



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 4/2018/GRI/SRG

Assunto: **Revisão da Resolução nº 1864-ANTAQ, de 4 de novembro de 2010. Motivação detalhada das alternativas regulatórias escolhidas.**

1. DA INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de Nota Técnica sobre proposta de alterações na Resolução nº 1864-ANTAQ, a qual estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação para operar na navegação interior, por empresa brasileira de navegação - EBN, para o transporte de passageiros, cargas ou ambos.

1.2. A revisão da norma está prevista no item 1.4 da Agenda Regulatória da ANTAQ para o biênio 2018-2019, aprovada pela Resolução nº 6235-ANTAQ, tendo sido demanda tanto por setoriais técnicas da Agência como por *players* do mercado.

1.3. O processo de revisão da Resolução conta com a colaboração e participação de setoriais técnicas da Agência, em especial da Gerência de Afretamento da Navegação – GAF da Superintendência de Outorgas – SOG, na forma de reuniões e sugestões encaminhadas nos presentes autos, por meio do documento SEI nº [0466856](#).

2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, estabelece que depende de autorização do órgão competente o afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo na navegação interior de percurso nacional:

*Art. 9º **O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional** ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, **depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos: (grifei)***

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

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelage de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

2.2. A mesma Lei nº 9.432, estabelece as hipóteses que independem de autorização o afretamento de embarcações:

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do [Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969](#), e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelage de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

2.3. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, dispõe que:

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

(...)

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](#);

2.4. A ANTAQ expediu a Resolução nº 1864-ANTAQ em 4 de novembro de 2010, publicada no Diário Oficial da União em 12 de novembro de 2010, por meio da qual disciplina as hipóteses de afretamento na navegação interior, exigindo-se a autorização da Agência para o afretamento de embarcações estrangeiras e o registro dos afretamentos para os casos que independem de autorização.

2.5. Para se ter um panorama dos afretamentos na navegação interior, foi confeccionada a Tabela 1 abaixo, na qual são apresentadas quantidades de afretamentos registrados e autorizados até final do mês de julho de 2018. Entretanto, como a publicação da Resolução nº 1.864-ANTAQ ocorreu no final do ano de 2010, optou-se por utilizar dados registrados pela GAF a partir de janeiro de 2011 na presente análise.

Tabela 1: Quantidade de afretamentos na navegação interior 2011-2018

Ano	Registros	Autorizações
2011	59	13
2012	110	9
2013	47	35
2014	103	28
2015	106	108
2016	91	15
2017	164	27
2018*	95	11

Total	775	246
--------------	------------	------------

* Até final de julho de 2018

2.6. Em resumo, foram realizados o total de 1.021 afretamentos, média de 134,63 por ano. Em relação aos registros a GAF computou 775 afretamentos, média de 102,19 por ano. Tratando-se das autorizações foram 246 afretamentos, média de 32,43 por ano.

3. DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

3.1. A Casa Civil da Presidência da República publicou, em junho de 2018, documento denominado Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de análise de Impacto Regulatório – AIR (ISBN 978-85-85142-84-1).

3.2. O objetivo da Casa Civil é trazer *“orientação para a implementação de AIR por qualquer órgão da administração pública, apresentando um conjunto de padrões mínimos comuns para a aplicação dessa ferramenta”*.

3.3. O subitem 1.4 do primeiro capítulo do documento esclarece em que situações deve ser utilizada a ferramenta de AIR, bem como as hipóteses em que não é aplicável.

3.4. Entre os casos listados em que o AIR não é aplicável consta o de:

“V – atos normativos que visam revogação ou atualização de normas obsoletas, sem alteração de mérito”. (grifei)

3.5. Em princípio, pensou-se que seria necessário realizar verdadeira revisão da Resolução nº 1864-ANTAQ, entretanto, em contato com as áreas envolvidas dentro da ANTAQ e de consulta ao mercado (SEI 0466722; 0612879; 0612889), verificou-se, na verdade, que a norma carece de atualização e modernização, sem contudo rever questões de mérito, as quais já estão suficientemente estabelecidas pela Lei nº 9.432/1997 e práticas do mercado.

3.6. A título de exemplo, uma das demandas comuns - de setores da ANTAQ e de agentes do mercado – visa a implementação de sistema eletrônico, a exemplo do Sistema de Gerenciamento e Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio - SAMA, para a realização de procedimentos próprios aos afretamentos da navegação interior, visto que atualmente a norma prevê que as circularizações devem ocorrer via fax ou correio eletrônico.

