



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## NOTA TÉCNICA Nº 114/2023/GRN/SRG

Assunto: **Decreto 10.139 - 5ª etapa da Revisão e Consolidação - pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio" e BR do Mar.**

Tema: *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.*

Tema: *Retomada da ação de revisão e consolidação em obediência ao Decreto n. 10.139.*

### 1. INTRODUÇÃO

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

3. A presente nota atende à Ordem de Serviço n. 182/2023/GRN/SRG (1979446) e à Ordem de Serviço n. 280/2023/GRN/SRG (2070948).  
É o relatório.

### 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

4. Inicialmente, os autos tiveram como objeto a 5ª etapa da Revisão e Consolidação determinada no [Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019](#), dentro da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio". À época, para atender ao art. 14 do Decreto citado, foram segregados os atos em etapas (rodadas) específicas de ação. A Diretoria da ANTAQ, por meio da [Portaria DG n. 267, de 29 de setembro de 2020](#), discriminou cada uma das 5 etapas e colocou, dentro da última, a temática "Navegação Marítima: Outorga para operar na navegação marítima e de apoio", com prazo de conclusão para 31 de março de 2022.

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

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

6. Adicionalmente, durante a extensão do prazo para a conclusão da indigitada Nota Técnica, a Ordem de Serviço n. 14/2022/GRM/SRG (1534435) havia solicitado que aquelas atualizações decorrentes da lei n. [14.301, de 6 de janeiro de 2022](#), cujos impactos fossem causados na mesma pertinência temática dos autos e que não acarretassem novos direitos/obrigações ao setor regulado, além daqueles dispostos na referida lei, fossem tratados na mesma análise. Diante dessa orientação, a análise relatou que haviam sido identificadas necessidades de atualizações naquelas resoluções que versam a respeito de afretamento (RN - 01), de direitos e deveres dos usuários (Resolução 62) e de outorga na navegação marítima (RN - 05). As duas primeiras estão sendo apreciadas em processos distintos (50300.011176/2021-13 e 50301.001515/2014-14, respectivamente), e a última foi desenvolvida, com destaque, na Resolução-MINUTA GRM (1535499), nestes autos.

7. Comenta-se brevemente que a análise desenvolvida entendeu que ficara dispensada a realização de **Análise de Impacto Regulatório (AIR)**, considerando que, a respeito da linha de ação sobre o Decreto n. 10.139, de 19, trata-se de simples modificações formais (consolidação) à luz do disposto na Portaria DG n. 267; e sobre o BR do mar eram adequações sem acrescentar direitos ou obrigações. No tocante ao disposto na portaria, fora citado o seguinte dispositivo:

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

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

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

- a) A edição de Resolução de consolidação dos normativos atualmente vigentes incidentes sobre a autorização de empresas brasileiras de navegação deveria, se possível, ser postergada para contemplar a regulamentação dos comandos exarados pela Lei nº 14.301/2022, naquilo que couber;
- b) Caso tal entendimento não seja acatado, que a resolução de consolidação entre em vigor 45 (quarenta e cinco) dias após sua publicação no Diário Oficial da União, prazo necessário para os ajustes nos sistemas e documentos internos da ANTAQ decorrentes das alterações promovidas;
- c) Os Art. 5º e 16 da Resolução-MINUTA GRM 1535501 devem ter redação ajustada conforme os seguintes destaques:

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

[...]

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

[...]

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

Art. 16

[...]

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

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

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

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

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

...

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

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

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

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

VI - embarcação de registro brasileiro: a embarcação de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira, inscrita em órgão do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário – SSTA, da Marinha do Brasil e, no caso previsto no art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 7.652, de 3 de

fevereiro de 1988, registrada no Tribunal Marítimo, ou sob contrato de afretamento a casco nu, neste caso, registrada no Registro Especial Brasileiro – REB, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Acórdão: (...)

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

15. À época, em atendimento à determinação de que a SRG promovesse as alterações ali como sendo denominadas de mérito, acompanharam-se as condições externas tendo em vista o prazo atual de revisão e consolidação (1º de dezembro de 2023) bem como o prognóstico de publicação do decreto regulamentador do programa BR do Mar, o que permitiria que toda a atualização dos normativos de outorga ocorresse sob uma única linha de ação.

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

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

Inicialmente, a ANTAQ, como entidade reguladora do setor, planejou aguardar a promulgação desse decreto antes de realizar alterações em suas normas, especialmente nas Resoluções Normativas 01 e 05. No entanto, considerando a urgência em conferir efetividade às políticas públicas da BR do Mar e a necessidade de aprimorar a situação da cabotagem brasileira, entendo ser essencial avançar com os processos de revisão dessas normas fundamentais. Dessa maneira, será possível atualizar e modernizar os procedimentos e requisitos existentes, visando estimular a concorrência, a inovação e a redução dos custos logísticos relacionados ao transporte marítimo. É importante destacar que, quando o referido decreto for publicado, a ANTAQ terá a prerrogativa de analisar a compatibilidade entre as normas revisadas e a nova regulamentação. Se necessário, serão realizados ajustes e revisões adicionais para garantir a harmonização normativa e a congruência entre os dispositivos regulatórios.

Diante do exposto, considerando a importância da revisão dessas normas para impulsionar a cabotagem brasileira, fomentar o crescimento econômico e garantir a competitividade do transporte marítimo de cargas em nosso país, submeto à apreciação desta Diretoria Colegiada a proposta de determinar que a Superintendência de Regulação, em regime de prioridade, retome imediatamente os processos de revisão da Resolução Normativa 01 e 05-ANTAQ, com o objetivo de alinhá-las às novas diretrizes estabelecidas pela BR do Mar.

