar os efeitos da permissão indiscriminada teria sobre a política pública de proteção da bandeira nacional e se isso viabilizaria a prestação de serviços de transporte por empresas não autorizadas.

A Lei 9.432/97 traz a seguinte definição de afretamento por viagem (Art. 2º): *“III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens”*. Pelas similaridades que possui com o contrato de transporte, alguns autores divergem sobre a natureza jurídica do contrato. Conforme explicitam Chaves, Prado e Filho[8]

*“Quanto à natureza jurídica do contrato, a doutrina aponta divergência, sustentando alguns estudiosos ser contrato de fretamento, inobstante sua natureza mista. Há, no entanto, quem sustente se tratar de autêntico contrato de transporte, ou, na terminologia adotada por Neri (2006, p.6) eis que a prestação envolvendo as partes contratantes simplesmente implica no ato de transferir coisas de um lugar para outro.*

*No entanto, a diferença fundamental entre o contrato de transporte e o de fretamento reside no próprio objeto do contrato: no fretamento, se visa a exploração comercial e utilização do navio, tanto para o transporte de bens quanto de pessoas; ao passo que no transporte, o foco são as mercadorias que o transportador se obriga a levar até determinado porto. Assim, no fretamento o transporte fica em segundo plano, tanto assim o é que ao afretador, no VCP, só interessa determinado navio, ao passo que no transporte sequer há a necessidade de especificação do navio, mas apenas da mercadoria.*

*No mais, no campo logístico, o contrato de transporte instrumentaliza os transportes de mercadoria através da navegação liner, ao passo que os contratos de fretamento são mais afetos ao transporte de mercadorias no chamado mercado tramp”.*

Outro quesito utilizado para determinar a natureza dos contratos é a existência de escalas pré-definidas. Na instância judicial já foi utilizada a argumentação de que no contrato de afretamento não há uma rota regular, mas apenas mercadorias que deverão ser entregues em determinados pontos, enquanto que no contrato de transporte marítimo existem rotas e escalas definidas. Esse entendimento envolve julgados dos Tribunais de Justiça de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte<sup>[9]</sup>. Em todos esses casos, a necessidade de definir a natureza do contrato era tributária.

Portanto, além da doutrina explicitar a possibilidade do afretamento feito por não-EBN nas vendas marítimas, verifica-se pelas decisões judiciais o largo uso dos contratos de afretamento por viagem no transporte de cargas em linhas não regulares. Nesses casos, os afretadores são empresas que necessitam contratar transporte, normalmente empresas de grande porte e que têm muitos ativos, tais como Petrobras (que também é EBN), Vale[10], Fiat, CSN, entre outras.

Por outro lado, a liberação do afretamento por não-EBN na cabotagem geraria o risco do seu uso não por empresas que desejam o melhor posicionamento de seus produtos, mas por intermediários que, sem embarcação própria ou autorização da ANTAQ, passariam a oferecer a terceiros o serviço de transporte aquaviário. Por não precisar ter frota própria, seus custos seriam menores do que os das empresas que investem na marinha mercante nacional, criando uma concorrência desleal. Seria também a prestação por um particular de um serviço de competência federal sem o instrumento de delegação dessa competência. Mesmo que transportasse carga própria, haveria o risco do desvio de função e maior complexidade na fiscalização, gerando externalidades negativas. Assim, os possíveis efeitos danosos ao mercado e à política de defesa da frota brasileira dissuadem a escolha dessa alternativa.

- **Questão 2:** *Revisão do prazo para o carregamento ou recebimento de embarcações, para o transporte de granéis sólidos e carga geral solta.*

A RN-01 define em seu Art. 2º, inciso XXXI, que o prazo de recebimento ou carregamento é: *“intervalo de tempo, informado na circularização, em que a empresa solicitante de afretamento pretende receber a embarcação ou realizar o carregamento da carga”*. Essa é a janela de tempo em que as empresas interessadas em responder à circulação deverão estar aptas para dar o aviso de prontidão[11], nos casos de afretamento por viagem ou por espaço, ou para disponibilizar sua embarcação, quando o afretamento for por tempo ou a casco nu. A RN-01 foi a primeira norma de afretamento da ANTAQ que estipulou prazo de recebimento ou carregamento, determinando na cabotagem e no longo curso prazos fixos e distintos conforme o perfil de carga.