3.7. Pelo exposto, não se vislumbrou a necessidade de realização de AIR para a presente proposta de normativo, visto se tratar de atualização e modernização da sistemática dos procedimentos de afretamentos na navegação interior.

4. DAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE AFRETAMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR - SANI

IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

4.1. A Resolução nº 1864-ANTAQ que rege os afretamentos de embarcações para operar na navegação interior, foi expedida em 4 de novembro de 2010, publicada no Diário Oficial da União em 12 de novembro de 2010.

4.2. Ao tomar conhecimento do teor da norma, nota-se a desatualização em relação aos meios previstos para que o setor regulado estabeleça comunicação com a Agência, uma vez que pelas regras atuais as circularizações devem ocorrer via fax ou correio eletrônico, por exemplo.

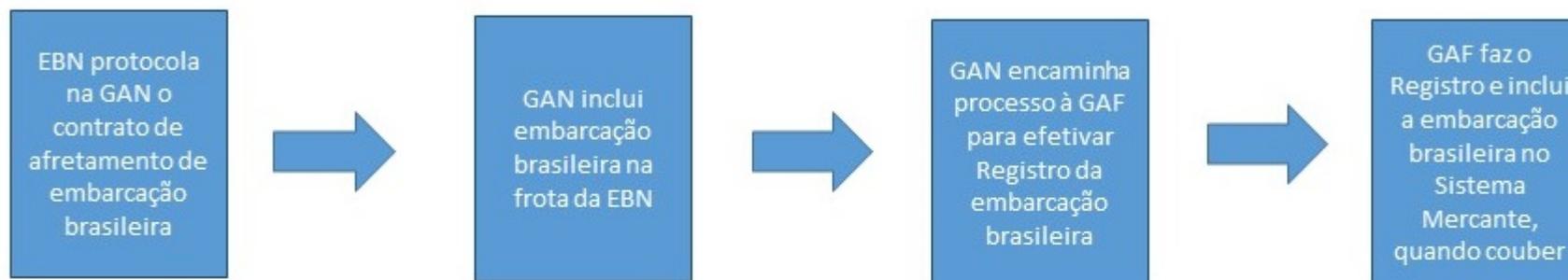
4.3. Outro aspecto relevante está no fato de que em relação aos registros de afretamentos de embarcações brasileiras o trâmite processual pode ser iniciado por gerências distintas. Vejamos, caso a EBN ou a Unidade Regional encaminhe o processo à GAF, essa irá registrar o afretamento - e cadastrá-lo

no Sistema Mercante, quando couber -, e só após toda essa movimentação a GAF direcionará o processo à GAN, para a inclusão de embarcação na frota da empresa, na hipótese de afretamento à casco nu.

4.4. De igual modo, se a opção for por iniciar o processo pela GAN, essa, por sua vez, irá cadastrar o afretamento na frota da EBN no Sistema Corporativo, e posteriormente direcionará o processo à GAF, para a realização do registro e cadastro no Sistema Mercante, quando couber.

Fluxo de Registro de Embarcações Afretadas na Navegação Interior - Resolução 1.864/2010-ANTAQ

Hipótese de início do processo na GAN



Hipótese de início do processo na GAF

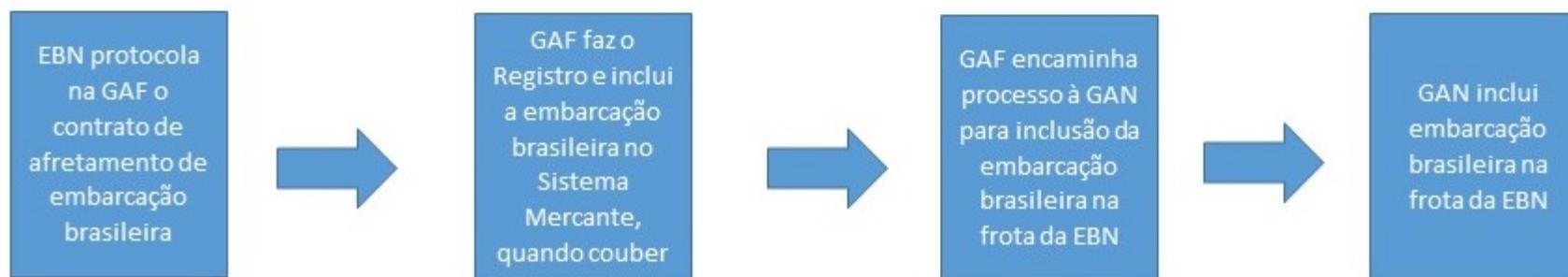


Figura 01: Fluxo de registro de Embarcações Afretadas na navegação Interior.