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

18. Por derradeiro, comenta-se que, durante o decorrer do último estágio de análise, duas demandas foram encaminhadas para esta setorial técnica e que tratavam de possibilidades de melhoria no normativo de outorga de navegação marítima.

19. A primeira a ser citada consta no processo de n. 50300.018461/2022-46 e trata de inexigência da apresentação de balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do último exercício social auditados de forma independente, para situações em a requerente está solicitando outorga com

restrição de potência e não está enquadrada como Microempresa - ME ou Empresa de Pequeno Porte - EPP, nos termos da Resolução Normativa ANTAQ n. 05, de 20216. Em apertada síntese, a apreciação do Colegiado culminou na publicação do Acórdão n. 456-2023-ANTAQ (2026483), que determinou:

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

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

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

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

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

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

I - (...)

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

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

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

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

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

23. Defende-se pela dispensa de AIR por ser mera alteração de redação, sem inovações em direitos ou obrigações, conforme preconiza o art. 4º, IV, do [Decreto n. 10.411, de 30 de junho de 2020.](#), portanto, igualmente entende-se que a materialização do cumprimento do Acórdão n. 456-2023-ANTAQ

(2026483) prescinde de participação social. A [Resolução ANTAQ nº 39, de 3 de março de 2021](#), traz as seguintes hipóteses de dispensa de participação social, das quais se identifica que a temática em apreço se enquadra nas hipóteses tipificadas nos incisos I e II:

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

I - propostas de alterações formais em normas vigentes;

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

III - consolidação de normas;

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

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

VI - edição ou alteração de normas que afetem exclusivamente a organização interna da ANTAQ; e

VII - atos normativos de efeitos concretos, voltados a disciplinar situação específica e que tenham destinatários individualizados.

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

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

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

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

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

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

### 3. ANÁLISE

#### 3.1. do escopo

26. Diante o atual estágio processual da matéria, torna-se imprescindível delimitar o escopo e as possibilidades de linhas de ação. Nesse sentido, identifica-se o seguinte:

- I - Revisão e consolidação da pertinência temática "Outorga para operar na navegação marítima e de apoio";
- II - Programa de estímulo à cabotagem BR do mar, que se subdivide em:
  - a) atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata e integral, redacionais ou de mérito** (notadamente alterações na lei [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#)) (normas de eficácia plena):
    - Definição de embarcação brasileira;
    - Atualização da definição de Empresa Brasileira de Navegação;
    - Mudança de quesitos para obtenção de outorga quando por afretamento a casco nu; e
    - Incorporação da conceituação legislativa a respeito de Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBIN);
  - b) atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **já produzem todos os seus efeitos jurídicos de forma direta, imediata, porém não integral**, pois pode possuir **conceitos éticos-jurídicos indeterminados** (normas de eficácia contida):
    - Definição de instrumento jurídico o qual a EBIN deverá apresentar à ANTAQ para que as EBNs possam dela afretar.
  - c) atualizações infralegais que reflitam as mudanças legislativas que **não produzem, desde logo, todos os seus efeitos, com aplicabilidade indireta, mediata e reduzida**. Necessitam de complementação a ser feita pelo legislador ordinário (no caso em concreto, Decreto) e trata-se de normas de princípio programático, que definem políticas de governo a serem implementadas pelo legislador ordinário (no caso em concreto, Poder Executivo) (normas de eficácia limitada):
    - Construção de entendimento técnico a respeito da outorga de EBN-condicionada, quanto à prescindibilidade ou não de outorga pela ANTAQ, bem como pela necessidade ou não de cadastro no cenário em que não seja objeto de outorga pela Agência.

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

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

### 3.2. *da Análise de Impacto Regulatório e da Participação Social*



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

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

29. A respeito das normas aqui classificadas como de eficácia plena, sua incorporação no ordenamento regulatório prescinde de AIR. Para a análise do presente tema, trazem-se as exceções enumeradas no [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - ato normativo considerado de baixo impacto;

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

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

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

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

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

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

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

[\(Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013\)](#)

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

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

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura;

[\(Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014\)](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4. **CONCLUSÃO**

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

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

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

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

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

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

50. Por fim, foram incorporadas duas demandas de melhoria no normativo de outorga, paralelamente à presente linha de ação, e que foram incorporados nesta análise. A primeira trata de inexistência da apresentação de balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do último exercício social auditados de forma independente, para situações em a requerente está solicitando outorga com restrição de potência e não está enquadrada como Microempresa - ME ou Empresa de Pequeno Porte - EPP; ao passo que a segunda trata das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que tenham por objeto a navegação de apoio marítimo ou portuário até 2.000 HP ou a navegação de cabotagem até 5.000 TPB, doravante restrição de potência, quando estas apresentarem Patrimônio Líquido - PL abaixo do mínimo permitido. Foram realizadas alterações no art. 9º, §§ 3º e 4º (revogação do último), bem como do art. 11, respectivamente. Para ambas as situações, defendeu-se que são casos de dispensa de AIR e consequentemente participação social, enquadrando-se

na situação discriminada no art. 4º, IV, do [Decreto n. 10.411, de 30 de junho de 2020](#) e, respectivamente, nas hipóteses discriminadas no art. 20, I e II, da [Resolução ANTAQ nº 39, de 2021](#).

## 5. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

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

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

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

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

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

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

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

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

III - Tema que só pode ser apreciado após publicação do Decreto regulamentador do programa de estímulo à cabotagem BR do mar e que imprescinde de Análise de Impacto Regulatório:

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

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

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

É o entendimento.

[1] <https://www.df.gov.br/outorga-da-prestacao-de-servicos-publicos/> (acesso em setembro de 2023)

**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 03/11/2023, às 15:29, 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 **1985375** e o código CRC **34E5B13C**.