Internacionalmente a janela de disponibilidade requerida é conhecida como *Laycan*, uma abreviatura de *‘layday cancelling date’* ou *‘laydays cancelling’*, variando entre 5 a 10 dias. Conforme consta no Dicionário de Termos Marítimos[12], *“O termo é utilizado nos afretamentos por viagem, referente ao período de tempo entre o início do ‘laytime’ (sendo o início do ‘laytime’ quando o afretador pode começar o carregamento) e a data de cancelamento (sendo a data após a qual o afretador pode repudiar o contrato de afretamento caso o navio não tenha chegado à porta ou local de carregamento especificado). Este período, também chamado de ‘spread laycan’, é tipicamente expresso em duas datas, por exemplo, ‘laycan 25 March/2 April’”*.

Apesar de também ser tratado no mesmo dispositivo da Resolução (Art. 7º, §1º), o prazo de antecedência mínima para a circularização não se confunde com o prazo de recebimento ou carregamento. Os limites de antecedência mínima, também conhecidos como prazo de mobilização, contados retroativamente da data requerida para entrega da embarcação ou do primeiro dia de carregamento, também variam em função da navegação

e perfil de carga. Este período de tempo foi estabelecido para que a empresa interessada em disponibilizar seu navio possa aprovisioná-lo e reposicioná-lo de onde estiver até o local designado. Quanto maior o prazo de antecedência, maior o número de embarcações que poderão bloquear a circularização, porém aumenta também o tempo de espera entre a circularização e o efetivo transporte da carga. Importante observar que o prazo de antecedência muito curto inviabiliza o posicionamento de uma embarcação brasileira para atender determinada circularização, já que amplitude da costa brasileira é bastante extensa, chegando a ter mais de 3.500 milhas náuticas entre seus extremos. Na prática, isto significa que o posicionamento de uma embarcação leva em média 5 dias. É importante considerar também que os principais terminais portuários já possuem suas janelas de atracação definidas, inviabilizando, na maioria das vezes, uma atracação imediata na chegada do navio.

**A) Adaptar o texto da RN-01, contemplando a regra de tempo mínimo de 5 dias para o carregamento ou recebimento da embarcação no transporte de granéis sólidos ou carga geral solta, conforme as regras já implementadas no SAMA.**

Como aspectos positivos da alternativa destacam-se a continuidade das regras hoje praticadas e a prescindibilidade de alterações no sistema. Pelo fato da regra descrita na RN-01 nunca ter sido efetivamente aplicada, não há evidências de que o prazo de 5 dias seja insuficiente para o recebimento ou carregamento da embarcação no perfil de carga em comento. Pelo mesmo motivo, não há registro no SAMA sobre cancelamento de contratos de afretamento devido à extrapolação do citado prazo. Entretanto, também não existem reclamações por parte de afretadores pela não aplicação da regra. Uma possível explicação é que o afretamento para o transporte de granéis sólidos e de carga geral solta ocorrem geralmente na totalidade da embarcação (casco nu, tempo uma única viagem ou por viagem). Assim, o fretador atende apenas um “cliente” por vez, evitando conflitos entre o fretador e diversos afretadores, como seria o caso de afretamento por espaço, no transporte de contêineres. Por não ser um serviço oferecido em linhas regulares, os riscos de não atendimento das expectativas do afretador e de descumprimento dos prazos são minimizados com cláusulas contratuais entre as partes.