- 4.5. Percebe-se claramente que há dois pontos de entrada distintos para iniciar os processos de afretamentos, e isso ocorre por falta de normatização da Agência sobre o assunto.
- 4.6. Entende-se não ser recomendável existirem dois pontos de entrada distintos para iniciar os processos de afretamentos, uma vez que a manutenção das condições atuais fragilizam os controles dos processos de afretamento, e podem causar certa instabilidade no setor regulado, pois não se sabe ao certo por onde devem ser iniciados os processos.
- 4.7. Ademais, pela atual norma em vigor, resta claro que os controles dos afretamentos da navegação interior necessitam de maior aprimoramento, visto que o controle dos registros e das autorizações de afretamentos realizados são feitas por um servidor da GAF por meio de duas planilhas em Excel.
- 4.8. A manutenção da atual sistemática pode até mesmo interferir na atuação da Fiscalização, trazendo distorções nos precedimentos, visto que em reunião ocorrida em 04/09/2018 (SEI 0612889), o representante da FENAVEGA afirmou ser comum situação em que EBN's, quando fiscalizadas, são demandadas para apresentarem documentação de embarcações que já não pertencem a suas frotas, mas que um dia fizeram parte por conta de afretamentos que não estão mais vigentes. Relatou, ainda, que por vezes há divergência da frota consultada por meio do site com a apresentada pela fiscalização, que utiliza o Sistema Corporativo.

OPÇÃO PROPOSTA

- 4.9. A implementação de sistema eletrônico, nos moldes do SAMA, objetiva atender demandas das setoriais técnicas envolvidas com afretamento na ANTAQ, bem como os agentes do mercado, uma vez que pelas regras atuais as circularizações devem ocorrer via fax ou correio eletrônico, por exemplo.
- 4.10. Para se ter ideia da necessidade de modernização da atual norma basta citar que o controle dos registros e das autorizações de afretamentos realizados são feitas por um servidor da GAF por meio de duas planilhas em Excel.
- 4.11. Os próprios agentes do mercado reconhecem que o procedimento de afretamento de navegação interior não se mostra demasiadamente complexo, mas que há necessidade de informatização, modernização e atualização da norma. A título de exemplo, transcrevo as palavras do sr. Emerson Noronha, Assessor de Diretoria da EBN Transportes Bertolini Ltda, que podem ser verificadas por no documento SEI 0612879:
- "O processo de afretamento de embarcação na navegação interior feito pela Bertolini não apresenta grandes dificuldades, uma vez que operamos na navegação interior e somente afretamos para EBN devidamente regularizada nos órgãos competentes, o maior entrave que temos é em relação ao envio da documentação (contrato de afretamento, Laudo de entrega de embarcação, CSN, DPP/TIE/PRPM), que é feito fisicamente (entregue em uma unidade da ANTAQ) e também o prazo estipulado de 10 dias para comunicar a ANTAQ".*
- 4.12. Dessa forma, faz-se necessário implementar o Sistema de Gerenciamento de Afretamento na Navegação Interior – SANI, que será o sistema informatizado disponibilizado pela ANTAQ em sua página na internet, com o propósito de agilizar a comunicação entre as empresas brasileiras de navegação e a ANTAQ nas operações de afretamento de embarcações, bem como aprimorar seu gerenciamento nas diversas etapas dos processos. A ideia é que o SANI funcione nos mesmos moldes do SAMA, respeitadas algumas particularidades da navegação interior.

OBJETIVOS

- 4.13. Com a implementação do SANI busca-se:

- a) modernizar a sistemática de afretamentos na navegação interior;
- b) reduzir o período de tramitação das solicitações de afretamentos;
- c) facilitar requerimento e instrução inicial dos procedimentos para os agentes demandantes;
- d) criar ambiente virtual de negociação para os agentes do mercado, na hipótese de bloqueio de circularização
- e) trazer maior transparência;
- f) minimizar a possibilidade de falha humana no processo;
- g) aprimorar o gerenciamento nas diversas etapas dos processos;
- h) possibilitar a produção de dados estatísticos para ANTAQ.

4.14. Cumpre salientar que para a implementação do SANI a GRI buscará agir de forma integrada com as demais áreas da Agência envolvidas com afretamentos de maneira a subsidiar a Secretaria de Tecnologia da Informação - STI no desenvolvimento do sistema. Para tanto, foi instaurado o processo 50300.018895/2018-60 para o fim específico de tratar do desenvolvimento do sistema, conforme entendimento firmado entre GRI, GAF, GAN e STI em reunião ocorrida em 24/10/2018 (SEI 0624380).

ATUALIZAÇÃO DOS VALORES DE MULTAS

IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

4.15. A atual redação da Resolução nº 1.864-ANTAQ foi confeccionada em um período em que o conhecimento da Agência sobre o mercado da navegação interior era escasso. O entendimento, à época, era de que o segmento fosse composto por operadores com baixa especialização e com faturamento reduzido. Por óbvio, devido ao acúmulo de conhecimento sobre o setor durante os anos, essa concepção atualmente foi totalmente descartada.

4.16. Esse desconhecimento do setor à época desencadeou o arbitramento de baixos valores teto para as penalidades, estimulando o não atendimento dos preceitos da norma. O descumprimento da resolução é convidativo, sendo economicamente mais vantajoso infringir a norma do que cumpri-la.

4.17. Portanto, os regulados tendem a optar pela irregularidade na prestação do serviço, isso porque, caso alguma de suas atividades sejam apenas, e ainda que o valor teto da infração seja atingido, o que é raro, a vantagem econômica auferida com a ação ilícita é mais proveitosa que a observância dos preceitos da norma, como iremos exemplificar a seguir.

4.18. Imaginemos a seguinte situação hipotética:

- a) EBN Fulano de Tal 123.456.789-10, com faturamento anual inferior R\$ 81.000,00, autorizada a prestar serviço de transporte na navegação interior de travessia, com base nas regras da Resolução 3285-ANTAQ;

- b) YYY Navegação Ltda-ME, com faturamento anual maior que R\$ 81.000,00 e menor que R\$ 360.000,00, autorizada a prestar serviço de transporte na navegação interior de travessia, com base nas regras da Resolução 1274-ANTAQ;
- c) XXX Navegação Ltda-EPP, com faturamento anual maior que R\$ 360.000,00 e menor que R\$ 4.800.000,00, autorizada a prestar serviço de transporte longitudinal misto na navegação interior, com base nas regras da Resolução 912-ANTAQ;
- d) WWW Navegação Ltda, com faturamento anual maior que R\$ 4.800.000,00 e menor que R\$ 300.000.000,00, autorizada a prestar serviço de transporte longitudinal de carga na navegação interior, com base nas regras da Resolução 1558-ANTAQ;
- e) ZZZ Navegação Ltda-EPP, com faturamento anual maior que R\$ 300.000.000,00, autorizada a prestar serviço de transporte longitudinal de carga na navegação interior, com base nas regras da Resolução 1558-ANTAQ.

4.19. Suponhamos que as empresas tenham afretado embarcação estrangeira sem autorização da ANTAQ, o que ensejou a ação da fiscalização da Agência, que, por sua vez, lavrou autos de infração em desfavor das empresas com base no inciso XIV do art. 32 da [Resolução nº 1864-ANTAQ](#), que dispõe:

“Art. 32. São infrações:

(...)

XII - deixar de enviar à ANTAQ, no prazo estabelecido, a cópia do contrato de afretamento (Multa: de até R\$ 10.000,00);

4.20. Ressalta-se o esforço realizado pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais – SFC, que definiu, por meio da Nota Técnica nº 002/2015-SFC (SEI nº 0082019 / Processo 50300.005971/2016-13), parâmetros para a dosimetria das sanções pecuniárias, em observância ao art. 55 e 56 da Resolução nº 3259-ANTAQ, de 30 de janeiro de 2014, que dispõe sobre a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ.