**B) Alterar o SAMA para que o prazo de carregamento ou recebimento da embarcação no transporte granel sólido e carga geral solta seja máximo de 5 dias, conforme o texto da RN-01.**

A vantagem reside na concretização de uma regra inserida na RN-01, tendo passado por Audiência Pública e por aprovação da Diretoria. Entretanto, ao dar efetividade à regra, pode-se alterar a dinâmica do mercado, criando a obrigatoriedade de nova circularização quando o prazo for extrapolado, sem que esse aumento da burocratização comprovadamente agregue externalidades positivas ao sistema.

**C) Estabelecer, tanto no texto da RN-01 quanto no SAMA, um prazo maior do que 5 dias para o carregamento ou recebimento da embarcação no transporte de granéis sólidos e carga geral solta.**

O aumento da janela de disponibilidade para recebimento da embarcação traz como vantagem dar mais flexibilidade para o fretador dar o aviso de prontidão. Porém, ao não estabelecer uma janela “mínima” de dias, permitirá que o afretador estipule prazos exíguos na circularização, dificultando o bloqueio.

- ***Questão 3: Flexibilização das regras e facilitação do transporte no âmbito dos acordos bilaterais, nos casos de inexistência de embarcação das duas partes para realizar o transporte de um perfil de carga específico.***

A partir de 2016 representantes dos usuários do transporte no tráfego Brasil-Chile solicitaram às autoridades brasileiras que denunciassem o Acordo Bilateral, pois entendiam que os valores pagos no transporte e o nível do serviço poderiam melhorar com o aumento da concorrência. Entre as queixas apresentadas por esses usuários estava a necessidade de obter um Certificado de Liberação de Carga Prescrita - CLCP a cada embarque, apesar de ser de pleno conhecimento a inexistência de embarcação para transporte de veículos ou de carga geral solta, brasileira ou

chilena, atuando na rota. Esse documento passou a ser visto como um entrave nas negociações de fretes, por aumentar a burocracia e impedir negociações por prazos maiores.

Depois de amplo debate sobre o tema, o governo brasileiro posicionou-se sobre o assunto no sentido de não renovar o Acordo Bilateral quando do seu vencimento. Assim, por meio do Ofício nº 24/2017-SEI-SE-CAMEX, a ANTAQ foi informada que:

*“O Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), em sua 112 Reunião, realizada em 25 de julho de 2017, decidiu não renovar em 2020 o Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile sobre Transportes Marítimos. Os ministros, adicionalmente, por não haver disponibilidade de embarque em navios de carga geral (breakbulk) e navios roll on-roll off de bandeira chilena ou brasileira para a rota, decidiram pela concessão de waiver estendido para esses tipos de embarcação durante a vigência do acordo.*

*A decisão do Governo brasileiro já foi informada à República do Chile por meio da Nota Verbal, cuja cópia segue em anexo. Nesse sentido, a Secretaria Executiva da CAMEX, responsável por acompanhar a implementação das deliberações fixadas pelo Conselho de Ministros, roga a ANTAQ, autoridade brasileira responsável pela autorização da concessão de waiver no Brasil, a implementar a decisão do Conselho de Ministros, no sentido de permitir que os usuários de embarcações roll on-roll off e breakbulk na rota Brasil-Chile possam obter waiver estendido”.*

**A) Não alterar a RN-01, tendo em vista que já existe em tramitação uma minuta de Resolução que viabiliza a liberação de carga prescrita no tráfego Brasil-Chile (Processo nº 50300.008129/2017-14).**

Visando a implementação da decisão do Conselho de Ministros, foi elaborada uma proposta de Resolução tratando exclusivamente do tema. Por não alterar direitos ou obrigações dos regulados, entendeu-se que essa proposta de Resolução não necessitaria de Audiência Pública, devendo, entretanto, a Procuradoria Federal junto à ANTAQ ser consultada sobre esse entendimento. Essa alternativa possui a vantagem de implementar de maneira prática e sem demora a decisão governamental. Porém, atende apenas aos casos de inexistência de embarcação no tráfego Brasil-Chile.