4.21. Assim, aplicando-se a metodologia de cálculo para obtenção dos valores das multas pecuniárias da citada Nota Técnica nº 002/2015-SFC, o primeiro passo será a definição do valor-base para o início do cálculo. O valor-base “será definido como a quarta parte do valor-teto previsto”, que em nosso exemplo de infração ao inciso XII, art. 32, será de R\$ 2.500,00 (1/4 de R\$ 10.000,00).

4.22. Definido o valor-base, o segundo passo é a aplicação do fator de capacidade econômica, graduado conforme receita bruta anual auferida ao tempo da aplicação da penalidade. O critério de capacidade econômica encontra amparo no art. 55, §1º da Norma aprovada pela [Resolução nº 3259-ANTAQ/2014](#).

Tabela 2: Tabela de fator de capacidade econômica da empresa.

Receita Bruta Anual	Faixas de Faturamento	Fundamentação Legal	Fator
Igual ou inferior a R\$ 81.000,00	I	Art. 18-A da Lei Complementar nº 123/06	0,5
R\$ 81.000,01 a R\$ 360.000,00	II	Art. 3º, I, da Lei Complementar nº 123/06	0,6
R\$ 360.000,01 a R\$ 4.800.000,00	III	Art. 3º, II, da Lei Complementar nº 123/06	0,7
R\$ 3.600.000,01 a R\$ 78.000.000,00	IV	Art. 13 da Lei nº 9.718, de 1998	0,8
R\$ 78.000.000,01 a R\$ 300.000.000,00	V	Art. 13 da Lei nº 9.718, de 1998 e art. 3º, p.u., da Lei nº 11.638, de 2007	0,9
Superior a R\$ 300.000.000,00	VI	Art. 3º, p.u., da Lei nº 11.638, de 2007	1

Fonte: Nota Técnica nº 002/2015-SFC (SEI nº 0082019, Processo 50300.005971/2016-13), com atualização das Receitas Brutas Anuais da faixas I, II e III.

4.23. O terceiro passo é a aplicação de fatores de circunstâncias agravantes e atenuante, cumulativamente. Para melhor comparação, iremos considerar três cenários para cada empresa hipotética:

Cenário 1 – duas situações atenuantes:

- a) Prestação de informações verídicas e relevantes relativas à materialidade da infração - inciso IV do §1º do art. 52 da [Resolução nº 3.259-ANTAQ/2014](#);
- b) Primariedade do infrator - inciso V do §1º do art. 52 da [Resolução nº 3.259-ANTAQ/2014](#);

Cenário 2 – uma situação atenuante e uma agravante:

- c) Primariedade do infrator - inciso V do §1º do art. 52 da [Resolução nº 3.259-ANTAQ/2014](#);
- d) Obtenção, para si ou para outrem de quaisquer vantagens diretas ou indiretas, resultantes da infração cometida - inciso III do §2º do art. 52 da [Resolução nº 3.259-ANTAQ/2014](#);

Cenário 3 – duas situações agravantes:

- e) Obtenção, para si ou para outrem de quaisquer vantagens diretas ou indiretas, resultantes da infração cometida - inciso III do §2º do art. 52 da [Resolução nº 3.259-ANTAQ/2014](#);
- f) Uma reincidência específica - inciso VII do §2º do art. 52 da [Resolução nº 3.259-ANTAQ/2014](#).

4.24. Ao se aplicar a dosimetria da SFC na citada infração da atual redação do dispositivo da [Resolução nº 1864-ANTAQ](#) teríamos:

Tabela 3: Resultado da aplicação de dosimetria de multa (SEI nº 0082025)

EBN`s	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3
EBN Fulano de Tal 123.456.789-10	R\$ 787,50	R\$ 1.050,00	R\$ 1.800,00
YYY Navegação Ltda-ME	R\$ 945,00	R\$ 1.260,00	R\$ 2.160,00
XXX Navegação Ltda-EPP	R\$ 1.102,50	R\$ 1.470,00	R\$ 2.520,00
WWW Navegação Ltda	R\$ 1.260,00	R\$ 1.680,00	R\$ 2.880,00
ZZZ Navegação Ltda-EPP	R\$ 1.575,00	R\$ 2.100,00	R\$ 3.600,00

Fonte: GRI/2018

4.25. Na situação hipotética, utilizou-se a infração de maior gravidade da Resolução 1864-ANTAQ, que possui o maior valor de penalidade previsto.

4.26. É fácil observar que no pior cenário para as empresas (Cenário 3) valeria a pena – do ponto de vista financeiro - descumprir a norma, pois, ainda que o valor teto da infração fosse alcançado, o que é raríssimo. Dessa forma, qual seria o incentivo do ponto de vista financeiro para o cumprimento da norma? Nesse caso, a vantagem econômica auferida com essa conduta é atrativa ao afretador.

4.27. Outro fator que tem reduzido o valor das sanções aplicadas na navegação interior se refere ao divisor aplicado ao valor-teto previsto para a infração. A quarta parte do valor da multa tem resultado valores abaixo do esperado para inibir o cometimento de irregularidades pelos operadores.

4.28. Isso porque a metodologia que definiu os parâmetros para a dosimetria das sanções pecuniárias (Nota Técnica nº 002/2015-SFC SEI nº 0082019, Processo 50300.005971/2016-13), em observância ao art. 55 e 56 da Resolução nº 3.259-ANTAQ/2014, foi elaborada vislumbrando a universalidade de operadores regulados pela Agência, grandes players do setor marítimo e portuário, com capacidade contributiva elevada e organização operacional já desenvolvida.

4.29. Nesse ambiente, os transportadores estão uniformemente distribuídos entre as diversas faixas da receita bruta anual de faturamento, sendo razoável a redução do valor-teto da multa em 1/4 do total, com possibilidade de redução ainda pela metade (fator 0,5) caso ela esteja localizada na primeira faixa (faturamento bruto anual de até R\$ 81.000,00).

4.30. Ademais, as sanções pecuniárias aplicadas ao transporte na navegação interior já são naturalmente menores que os demais setores, em alguns casos chegando a 10% (dez por cento) do valor para a mesma conduta infracional. Como recurso meramente exemplificativo dessa disparidade dos setores, reproduzimos abaixo a mesma infração de prestar informações falsas ou falsear dados em proveito próprio ou em proveito ou prejuízo de terceiros:

[RESOLUÇÃO Nº 3.274 - ANTAQ, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2014.](#)

*Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos **serviços portuários** e estabelece infrações administrativas.*

Art. 32. Constituem infrações administrativas a que se sujeitam a Autoridade Portuária, o arrendatário, o autorizatário e o operador portuário, observadas as responsabilidades legal, regulamentar e contratualmente atribuídas a cada um desses agentes:

(...)

*XXXIII - prestar informação falsa ou falsear dado enviado à ANTAQ: multa de até **R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais)**;*

[RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 18-ANTAQ, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2017](#)

*Aprova a proposta de norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas **navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso**, e estabelece infrações administrativas.*

Art. 28. Constituem infrações administrativas de natureza grave:

(...)

*IV - prestar informações falsas ou falsear dados em proveito próprio ou em proveito ou prejuízo de terceiros: multa de até **R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais)**;*

[RESOLUÇÃO Nº 912-ANTAQ, DE 23 DE NOVEMBRO DE 2007](#)

*aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na **navegação interior de percurso longitudinal** interestadual e internacional.*

Art. 20. São infrações:

(...)

*XXXVIII - prestar informações falsas ou falsear dados em proveito próprio ou em proveito ou prejuízo de terceiros (**Multa de até R\$ 50.000,00**); (**grifo nosso**)*

4.31. Os parâmetros de dosimetria e os valores atualmente mensurados para sanções nos afretamentos da atividade de navegação interior não têm refletido a realidade contributiva e ao dano social causado pela conduta do agente.

4.32. Cumpre ressaltar, no entanto, que os parâmetros de dosimetria não são objeto dessa análise, muito embora tenham sido considerados na elaboração da proposta de revisão dos valores das infrações. Tais parâmetros poderão ser discutidos em momento posterior, visando a resolução de possíveis distorções advindas da diferença de porte entre as autorizadas da ANTAQ.

OPÇÃO PROPOSTA

4.33. Assim, como a defasagem na atualização dos valores é de mais de 8 (oito) anos a proposta é de uniformizar os valores de multa da navegação interior com aqueles previstos para a navegação marítima, estabelecidos pela Resolução Normativa 18-ANTAQ.

4.34. Cabe salientar que, em relação ao porte das empresas, houve o devido cuidado ao se observar a capacidade econômica e porte das empresas, critério já adotado na Resolução Normativa 18-ANTAQ e replicado na proposição do novo normativo, atrelado a utilização da dosimetria da SFC, como será verificado a seguir.