**B) Alterar a RN-01 criando mecanismos para permitir, em todas as situações em que inexistir embarcação das duas partes para o transporte de um perfil de carga, que o usuário obtenha um CLCP por um prazo determinado.**

Essa alternativa possui a vantagem de ser mais ampla e abranger todos os casos em que inexistirem embarcações dos países signatários operando em um tráfego protegido por Acordo Bilateral. Permite também detalhar melhor os procedimentos operacionais que viabilizam a emissão do CLCP por prazo. Porém, tem a tramitação mais lenta e depende de Audiência Pública. Cabe ressaltar que em 2015 e 2016 foram emitidos 151 Certificados, sendo que apenas quatro não foram para o transporte de veículos em navios roll on-roll off entre o Brasil e Chile.

[1] NERY JUNIOR, Nelson. Princípios do processo civil na constituição federal. 5. ed. rev. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999. p. 42-50.

[2] Ressalta-se, porém, que o amplo e difundido uso de contratos de afretamento por tempo padronizados proporciona às contratações maior rapidez, segurança e redução de custos, uma vez que tais modelos foram elaborados por comitês e tiveram suas cláusulas já interpretadas pelos tribunais. Assim, na medida em que o uso de contratos-padrão se difunde, aumentando o número de situações submetidas às cortes e consolidando entendimentos, sua adoção deixa de ser mero facilitador da contratação e passa a ser um elemento que agrega segurança jurídica aos atos praticados.

[3] Segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP), em 2016, a produção fora da Petrobras, que era de 16,5% do total, subiu para 18,4%, chegando a 457 mil barris diários; Em 2017, a previsão é de que essa parcela aumente cerca de 90%, para 870 mil barris diários em média.

[4] DI LUCCIO, Filipe Bordalo e DORES, Priscila Branquinho das. O mercado de apoio offshore – panorama e perspectivas. BNDES Setorial de Construção Naval. Nº 43, p. 295-323. Em: [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/9581/1/BS%2043%20O%20mercado%20de%20apoio%20offshore%20E%2080%93%20panorama%20e%20perspectivas\\_P\\_BD.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/9581/1/BS%2043%20O%20mercado%20de%20apoio%20offshore%20E%2080%93%20panorama%20e%20perspectivas_P_BD.pdf)

[5] KEED, Samir; MENDONÇA, Paulo C. C. de. Transportes e Seguro no Comércio Exterior. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000. p. 97

[6] GARRUTE, Mateus; MENDES, Daniel; PINHEIRO, Adalberto; e OLIVEIRA, Michel. Contrato de Afretamento na Cabotagem. RVMD, Brasília, V. 9, Nº 1, p. 245-268, 2015 Em: <https://portalrevistas.ucb.br/index.php/rvmd/article/viewFile/5738/3885>

[7] A Professora Eliane Martins (2013, p. 62) elenca uma série de benefícios na utilização dessa ramificação: I. As possíveis vantagens comparativas do preço do *hire* dos contratos de fretamento dos navios *tramp* com relação ao preço de frete devido em contratos de transporte em navios *liners*; II. Atuação efetiva da empresa no comércio internacional e utilização constante do transporte marítimo ou por vias navegáveis;

III. Falta de navios *liners* ou de espaço para o transporte da carga; IV. Celeridade e flexibilidade; V. Peculiaridades das rotas e escalas e dos mercados; VI. Natureza da carga; VII. Especificidades ou exigências decorrentes das tratativas negociais e do contrato.

[8] CHAVES, ÉRICO L. C.; PRADO, NELSON; FILHO, WALDYR M. Contrato de fretamento por viagem (VCP) Disponível em: <https://portogente.com.br/colunistas/eliane-octaviano/contrato-de-fretamento-por-viagem-25875> Acesso em: AGO/2017

[9] No julgado do TJ-RN (2010.002522-3 – rel. Des. Amaury Moura Sobrinho – j. 7.10.2010), o acórdão destaca as diferenciações entre os tipos de afretamento; Já o Tribunal de Justiça de São Paulo também enfrentou a questão no Proc. 0006496-50.2011.8.26.0587; Não diferente foi a interpretação dada pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (Proc. 0370369-26.2009.8.19.0001).