4.35. Interessante observar que a Resolução Normativa 18-ANTAQ limitou o valor máximo das multas observando a capacidade econômica da empresas, da seguinte forma:

Art. 22. Os valores máximos das multas previstas nas Seções II, III, IV e V do presente Capítulo serão estipulados da seguinte forma:

I - pessoa física ou microempreendedor individual – MEI: em até 10% (dez por cento) do valor definido nos artigos subsequentes;

II - microempresa – ME: em até 20% (vinte por cento) do valor definido nos artigos subsequentes;

III - empresa de pequeno porte – EPP: em até 40% (quarenta por cento) do valor definido nos artigos subsequentes;

IV - empresa de médio porte: em até 60% (sessenta por cento) do valor definido nos artigos subsequentes; e

V - empresa de grande porte: em até 100% (cem por cento) do valor definido nos artigos subsequentes.

Parágrafo único. O valor base da multa será de 25 % (vinte e cinco por cento) do valor máximo em cada infração, a partir do qual serão aplicados critérios de dosimetria, de acordo com o disposto na regulamentação que disciplina a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ.

4.36. Se utilizarmos o nosso exemplo anterior para a simulação de valores de multa, verificar-se-ia que a equiparação dos valores majora o valor-teto da infração contida inciso XII do art. 32 da [Resolução nº 1864-ANTAQ](#) de R\$ 10.000,00 para R\$ 100.000,00, dessa forma ao aplicar a atual dosimetria da SFC atrelada a regra da capacidade econômica das empresas tem-se:

Tabela 4: Resultado da aplicação de dosimetria (SEI nº 0082025) com majoração do valor teto.

EBN`s	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3
EBN Fulano de Tal 123.456.789-10	R\$ 787,50	R\$ 1.050,00	R\$ 1.800,00
YYY Navegação Ltda-ME	R\$ 1.890,00	R\$ 2.520,00	R\$ 4.320,00
XXX Navegação Ltda-EPP	R\$ 4.410,00	R\$ 5.880,00	R\$ 10.080,00
WWW Navegação Ltda	R\$ 7.560,00	R\$ 10.080,00	R\$ 17.280,00
ZZZ Navegação Ltda-EPP	R\$ 15.750,00	R\$ 21.000,00	R\$ 36.000,00

Fonte: GRI/2018

4.37. A escolha da sanção prevista no inciso XII do art. 32 não foi aleatória, trata-se da infração com maior registro de ocorrência computada pela GPF/SFC a partir do ano de 2015.

4.38. Cabe ressaltar que por conta da aplicação do fator de capacidade econômica (Tabela 2), é provável que demore muito tempo para que empresas sejam multadas com o proposto para os valores-teto, uma vez que as que se encontram nas primeiras faixas são beneficiadas com redução do valor-base. Em nosso exemplo simulado, considerando o pior cenário para as empresas (Cenário 3), para que a empresa XXX Navegação Ltda-EPP, enquadrada na terceira faixa da Tabela 2, fosse multada no valor-teto da infração seriam necessárias 10 (dez) reincidências específicas, além da outra agravante.

4.39. Apenas para elucidar, o universo de empresas autorizadas pela ANTAQ na navegação interior está demonstrado na Tabela 5 a seguir.

Tabela 5 EBN's autorizadas na navegação interior

-	Longitudinal de Cargas - Resolução 1.558	Longitudinal de Passageiros e Misto - Resolução 912	Travessia - Resolução 1.274	Travessia (MEI) - Resolução 3.285
EBN's Autorizadas	166	86	132	130

4.40. Dessa forma, entendemos que a majoração dos valores-teto da norma e a aplicação da dosimetria serão suficientes para inibir o cometimento de infrações.

OBJETIVOS

4.41. Dessa maneira, a atualização dos valores das infrações tem como objetivos:

- I - Inibir o cometimento de infrações de mesma espécie de forma deliberada e reiterada;
- II - Aperfeiçoar o método de dosimetria das sanções pecuniárias; e
- III - Melhorar a prestação de serviço para os usuários.