[10] O modelo de contrato de afretamento por viagem utilizado pela Vale está disponível no site: [http://www.fleetle.com/a/d/pdf/rio\\_doce\\_ore.pdf](http://www.fleetle.com/a/d/pdf/rio_doce_ore.pdf)

[11] Aviso de Prontidão ou *Notice of Readiness* - NOR é a notificação feita pelo comandante do navio ao afretador, embarcador, consignatário, endossatário ou portador do conhecimento de carga – BL, de que o navio chegou ao porto ou berço, conforme o caso, e está pronto, em todos os sentidos, para realizar o embarque ou desembarque da carga, de acordo com as previsões do contrato.

[12] Em *J. Schofield, Laytime and Demurrage, 5 Ed., LLP, London, 2004; P. Brodie, Dictionary of Shipping Terms, 4 Ed., LLP, London, 2003 at p. 140.* – Livre Tradução.

[https://www.proz.com/kudoz/english\\_to\\_portuguese/transport\\_transportation\\_shipping/1669750-laycan.html](https://www.proz.com/kudoz/english_to_portuguese/transport_transportation_shipping/1669750-laycan.html)

### 2.3. Escolha da alternativa (Defina claramente a melhor opção regulatória, apresentando as justificativas técnicas)

O afretamento por não-EBN no apoio marítimo já vem sendo discutido há bastante tempo. Doutrina, prestadores e tomadores do serviço são unânimes na solicitação de alteração do entendimento da ANTAQ. Diante do atual quadro de desaceleração dos investimentos no setor, a questão ganha maior relevância. Nesse sentido, a Agência foi novamente instada a se posicionar sobre a questão.

A análise das opções regulatórias indica que manter o *status quo* (alternativa A) não alcança os objetivos almejados e afronta um dos objetivos basilares da regulação, que é garantir a isonomia na contratação dos serviços (Lei 10.233/01, Art. 27, IV). A alternativa B - *permitir que, somente no apoio marítimo, as não-EBN afremem por tempo* – soluciona a questão para a parcela mais expressiva das contratações no apoio marítimo (direito das não-EBN contratarem embarcações brasileiras por meio de contrato de afretamento), mas mantém as restrições para a contratação de embarcações estrangeiras. A alternativa C - *permitir, somente no apoio marítimo, que as não-EBN afremem embarcações brasileiras ou subafremem embarcações estrangeiras por tempo* – atende exatamente ao pleito da ABEAM e do IBP, mas pode ter como consequência a abertura do mercado de apoio marítimo para a operação de empresas estrangeiras, tendo as EBN apenas o papel secundário de intermediar os contratos. Já a alternativa D - *permitir o afretamento por não-EBN em todos os tipos de navegação* – é a mais liberalizante, mas coloca em risco a operação das EBN de cabotagem, já que permitiria às não-EBN afremem para prestar serviços a terceiros. Assim, em relação à Questão 1, entende-se que a alternativa que atende aos objetivos propostos, sem trazer riscos de abertura do mercado nacional para a operação de empresas não autorizadas a prestar o serviço é a alternativa B - *permitir que, somente no apoio marítimo, as não-EBN afremem por tempo*.

A síntese da alternativa escolhida é a atuação pontual da ANTAQ no ponto de maior relevância, garantindo a isonomia de contratação de embarcações brasileiras no apoio marítimo. Em relação à contratação de embarcações estrangeiras, somente seria permitido se fossem afretadas a casco nu para uma EBN e depois subafretada por tempo para a petrolífera, ou afretada por tempo pela EBN e feito um contrato de prestação de serviços com a petrolífera. Dessa forma, a alternativa escolhida amplia as possibilidades de contratação no apoio marítimo, mantendo a exigência de que o serviço seja prestado por uma empresa autorizada. O foco da Agência passa a ser quem é o responsável pela operação, o qual deverá ser uma empresa autorizada a prestar o serviço, e não quem é o afretador.

Quanto ao uso de contrato de afretamento por viagem no transporte de cargas de cabotagem, continuaria proibido. Essa forma de contratação, apesar de amplamente utilizada no longo curso e defendida pela doutrina, não foi apresentada como um problema das empresas usuárias do serviço de cabotagem e, portanto, não seria objeto de alteração regulatória no momento.

Em relação à Questão 2 - *Revisão do prazo para o carregamento ou recebimento de embarcações, para o transporte de granéis sólidos e carga geral solta* – a Alternativa A, representa a continuidade da regra hoje aplicada, sendo necessário adaptar o texto da

RN-01. Já a Alternativa B significa aplicar a regra descrita na RN-01, sendo necessário alterar o SAMA. A alternativa C altera tanto o texto da RN-01, quanto o SAMA, sendo necessário também apresentar fundamentação técnica para justificar o novo prazo que seria estipulado.

Tendo em vista que não há reclamações dos grupos de interesse sobre a regra hoje aplicada e que não se vislumbram benefícios regulatórios em estipular, no transporte de granel sólido ou carga geral, um prazo máximo de carregamento ou recebimento da embarcação, a opção de menor impacto e que atende aos objetivos listados é a Alternativa A - *Adaptar o texto da RN-01, contemplando a regra de tempo mínimo de 5 dias para o carregamento ou recebimento da embarcação no transporte de granéis sólidos ou carga geral solta, conforme as regras já implementadas no SAMA.*

Para a Questão 3 foram analisadas duas alternativas. A alternativa A sugere manter a RN-01 nos termos atuais e viabilizar a concessão de CLCP por prazo em uma outra Resolução. Já a Alternativa B busca implementar o CLCP por prazo dentro da RN-01, alterando as regras de emissão desse documento. Tendo em vista a decisão dos ministros da CAMEX, a urgência no atendimento da questão e o fato dessa opção atender à grande maioria dos certificados emitidos, entende-se que a Alternativa A - *não alterar a RN-01, tendo em vista que já existe em tramitação uma minuta de Resolução que viabiliza a liberação de carga prescrita no tráfego Brasil-Chile* – é a que melhor atende aos objetivos estipulados.

2.4. **Capacidade de implementação** (Informe se há capacidade para implementação da alternativa escolhida. Mensure, caso haja, o impacto relativo a necessidade de pessoal, contratação de serviços de terceiros, conhecimento e equipamentos.)

As competências legais da ANTAQ e seu corpo técnico possuem plena capacidade para fazer as alterações normativas. Porém, em relação às alterações no SAMA – Sistema de Afretamento da Navegação Marítima para permitir que os fretadores no apoio marítimo façam o registro do afretamento, seria necessário consultar a STI – Secretaria de Tecnologia da Informação.

2.5. **Acompanhamento dos resultados** (Identifique como será acompanhada a eficiência, eficácia e efetividade da proposta: Situação do problema, o que foi feito, qual o custo e tempo para os grupos de interesse e para a ANTAQ.

A eficácia da proposta poderá ser medida com a análise da quantidade de afretamentos realizados por não-EBN no apoio marítimo. A eficiência dependerá da análise comparada entre os contratos de prestação de serviço no apoio marítimo e os contratos de afretamento cujos afretadores não são EBN. Para avaliar se houve algum efeito negativo da decisão, poderá ser monitorado se houve aumento de denúncias ou autos de infração relativos ao uso de contratos de afretamento para dissimular casos de empresas não autorizadas prestando os serviços exclusivos de EBN.

**Aprovação:**



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Guimarães Trajano, Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários**, em 21/12/2017, às 17:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 1º da Portaria nº 210/2015-DG da ANTAQ.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **0408191** e o código CRC **6C44F4E7**.

Referência: Processo nº 50301.001230/2013-01

SEI nº 0408191