5. OUTRAS ALTERAÇÕES

DEFINIÇÕES DIVERSAS

5.1. Foram inseridos diversos conceitos e definições atinentes aos afretamentos visando preencher lacuna observada na Resolução 1864-ANTAQ. Os principais conceitos e definições são: bloqueio firme, Certificado de Autorização de Afretamento com eficácia de data futura, Certificado de Liberação de Carga Prescrita – CLCP, embarcação de tipo semelhante, navegação interior de travessia, subafretamento e Termo de Entrega da Embarcação.

ENVIO DE RELATÓRIO TRIMESTRAL DE EMBARCAÇÃO EM CONSTRUÇÃO

5.2. Optou-se por incluir a obrigação de envio de relatório para acompanhamento de construção de embarcação no País, de forma a normatizar a hipótese prevista no inciso III do art. 9 da Lei nº 9.432/1997.

SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO

5.3. A norma vigente não deixa claro qual deve ser o procedimento para que as EBN's solicitem autorização de afretamento de embarcações estrangeiras em caso de não haver bloqueio da circularização. Dessa forma, buscou-se implementar tal procedimento utilizando o SANI, em moldes semelhantes ao que já ocorre no SAMA, conforme dispõe Resolução Normativa 01-ANTAQ, respeitadas as especificidades da navegação interior.

EXCLUSÃO DA RESTRIÇÃO DE CIRCULARIZAÇÃO NA MESMA BACIA HIDROGRÁFICA DA EBN

5.4. No art. 11 da Resolução 1864-ANTAQ há previsão de que as circularizações devem ocorrer junto às EBN's da bacia hidrográfica de interesse. A exclusão da restrição objetiva estender a circularização a empresa de todas as regiões hidrográficas, visando ampliar a isonomia nos processos de afretamentos, e oportunizar novos negócios no mercado de afretamentos da navegação interior, em atendimento a sugestão da GAF e de agentes do mercado, conforme relatada no documentos SEI 0466856.

RACIONALIZAÇÃO DE ATOS E PROCEDIMENTOS

5.5. Trata-se de adequação da redação da proposta de norma aos ditames da Lei nº 13.726, de 8 de outubro de 2018, que racionalizou "*atos e procedimentos administrativos dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios mediante a supressão ou a simplificação de formalidades ou exigências desnecessárias ou superpostas, cujo custo econômico ou social, tanto para o erário como para o cidadão, seja superior ao eventual risco de fraude*". A título de exemplo tem-se a exclusão da necessidade de envio pelas EBN's de cópia autenticada de documentos e a inclusão da possibilidade de autenticação de documentos pela ANTAQ, etc.

SUBAFRETAMENTO

5.6. Atendendo à solicitação da GAF, foi inserido um capítulo disciplinando a possibilidade de subafretamentos, de forma a manter a uniformidade com o procedimento já adotado na Navegação Marítima por meio da Resolução Normativa 01-ANTAQ, respeitadas as especificidades da navegação interior, especialmente as definidas pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

DOS PROCEDIMENTOS PARA LIBERAÇÃO DE CARGA PRESCRITA

5.7. Foi incluído um capítulo disciplinando as hipóteses de liberação de carga prescrita, uma vez que as disposições do Decreto Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, se aplicam à navegação interior de percurso internacional.

6. CONCLUSÃO

6.1. Ante o exposto, conclui-se que a proposta de norma está pronta para análise pela SRG e áreas correlatas (SOG e SFC), com indicativo de encaminhamento de texto final revisado para a Diretoria.

6.2. Optou-se por encaminhar 4 (quatro) documentos, a saber:

- a) a presente Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 4/2018/GRI/SRG;
- b) Resolução Normativa-MINUTA GRI (SEI nº 0628158) com supressões em tachado, inclusões em vermelho e justificativas técnicas para cada proposição;
- c) Resolução Normativa-MINUTA GRI (SEI nº 0629305) com o texto consolidado; e
- d) Formulário para Proposição de Ato Normativo (SEI nº 0627656);

6.3. Ressalta-se que, sendo aprovado pela Diretoria Colegiada, o texto deve ser submetido a audiência pública, por afetar direitos dos agentes atuantes no setor, nos moldes do disposto no artigo 68 da [Lei nº 10.233/2001](#).



Documento assinado eletronicamente por **Leandro Augusto Santos Bernardino da Silva, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 31/10/2018, às 17:52, 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 **0565491** e o código CRC **FD2257D2**.

Leandro Augusto Santos Bernardino da Silva

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários