



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Grupo de Trabalho para tratar a proposta de publicação da Agenda Regulatória do Quadriênio 2025/2028 - GT-ODSE-001-23-SRG

## RELATÓRIO TÉCNICO Nº 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG

**Assunto:** Agenda Regulatória 2025-2028. Proposta inicial após a participação de órgãos externos à ANTAQ.

### 1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se da análise das contribuições de setoriais técnicas desta ANTAQ para a construção da Agenda Regulatória ANTAQ, quadriênio 2025-2028.
2. O presente Relatório Técnico atende à Ordem de Serviço n. 4/2024/SRG (2206408).

### 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

3. O presente Relatório Técnico dá continuidade aos trabalhos desenvolvidos no Plano de Trabalho, ajustado em relação à primeira proposta, GT-ODSE-001-23-SRG (2191500), notadamente quanto ao estágio "Reuniões com outros órgãos", posterior ao "Elaborar a proposta inicial com a participação das demais Unidades Organizacionais" e prévio a "Realizar consulta interna". Nesse sentido, aproveita-se do Relatório Técnico n. 1/2024/GT-ODSE-001-23-SRG (2191498) para contextualizar a linha de ação em curso e, por essa razão, os parágrafos seguintes trarão a redação do referido relatório, com adaptações, se necessário.
4. Após submissão do Plano de Trabalho GRN (2124702), primeira versão, à SRG para aprovação, foi dada sequência às atividades com o objetivo de desenvolver a nova Agenda Regulatória da ANTAQ, 2025-2028. Nesse sentido, para dar prosseguimento foram convidadas diversas unidades organizacionais para manifestação de interesse em contribuir nesta etapa, sem prejuízo de enviar novas contribuições à construção da próxima Agenda quando da rodada de contribuições internas. Em relação às setoriais que manifestaram interesse em atuar nesse momento, foram realizadas reuniões com as unidades organizacionais vinculadas à SOG e à SFC, nos termos da Ata de Reunião 1 (2179624), Ata de Reunião 2 (2180165), Ata de Reunião 3 (2180581) e Ata de Reunião 4 (2183277). Com as unidades vinculadas à SDSI, o contato foi formalizado via documento externo SEI *E-mail GMS* (2188785) e *E-mail GEA* (2188789).

5. As setoriais responderam as contribuições, pela SOG: via Despacho GOA (2190708), Despacho GPO (2190269) e Despacho GAF (2190359); pela SFC via Despacho GAT (2189295) e pela SDSI, via Despacho GEA (2190064) e Despacho GMS (2194931). Diante a breve contextualização supra, a seguir passa-se a consolidar as contribuições trazidas pelas demais setoriais técnicas.

6. O Relatório Técnico n. 1/2024/GT-ODSE-001-23-SRG (2191498) procedeu à análise quanto à **admissibilidade** da proposta, é dizer: se ela atende aos pressupostos para que um item seja tratado em sede regulatória, como por exemplo, se possui escopo bem definido, se é assunto regulatório propriamente dito ou se é apenas caso particular, dentre outros; portanto, nessa etapa, **não foi descartada** nenhuma proposta que atendesse aos critérios para que um tema esteja na Agenda Regulatória. Explicou-se, naquele momento, que tal etapa de seleção com base em relevância, oportunidade e recursos disponíveis, será realizada quando do envio para a Diretoria Colegiada desta Casa no momento de abrir a proposta para a celebração da tomada de subsídio e reuniões participativas.

7. Nesse sentido, foi submetido à Superintendência de Regulação o indigitado Relatório Técnico e o Plano de Trabalho GT-ODSE-001-23-SRG (2191500), com novas datas ao Plano de Trabalho e ajuste pontual ao projeto inicialmente aprovado, com a inclusão expressa do encaminhamento ao Ministério de Portos e Aeroportos da Agenda Preliminar no momento da abertura da tomada de subsídios, em cumprimento à [Resolução ANTAQ nº 40, de 2021](#).

8. Derradeiramente nesta contextualização, relata-se que o Despacho SRG (2203424) promoveu alteração quanto à formação do Grupo de Trabalho, aprovou o novo Plano de Trabalho e promoveu reclassificação de algumas contribuições analisadas pelo GT e submetidas à consideração superior, para ao fim e ao cabo decidir a **lista de temas** indicados, até aquele momento, para compor a Agenda Regulatória 2025-2028, e que passaram por nova revisão após retorno ao GT, com as alterações em destaque abaixo:

**Agenda Regulatória 2025-2028 em construção.**

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável	Probabilidade
1. Navegação Interior	1.1	Procedimento para o reajuste de preço para o transporte de travessia.	GRN	100%
1. Navegação Interior	1.2	Registro de afretamento de embarcações: prazo para circularização.	GRN	100%
1. Navegação Interior	1.3	Possibilidade de elaboração de processo seletivo para EBNs do transporte longitudinal de passageiros, à semelhança do previsto no transporte de travessia.	GRN	100%
1. Navegação Interior	1.4	Normatização das hipóteses de extinção da autorização do transporte longitudinal de passageiros e misto, padronizando com a norma do transporte de travessia.	GRN	100%
1. Navegação Interior	1.5	Obrigatoriedade de uso de instalações autorizadas ou registradas pela ANTAQ.	GRN	100%
2. Navegação Marítima	2.1	Conteúdo obrigatório de contratos e faturas relacionadas à sobre-estadia de contêineres	GRN	Alta
2. Navegação Marítima	2.2	Diferenciação de outorgas na navegação de cabotagem.	GRN	Alta

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável	Probabilidade
2. Navegação Marítima	2.3	Termo de responsabilidade prévio e caução: <del>responsabilidade do armador nos custos de armazenagem adicional fora do porto quando há recusa na tentativa de devolução do contêiner. na cobrança de sobre-estadia.</del> (*após verificação pela GRN de necessidade em retificar o tema)	GRN	Alta
2. Navegação Marítima	2.4	Responsabilidades do agente intermediário na geração de sobre-estadia de contêineres.	GRN	Alta
<del>2. Navegação Marítima</del>	<del>2.5</del>	<del>Adequação dos critérios de afretamento por tempo na navegação de cabotagem, em decorrência das alterações na Lei nº 9.432/97, introduzidas pela Lei nº 14.301/22.</del> (*após reavaliação da GRN de que o tema será concluído na Agenda 2022-2024)	<del>GRN</del>	-
<del>2. Navegação Marítima</del>	<del>2.6</del>	<del>Revisão e aprimoramento dos procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira, com vistas ao afretamento de embarcações estrangeiras para operar na navegação marítima.</del> (*após reavaliação da GRN de que o tema será concluído na Agenda 2022-2024)	<del>GRN</del>	-
2. Navegação Marítima	<del>2.7</del> 2.5	Afretamento de embarcação estrangeira - divergências entre condições externas impostas ao afretamento e aquelas presentes na circularização.	GRN	Indefinida
2. Navegação Marítima	<del>2.8</del> 2.6	Critérios para notificação de embarcações de risco. (*Necessários maiores esclarecimentos para analisar o mérito da inclusão do tema)	GRN	Indefinida
2. Navegação Marítima	<del>2.9</del> 2.7	Previsão do conceito normativo de Transportador Marítimo estrangeiro.	GRN	Indefinida
2. Navegação Marítima	<del>2.10</del> 2.8	Delimitação dos conceitos de atraso e omissão de escala no transporte marítimo.	GRN	Indefinida
3. Instalações Portuárias	3.1	Atualização da Norma de Fiscalização Portuária (Resolução ANTAQ nº 75/2022).	GRP	100%
3. Instalações Portuárias	3.2	Revisão da Resolução ANTAQ nº 2650, de 26 de setembro de 2012, tratando dos instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias.	GRP	100%
3. Instalações Portuárias	3.3	Limites regulatórios para exploração e contratação de pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado.	GRP	100%
3. Instalações Portuárias	3.4	Revisão da Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 13 de outubro de 2016, tratando das instalações de apoio ao transporte aquaviário.	GRP	100%

### 3. DESENVOLVIMENTO

9. Na etapa atual, foram convidadas órgãos externos que possuem, na sua esfera de competência, temas interdisciplinares aos da ANTAQ, para manifestação de interesse em contribuir nesta etapa, sem prejuízo de enviar novas contribuições à construção da próxima Agenda quando da rodada de tomada de subsídios. Foram realizadas reuniões nos termos da Ata de Reunião 5 (2208834), com o TCU; Ata de Reunião 6 (2209217), com a SEAE/Ministério da Fazenda; Ata de Reunião 7 (2211039), com a CGU; e Ata de Reunião 8 (2219674), com o Ministério dos Portos e Aeroportos.

10. Diante o exposto, serão consolidadas as contribuições recebidas, acompanhadas das respectivas análises técnicas deste GT.

### 3.1. Contribuições TCU.

11. O Tribunal de Contas da União, por meio da AudPortoFerrovia, submeteu a este Grupo de Trabalho os tópicos decorrentes da reunião objeto da Ata de Reunião 5 (2208834), e que contemplam as principais questões referentes aos processos de outorga da navegação e de instalações portuárias privadas.

#### Navegação Marítima

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Excesso de judicialização na demurrage de contêineres.</b>
1	<b>Descrição do tema:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rápida pesquisa da AudPortoFerrovia levantou que existem nos últimos 5 anos cerca de 1000 processos em tramitação ou tramitados no STJ e cerca de 1000 na Justiça de São Paulo;</li> <li>- Considerando que na Agência o trâmite de processos de demurrage de contêineres foi significativamente menor nos últimos anos e trataram apenas sobre a responsabilidade pelo seu pagamento, este cenário pode ser indício de que discussões importantes sobre o tema não estão ocorrendo na Agência ou que certos problemas relevantes e centrais para o devido tratamento da questão poderiam estar inclusive fora do radar da Antaq nesse momento;</li> <li>- A confusão jurisprudencial existente sobre esse assunto sem dúvida é reflexo desse excesso de judicialização e a identificação e tratamento das suas causas poderia trazer enormes benefícios ao setor, especialmente para os usuários;</li> <li>- Não se nota esse excesso de judicialização na prática setorial de outros mercados internacionais tidos como eficientes, tal qual EUA, portanto, esse cenário poderia indicar alguma falha de regulamentação ou apenas a necessidade de delimitação melhor da práxis da demurrage de contêineres no Brasil;</li> <li>- O conhecimento abrangente das causas do excesso de judicialização ajudaria no desenvolvimento dos temas 2.1, 2.3 e 2.4 da atual proposta de agenda regulatória, fazendo sentido que esse tema seja desenvolvido antes ou em paralelo com eles.</li> </ul>
	<b>Motivação:</b>	O excesso de judicialização causa insegurança jurídica, além de severas ineficiências de mercado, que seriam sentidas de maneira mais forte no transporte de contêineres, por ser bastante pulverizado. Ou seja, afetaria mais pequenas e médias empresas, aumentando sobremaneira o custo com advocacia, podendo inclusive levar ao fechamento dessas empresas ou ao abandono de cargas, na medida em que nem todas as empresas suportariam os custos judiciais de levar seus processos até o STJ. Por fim, deve-se mencionar que essa realidade também poderia ser utilizada por partes mais fortes da relação contratual (armadores e intermediários) como moeda de troca ou mesmo para promoção de retaliações.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Excesso de judicialização na demurrage de contêineres.</b>
<b>Vai entrar na Lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível
Não	<b>Justificativa</b>	<p>Buscar soluções regulatórias que visem adequar as relações comerciais entre as partes a ponto de se tornarem residuais as judicializações sobre a cobrança de sobre-estadia é ação possível dentro da Agenda Regulatória.</p> <p>Por outro lado, propõe-se que a preocupação exarada pelo egrégio Tribunal já esteja satisfeita pelos seguintes itens da atual lista preliminar, o que não levaria à ação de inclusão de novo tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1 Conteúdo obrigatório de contratos e faturas relacionadas à sobre-estadia de contêineres;</li> <li>2.3 Termo de responsabilidade prévio e caução-na cobrança de sobre-estadia; e</li> <li>2.4 Responsabilidades do agente intermediário na geração de sobre-estadia de contêineres.</li> </ul> <p>Por fim, propõe-se que, uma vez inclusos na Agenda Regulatória, apreciados, concluídos e perpassados por todo o ciclo regulatório, a avaliação de resultado regulatório desses temas diagnostique o novo panorama de judicializações a ponto de propor ou não novos avanços regulatórios.</p>

### Instalações Portuárias

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Realização de estudo sobre uma metodologia de análise do nível de concorrência no mercado portuário e definição de critérios de concentração de mercado para os distintos perfis de carga portuária.</b>
2	<b>Descrição do tema:</b>	O inciso VI, art. 3º, da Lei 12.815/2013 estabelece liberdade de preços nas operações portuárias, reprimida qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. Nesse sentido, a Antaq possui ampla competência para efetividade do artigo e, para o exercício dessa competência, faz-se necessário deter conhecimento do mercado por meio de métodos de avaliação da concorrência que considere as particularidades do setor e se apoie em critérios adequados de classificação do nível de concorrência, tendo em vista que a avaliação da concorrência para o setor de infraestrutura, especialmente o portuário, é diferente da avaliação em mercados com menos barreiras de entrada e requisitos regulatórios.
	<b>Motivação:</b>	É um fato econômico que mercados com maior nível de concorrência demandam menor controle regulatório. O setor aquaviário (portuário e de navegação), em virtude da economia de escala das operações e da existência de barreiras de entrada para novos entrantes, tem certa tendência a ter concentração de mercado em algum nível, fato amplamente discutido no setor de navegação. Já no setor portuário, há dúvidas quanto ao nível de concorrência considerado eficiente para determinados perfis de carga e, em alguns casos, estão sendo impostas

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Realização de estudo sobre uma metodologia de análise do nível de concorrência no mercado portuário e definição de critérios de concentração de mercado para os distintos perfis de carga portuária.</b>
		barreiras em licitações para empresas incumbentes ou para empresas com capacidade de integração vertical – o que por um lado defende a concorrência, mas, por outro, pode reduzir a eficiência do sistema portuário devido à limitação de economias de escala. Assim, a realização de estudo sobre o tema pode trazer elementos para auxiliar decisões sobre a concorrência do setor portuário.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
	<b>Admissibilidade:</b>	Não Admissível
	<b>Justificativa</b>	O tipo de estudo proposto não possui, <i>per se</i> , uma expectativa de produção de efeitos regulatórios. A ANTAQ deve, uma vez identificada distorção à concorrência, comunicar o fato ao CADE, nos termos da lei. Dessa forma, o estudo proposto não possui como resultado esperado a criação de direitos ou obrigações à sociedade civil, tratando-se, portanto, de criação de instrumento que aprimore a análise da ANTAQ quando da necessidade de comunicação ao CADE. Além disso, não há a indicação ainda que indiretamente de um problema regulatório específico. Por essa razão, defende-se que o tema proposto seja objeto da Agenda de Estudos da Agência.

### Instalações Portuárias

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Autorização de terminais de uso privado (TUPs) em áreas contíguas ao porto organizado.</b>
3	<b>Descrição do tema:</b>	Aprimoramento da Resolução Antaq 71/2022 de forma a incluir análises concorrenciais e de efeito carona (freeriding) nas autorizações de TUPs em áreas contíguas ao porto organizado, em obediência ao art. 27 da Lei 10.233/2001. Ademais, mostra-se necessário o estabelecimento de procedimentos e critérios objetivos para dar efetividade ao art. 8º, § 3º, da Lei 12.815/2013, coibindo os TUPs de papel.
	<b>Motivação:</b>	É possível verificar que uma quantidade significativa de TUPs foram autorizados em áreas contíguas às poligonais dos portos organizados, de forma a se beneficiar da infraestrutura condominial portuária sem uma devida contraprestação à autoridade portuária. Com efeito, embora haja o pagamento de Tabela 1 por parte dos armadores que acessam os terminais de uso privado, essa tarifa se mostra muito aquém dos dispêndios necessários para as obras de infraestrutura realizadas. Essa situação fere a lógica de investimentos do TUP, que deveriam ocorrer por conta e risco do particular. Além do mais, tal situação ocasiona concorrência desleal com os terminais arrendados, que são obrigados a pagar valores expressivos de arrendamento fixo e variável (além de seus armadores também pagarem a tabela 1). Ademais, mostra-se

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Autorização de terminais de uso privado (TUPs) em áreas contíguas ao porto organizado.</b>
		necessário o estabelecimento de critérios e procedimentos para dar efetividade ao art. 8º, § 3º, da Lei 12.815/2013 coibindo os TUPs de papel, ou seja, que não executam seus cronogramas de investimento.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
<b>Vai entrar na lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível
Sim	<b>Justificativa</b>	A proposta de tema é ação possível dentro da Agenda Regulatória. Adicionalmente, propõe-se nova delimitação, de modo a deixar mais claro, já no nome do item, de que ele exatamente se trata.
	<b>Nova delimitação do tema:</b>	<b>Distorções na concorrência nas autorizações de TUPs em áreas contíguas ao porto organizado.</b>

#### Instalações Portuárias

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Descumprimento do cronograma de investimentos em prorrogações antecipadas.</b>
4	<b>Descrição do tema:</b>	Em obediência ao art. 27 da Lei 10.233/2001, cabe à Antaq normatização para estabelecer procedimentos e critérios objetivos de forma a tornar mais efetivas as cláusulas dos termos de prorrogação antecipada que estabelecem a extinção do aditamento em caso de não cumprimento do cronograma de investimentos.
	<b>Motivação:</b>	A motivação para a prorrogação antecipada de uma série de contratos de arrendamentos, qual seja, a realização de investimentos novos e imediato, não se concretizou. Nesse sentido, observa-se pouca efetividade da cláusula inculpada nos termos aditivos no sentido de tornar o aditamento extinto em caso de descumprimentos das obrigações relativas à realização tempestiva dos investimentos.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
<b>Vai entrar na lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível
Sim	<b>Justificativa</b>	A proposta de incorporar critérios objetivos nos termos de prorrogação antecipada é objeto passível de análise por Agenda Regulatória.

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Descumprimento do cronograma de investimentos em prorrogações antecipadas.</b>
	<b>Nova delimitação do tema:</b>	<b>Procedimentos e critérios objetivos para as cláusulas dos termos de prorrogação antecipada de contratos de arrendamento.</b>

3.2. *Contribuições SEAE/MF*

12. A SEAE, decorrente da Ata de Reunião 6 (2209217), submeteu a este Grupo de Trabalho as seguintes contribuições:

**Instalações Portuárias**

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação da operação do sistema de transbordo flutuante utilizadas nas áreas de fundeio de portos organizados.</b>
5	<b>Descrição do tema:</b>	Identificou-se o uso crescente, especialmente nos portos organizados do Arco Norte, de sistema de transbordo flutuante "barge-to-ship" ou "ship-to-berge" que consiste em estruturas com quadro de boias de amarração e guindastes flutuantes para escoamento (embarques e desembarques) de grãos agrícolas e fertilizantes através da movimentação direta das barcaças para os navios e destes para as barcaças. Este sistema inovador no Brasil tem contribuído para o aumento da capacidade de movimentação nos portos organizados, sem a utilização da infraestrutura de terra. O investimento necessário para este sistema tem sido realizado por operadores privados e seria bastante inferior a um investimento realizado nas instalações em terra. Desta forma, surgem questões inerentes a este sistema inovador: <ul style="list-style-type: none"> <li>• possibilidade de utilização dos quadros de boias já instalados por novos interessados;</li> <li>• possibilidade de instalação de novos quadros de boias na mesma poligonal;</li> <li>• possibilidades de utilização e instalação no caso de concessão de canais de acesso e de hidrovias;</li> <li>• possibilidade de assimetria tarifária entre os usuários do novo sistema e aqueles que utilizam a infraestrutura portuária em terra.</li> </ul>
	<b>Motivação:</b>	Nesse sentido, considerando as questões mencionadas na descrição do tema, e com a intenção de mitigar ou evitar possibilidade de assimetria concorrencial, é importante que o tema seja incluído na Agenda Regulatória da Antaq para realização de estudo visando regulamentar o assunto, de forma a estimular a concorrência do setor, sem contudo causar concorrência predatória aos arrendatários e demais operadores portuários, uma vez que também poderia ocasionar um desequilíbrio contratual em arrendamentos e autorizações existentes na região em função de investimentos previstos nos referidos contratos.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
<b>Vai entrar</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível



<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação da operação do sistema de transbordo flutuante utilizadas nas áreas de fundeio de portos organizados.</b>
<b>na lista?</b>		
Não	<b>Justificativa</b>	A regulamentação da operação do sistema de transbordo flutuante utilizadas nas áreas de fundeio de portos organizados é matéria passível de ser tratada em Agenda Regulatória. Por outro lado, propõe-se que não haja inclusão de novo tema na lista, dado que a preocupação exarada pela Douta Secretaria já esteja satisfeita pelo conjugado do item 3.1 "Inovações decorrentes da Lei nº 14.047/2020", da Agenda Regulatória 2022-2024 (com previsão de conclusão na própria Agenda); bem como do item 3.4 "Revisão da Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 13 de outubro de 2016, tratando das instalações de apoio ao transporte aquaviário", da atual lista de temas para possível composição da Agenda Regulatória 2025-2028.

#### Navegação Interior

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação de procedimentos para as concessões de hidrovias.</b>
6	<b>Descrição do tema:</b>	Com o uso crescente do transporte de mercadorias utilizando o modal hidroviário, notadamente no Arco Norte, e com definição de políticas públicas voltadas à concessão de hidrovias, ainda em modelagem pelos órgãos responsáveis, pode-se antever alguns aspectos que podem ser avaliados quanto ao procedimento de participação de empreendedores nas licitações, bem como no estabelecimento dos serviços associados a estas possíveis concessões: <ul style="list-style-type: none"> <li>• impacto no estabelecimento dos preços a serem praticados perante os serviços oferecidos pelo concessionário;</li> <li>• avaliação de eventuais restrições à entrada de grandes operadores portuários e armadores atuando na região nos certames licitatórios e, ainda, de eventuais concessionários de transporte terrestre..</li> </ul>
	<b>Motivação:</b>	Nesse sentido, considerando as questões mencionadas na descrição do tema, e com a intenção de mitigar ou evitar possibilidade de assimetria concorrencial, é importante que o tema seja incluído na Agenda Regulatória da Antaq para realização de estudos visando regulamentar o assunto, de forma a estimular a concorrência do setor, sem contudo causar concorrência predatória aos arrendatários, operadores portuários e terminais de uso privado em operação na região, uma vez que poderia gerar desequilíbrios contratuais em outorgas existentes na região em função de investimentos previstos nos referidos contratos.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação de procedimentos para as concessões de hidrovias.</b>
	<b>Admissibilidade:</b>	Não Admissível
	<b>Justificativa</b>	Não é escopo da Agenda Regulatória o estabelecimento de procedimento licitatório.

### Navegação Marítima

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação do art. 15-A da Lei 14.813/2024, especificamente nos aspectos relacionados à aplicabilidade da regulação econômica em caso de divergência de preços nos serviços de praticagem.</b>
7	<b>Descrição do tema:</b>	Com a promulgação da Lei 14.813/2024 que alterou alguns dispositivos da Lei 9.537/1997 para tratar da prestação dos serviços de praticagem, houve a introdução de dispositivo (art. 15-A) prevendo, em casos de divergência nos valores negociados para os serviços de praticagem, a criação de Comissão paritária e temporária formada pela Marinha, Antaq e as partes envolvidas (contratante e prático), com vistas a estabelecer em caráter temporário o preço do serviço.  Para tanto, se faz necessário que as partes envolvidas apresentem provocação fundamentada à Autoridade Marítima, que deverá avaliar (juízo de admissibilidade) se acata ou não as argumentações para fins de criar a comissão acima citada com ma finalidade de fixar o preço do serviço de forma temporária. No mesmo dispositivo é prevista a regulação econômica para as situações acima descritas.
	<b>Motivação:</b>	Nesse sentido, considerando que a atuação dos práticos se dá em regime similar ao regime de monopólio, dada a regra de rodízio (que foi inclusive trazida para a lei), como forma de mitigar os riscos de abuso do poder econômico, é importante que seja incluída na Agenda Regulatória da Antaq a realização de estudo com vistas a regulamentar o art. 15-A, notadamente, avaliar os aspectos relativos à regulação econômica; estabelecimento de envio de informações, diretrizes/parâmetros/critérios para aplicação do juízo de admissibilidade; documentação/informação necessárias para fundamentação do pleito perante à Marinha, tendo em vista que a própria Antaq fará parte da Comissão e terá papel fundamental em subsidiar a Autoridade Marítima na decisão quanto aos preços praticados.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
<b>Vai entrar na lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação do art. 15-A da Lei 14.813/2024, especificamente nos aspectos relacionados à aplicabilidade da regulação econômica em caso de divergência de preços nos serviços de praticagem.</b>
Sim	<b>Justificativa</b>	A lei que regulamenta a praticagem traz à ANTAQ o papel de emissor de parecer consultivo quando do estabelecimento de comissão temporária com o objetivo de apurar abuso de poder econômico por quaisquer das partes ou defasagem dos valores de serviço de praticagem. Entretanto, as definições e parâmetros de como a ANTAQ deve avaliar objetivamente as situações de abuso de poder econômico ou defasagem nos valores não estão positivadas, razão pela qual o tema é de aderência à Agenda Regulatória.
	<b>Nova delimitação do tema:</b>	<b>Definição de critérios e procedimentos de regulação econômica do serviço de praticagem nos termos da Lei nº 14.813, de 2024, art. 15-A.</b>

3.3. *Contribuições CGU*

13. A CGU, por decorrência da Ata de Reunião 7 (2211039), encaminhou as seguintes contribuições:

**Instalações Portuárias**

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Revisão da Resolução ANTAQ nº 71, de 30 de março de 2022, que estabelece os procedimentos para autorização de construção e exploração de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo.</b>
8	<b>Descrição do tema:</b>	Avaliar a inclusão na AR de revisão da Resolução ANTAQ nº 71, de modo a atender determinação da Diretoria Colegiada objeto do acórdão nº 499-ANTAQ-2023 no sentido de que haja a inclusão na Agenda Plurianual de Estudos, em caráter prioritário, demanda de estudo sobre terminais privados autorizados que não iniciaram suas operações após cinco anos da outorga, cujas conclusões deverão ser utilizadas em eventual revisão da referida norma, segundo a decisão.
	<b>Motivação:</b>	Consoante o objetivo da Auditoria Interna Governamental expresso no Manual de Orientações Técnicas da Atividade de Auditoria Interna Governamental do Poder Executivo Federal de, a partir da aplicação de uma abordagem sistemática e disciplinada para avaliar e melhorar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos, auxiliar as organizações públicas a realizarem seus objetivos, recomenda-se a inclusão na AR de revisão da Resolução ANTAQ nº 71, a fim de se mitigar os riscos de fragilidades na harmonização de prioridades normativas estabelecidas pela Diretoria Colegiada e pela área técnica. Adicionalmente, também consideramos o tema de suma relevância para o setor portuário nacional, dados os riscos mapeados pela própria ANTAQ no bojo do processo administrativo 50300.004140/2022-64, sobretudo no relatório "ANÁLISE CONCORRENCIAL: TERMINAIS DE USO PRIVADO VIS-À-VIS TERMINAIS ARRENDADOS" e no respectivo voto do Diretor-Relator.

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Revisão da Resolução ANTAQ nº 71, de 30 de março de 2022, que estabelece os procedimentos para autorização de construção e exploração de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo.</b>
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
	<b>Admissibilidade:</b>	Não admissível
	<b>Justificativa</b>	A Agenda Plurianual de Estudos e a Agenda Regulatória são instrumentos paralelos e com objetivos próprios. Recomenda-se que a contribuinte leve a pauta à Agenda Plurianual de Estudos, se assim entender oportuno e conveniente.

#### Tema Geral

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Revisão da Resolução-ANTAQ nº 66/2022, que estabelece regras para instrução processual no âmbito dos Gabinetes de diretores e a realização das reuniões da Diretoria Colegiada.</b>
9	<b>Descrição do tema:</b>	Avaliar a inclusão da revisão da Resolução-ANTAQ nº 66/2022 na AR, de modo a atender determinação da Diretoria Colegiada objeto do acórdão nº 195-ANTAQ-2023 no sentido de que se promovam as devidas alterações na referida norma, de modo a garantir que as decisões tomadas em caráter ad referendum disponham do mesmo prazo recursal das demais decisões.
	<b>Motivação:</b>	Consoante o objetivo da Auditoria Interna Governamental expresso no Manual de Orientações Técnicas da Atividade de Auditoria Interna Governamental do Poder Executivo Federal de, a partir da aplicação de uma abordagem sistemática e disciplinada para avaliar e melhorar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos, auxiliar as organizações públicas a realizarem seus objetivos, recomenda-se a inclusão na AR de revisão da Resolução ANTAQ nº 66, a fim de se mitigar os riscos de fragilidades na harmonização de prioridades normativas estabelecidas pela Diretoria Colegiada e pela área técnica. Adicionalmente, dados riscos mapeados pela própria ANTAQ no bojo do processo administrativo 50300.001683/2024-91, especificamente no voto do Diretor-Relator, também consideramos que a inclusão do tema na AR colabora para a mitigação dos riscos de segurança jurídica das decisões da Agência e reduz a probabilidade, por exemplo, de que a Autarquia seja demandada junto a órgãos judiciais ou de controle.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
	<b>Admissibilidade:</b>	Não Admissível
	<b>Justificativa</b>	De acordo com a Lei das Agências, a Agenda Regulatória é instrumento de planejamento da atividade normativa que conterà o conjunto dos temas prioritários a serem regulamentados pela agência durante sua vigência.

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Revisão da Resolução-ANTAQ nº 66/2022, que estabelece regras para instrução processual no âmbito dos Gabinetes de diretores e a realização das reuniões da Diretoria Colegiada.</b>
		Dessarte, não é escopo de Agenda Regulatória a instrução processual no âmbito dos Gabinetes de diretores e a realização das reuniões de Diretoria Colegiada.

### Instalações Portuárias

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Realização de Análise de Resultado Regulatório (ARR) a respeito dos Contratos de Transição, cuja previsão normativa se encontra na Resolução-ANTAQ nº 07/2016.</b>
10	<b>Descrição do tema:</b>	Avaliar a realização de Análise de Resultado Regulatório (ARR) a respeito do impacto dos Contratos de Transição firmados até os dias atuais na dinâmica do setor portuário brasileiro.
	<b>Motivação:</b>	Consoante o objetivo da Auditoria Interna Governamental expresso no Manual de Orientações Técnicas da Atividade de Auditoria Interna Governamental do Poder Executivo Federal de, a partir da aplicação de uma abordagem sistemática e disciplinada para avaliar e melhorar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos, auxiliar as organizações públicas a realizarem seus objetivos, a CGU efetuou avaliação específica a respeito dos contratos de transição, a fim de mapear e alertar a ANTAQ a respeito de eventuais riscos decorrentes desta espécie de contratos. Esta avaliação se encontra na fase de relatório preliminar, já encaminhado à ANTAQ para manifestação. Nesse diapasão, destacamos que um dos achados decorrentes do trabalho apresentou como cerne que repactuações sucessivas de contratos de transição em desacordo com a Lei de Licitações, resultou na permanência de terceiros na posse e exploração de áreas portuárias por longos períodos, com risco de impacto negativo na realização de investimentos em modernização e ampliação da infraestrutura. Em decorrência de tal achado, a CGU recomendou à ANTAQ que apresente estudo, considerando o universo de contratos já firmados, mostrando a vantajosidade econômica e operacional da manutenção do instituto do contrato de transição, estudo este que poderia ser materializado por meio de ARR e que teria o condão de robustecer as alterações no instituto do contrato de transição propostas pela Autarquia na revisão da Resolução-ANTAQ nº 07/2016, ora em trâmite.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
	<b>Admissibilidade:</b>	Não admissível
	<b>Justificativa</b>	No formato regulatório atual, a Agenda Regulatória e a Agenda de Resultado Regulatório são dois instrumentos distintos. Por outro lado, este Grupo de Trabalho recomendará à Superintendência de Regulação a avaliação da inclusão do tema quando os itens da Agenda de ARR estiverem em discussão.

3.4. *Contribuições Ministério dos Portos e Aeroportos*

14. Por consequência da Ata de Reunião 8 (2219674), o Ministério dos Portos e Aeroportos retornou com o envio das contribuições

15. O Departamento de Navegação e Hidrovias submeteu, de forma sintética, assim:

**Navegação Marítima**

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Aprimoramento das regras e dos procedimentos para consulta de disponibilidade de embarcação (circularização e bloqueio) para afretamentos a tempo – Sistema Sama.</b>
11	<b>Descrição do tema:</b>	-
	<b>Motivação:</b>	-
	<b>Prioridade:</b>	-
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
<b>Vai entrar na lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível
Sim	<b>Justificativa</b>	A busca por melhorias regulatórias no afretamento por tempo é tema possível de ser tratado na Agenda Regulatória. Reforça-se que, quando da transformação da lista de temas em Agenda Regulatória preliminar, <b>será analisada a oportunidade e conveniência da inclusão do presente tema, haja vista o corrente desenvolvimento do item 2.8 da Agenda Regulatória 2022-2024: Adequação dos critérios de afretamento por tempo na navegação de cabotagem, em decorrência das alterações na Lei nº 9.432/97, introduzidas pela Lei nº 14.301/22.</b>
	<b>Nova delimitação do tema:</b>	<b>Aprimoramento das regras e dos procedimentos constantes no sistema SAMA para consulta de disponibilidade de embarcação (circularização e bloqueio) para afretamentos por tempo.</b>

**Navegação Marítima**

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação de hipóteses (taxativas?) para concessão de outorga para empresas que pretendam se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional (sem lastro)</b>
12	<b>Descrição do tema:</b>	-
	<b>Motivação:</b>	-
	<b>Prioridade:</b>	-
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulamentação de hipóteses (taxativas?) para concessão de outorga para empresas que pretendam se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional (sem lastro)</b>
<b>Vai entrar na lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível
Sim	<b>Justificativa</b>	O estabelecimento de regras para concessão de outorga de EBN sem frota própria ou sem contrato de construção é matéria infralegal e de competência regulatória, portanto, sua proposição é passível de análise por Agenda Regulatória. Propõe-se apenas nova delimitação de tema para deixar a proposta cristalina.
	<b>Nova delimitação do tema:</b>	<b>Análise regulatória acerca de outorga de empresa que pretende se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional.</b>

#### Navegação Marítima

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Descarbonização do transporte marítimo nacional (cabotagem e interior) e medidas de mitigação e adaptação para atender o transporte marítimo internacional (longo curso – comércio exterior).</b>
13	<b>Descrição do tema:</b>	-
	<b>Motivação:</b>	-
	<b>Prioridade:</b>	-
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
	<b>Admissibilidade:</b>	Não admissível.
	<b>Justificativa</b>	Propõe-se que a temática seja encaminhada à Agenda Plurianual de Estudos da ANTAQ a fim de estabelecer-se um panorama da carbonização gerada pelo transporte marítimo nacional e a consequente comparação com o transporte marítimo internacional.

#### Navegação Marítima

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulação da navegação para apoio às instalações eólicas offshore.</b>
14	<b>Descrição do tema:</b>	-
	<b>Motivação:</b>	-
	<b>Prioridade:</b>	-
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Regulação da navegação para apoio às instalações eólicas offshore.</b>
<b>Vai entrar na lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível.
Sim	<b>Justificativa</b>	A regulação da navegação quanto ao apoio realizado às instalações eólicas <i>offshore</i> é de competência da Agenda Regulatória da ANTAQ.

16. Por último, o Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias submeteu, de maneira enxuta, as seguintes contribuições:

#### Instalações Portuárias

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Atualização da Resolução ANTAQ nº 71, de 30 de março de 2022.</b>
15	<b>Descrição do tema:</b>	-
	<b>Motivação:</b>	Navegue Simples.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
<b>Vai entrar na lista?</b>	<b>Admissibilidade:</b>	Admissível.
Não	<b>Justificativa</b>	Apesar de ser tema sob o escopo de Agenda Regulatória, recomenda-se por sua não incorporação na lista de temas, dado que a atualização da Resolução 71 com relação ao "Navegue Simples" já é ação em curso na Regulação Portuária.

#### Instalações Portuárias

<b>O item já consta na lista preliminar de temas?</b>		Não
<b>ID</b>	<b>Delimitação do tema:</b>	<b>Terceirização da atividade fim nas autorizações portuárias.</b>
16	<b>Descrição do tema:</b>	-
	<b>Motivação:</b>	Acórdão nº 746-2021-ANTAQ e outros.
	<b>Prioridade:</b>	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
	<b>Admissibilidade:</b>	Não admissível
	<b>Justificativa</b>	A pauta do Acórdão 746 referiu-se a um caso concreto e sob tema do qual a regulamentação (terceirização) é de tutela maior do Poder Concedente. Por essa razão, o tema não possui aderência



O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Terceirização da atividade fim nas autorizações portuárias.
		para a Agenda Regulatória.

## Instalações Portuárias

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Análise de impacto concorrencial de novas outorgas de terminais portuários privados.
17	Descrição do tema:	-
	Motivação:	Acórdão nº 499-2023-ANTAQ.
	Prioridade:	Alta
<b>Análise do Grupo de Trabalho</b>		
	Admissibilidade:	Admissível
Vai entrar na lista?	Justificativa	A análise regulatória do impacto concorrencial de novas outorgas em terminais portuários privados ou licitações de terminais agendados é tema aderente à Agenda Regulatória. A proposição de nova delimitação de tema visa ampliar o escopo para adequar-se à redação do Acórdão nº 499-2023-ANTAQ.
Sim	Nova delimitação do tema:	Análise de impacto concorrencial de novas autorizações para terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados.

3.5. *dos aperfeiçoamentos em temas propostos pela GRN*

17. Após a realização da etapa de contribuições às demais unidades da ANTAQ e preliminarmente à conclusão da presente etapa de contribuições de outros órgãos, foi encaminhado à Superintendência de Regulação o Despacho GRN (2221830), objeto do processo n. 50300.003320/2024-91, e por meio do qual foram atualizados os itens da lista referentes à navegação interior, da seguinte forma:

## Atualização dos itens propostos pela GRN quanto à navegação interior.

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável	Probabilidade
1. Navegação Interior	1.1	<del>Procedimento para o reajuste de preço para o transporte de travessia</del> Critérios de serviço adequado no serviço de transporte público.	GRN	100% Alta
1. Navegação Interior	1.2	<del>Afretamento de embarcação: Registro de afretamento de embarcações:</del> prazo máximo para realização de circularização e prazo para apresentação de documentos de circularização.	GRN	100% Alta
1. Navegação Interior	1.3	<del>Possibilidade de elaboração de processo seletivo para EBNs do transporte longitudinal de passageiros, à semelhança do previsto no transporte de travessia</del> Regulação dos pontos de atracação do serviço de	GRN	100% Alta

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável	Probabilidade
1. Navegação Interior	1.4	transporte de travessia. <del>Normalização das hipóteses de extinção</del> Extinção da autorização: <del>do transporte longitudinal de passageiros e misto, padronizando com a norma do transporte de travessia</del> hipótese de revogação tácita.	GRN	<del>100%</del> Alta
1. Navegação Interior	1.5	Obrigatoriedade de uso de instalações autorizadas ou registradas pela ANTAQ.	GRN	<del>100%</del> Alta
1. Navegação Interior	1.6	Definição de atraso para o transporte regular de travessia.	GRN	Alta
1. Navegação Interior	1.7	Definição de atraso e antecipação de viagem (longitudinal).	GRN	Alta
1. Navegação Interior	1.8	Redefinição do quadro de horários que compõe o esquema operacional (flexibilização do esquema operacional).	GRN	Alta
1. Navegação Interior	1.9	Revisão dos valores das penalidades constantes nas normas.	GRN	Alta

18. Registra-se que a alteração das probabilidades de 100% para "alta" deve-se ao fato de que cabe a escolha superior pela priorização de temas a serem tratados durante a Agenda Regulatória.

19. Por último, pontua-se que, muito embora alguns dos temas da lista estejam em curso da ação resultante do item 1.3 da atual Agenda Regulatória, a exemplo do item 1.8 acima, propõe-se que permaneçam na lista até a priorização final, haja vista que são temas entendidos pela Gerência de Regulação da Navegação como imprescindíveis de AIR, e portanto, é recomendável que estejam positivados como tema de Agenda Regulatória em algum momento.

#### 4. CONCLUSÃO

20. O presente Relatório Técnico objetiva concluir a etapa "Reuniões com outros órgãos.", constante do Plano de Trabalho aprovado pela SRG.

21. As reuniões foram realizadas com o Tribunal de Contas da União, com a Controladoria Geral da União, com a SEAE do Ministério da Fazenda, e por último, com o Ministério dos Portos e Aeroportos, por meio do Departamento de Navegação e Hidrovias, do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias e do Departamento de Gestão e Modernização Portuária.

22. Reforça-se que as contribuições estão sendo analisadas notadamente quanto sua admissibilidade em serem tratados por meio de Agenda Regulatória. Quanto à análise de mérito propriamente dita dos temas propostos a este Grupo de Trabalho, ela será realizada seja após a consolidação das contribuições da consulta interna, imediatamente anterior ao encaminhamento à instância máxima desta Casa para decisão da Agenda Regulatória preliminar, com o objetivo de determinar os temas que serão submetidos quando da aprovação da abertura da Tomada de Subsídios.

23. Ato contínuo, a Gerência de Regulação da Navegação aproveitou da oportunidade oriunda do desenvolvimento da revisão e simplificação do estoque regulatório da navegação interior (item 1.3 da atual Agenda Regulatória) para aperfeiçoar os temas constantes na atual lista para a navegação interior, os quais já foram devidamente incorporados e ajustados para a nova lista de temas da Agenda Regulatória.

24. Por todo o exposto, anexo a este Relatório apresenta-se a **lista de temas** indicados para compor a Agenda Regulatória 2025-2028, com destaques aos temas que estão na Agenda 2022-2024 e manter-se-ão na próxima, bem como aos temas que as setoriais da SRG já entenderam como imprescindíveis para apreciação no próximo ciclo.

25. Por fim, registra-se que foi produzido um formulário na plataforma *Microsoft Forms*, anexo a estes autos sob documento externo SEI *Formulário Contribuições Internas à Agenda Regulatória (2228121)*, e que será usado para preenchimento das contribuições na rodada de consulta interna.

Era o que tinha a relatar.

## 5. ANEXO

### 5.1. Lista de temas para a construção da Agenda Regulatória 2025-2028:

Legenda:

#### **temas vindos da Agenda Regulatória 2022-2024**

*temas entendidos como de necessária inclusão pela GRN e pela GRP*

temas propostos pelas unidades organizacionais da ANTAQ contribuintes

[temas propostos por órgãos externos](#)

### Agenda Regulatória 2025-2028 em construção.

Agenda de Elaboração Regulatória (nome sugerido)			
Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável
1. Navegação Interior	1.1	<i>Critérios de serviço adequado no serviço de transporte público.</i>	GRN
1. Navegação Interior	1.2	<i>Afretamento de embarcação: prazo máximo para realização de circularização e prazo para apresentação de documentos de circularização.</i>	GRN
1. Navegação Interior	1.3	<i>Regulação dos pontos de atracação do serviço de transporte de travessia.</i>	GRN
1. Navegação Interior	1.4	<i>Extinção da autorização: hipótese de revogação tácita.</i>	GRN
1. Navegação Interior	1.5	<i>Obrigatoriedade de uso de instalações autorizadas ou registradas pela ANTAQ.</i>	GRN

## Agenda de Elaboração Regulatória (nome sugerido)

1. Navegação Interior	1.6	<i>Definição de atraso para o transporte regular de travessia.</i>	GRN
1. Navegação Interior	1.7	<i>Definição de atraso e antecipação de viagem (longitudinal).</i>	GRN
1. Navegação Interior	1.8	<i>Redefinição do quadro de horários que compõe o esquema operacional (flexibilização do esquema operacional).</i>	GRN
1. Navegação Interior	1.9	<i>Revisão dos valores das penalidades constantes nas normas.</i>	GRN
2. Navegação Marítima	2.1	<i>Definição de matriz de responsabilidades sobre-estadia de contêineres.</i>	GRN
2. Navegação Marítima	2.2	<i>Diferenciação de outorgas na navegação de cabotagem.</i>	GRN
2. Navegação Marítima	2.3	<i>Termo de responsabilidade prévio e caução: responsabilidade do armador nos custos de armazenagem adicional fora do porto quando há recusa na tentativa de devolução do contêiner.</i>	GRN
2. Navegação Marítima	2.4	<i>Responsabilidades do agente intermediário na geração de sobre-estadia de contêineres.</i>	GRN
2. Navegação Marítima	2.5	<b>Adequação dos critérios de afretamento por tempo na navegação de cabotagem, em decorrência das alterações na Lei nº 9.432/97, introduzidas pela Lei nº 14.301/22.</b>	GRN
2. Navegação Marítima	2.6	<b>Revisão e aprimoramento dos procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira, com vistas ao afretamento de embarcações estrangeiras para operar na navegação marítima.</b>	GRN
2. Navegação Marítima	2.7	<u>Afretamento de embarcação estrangeira - divergências entre condições externas impostas ao afretamento e aquelas presentes na circularização.</u>	GRN
2. Navegação Marítima	2.8*	<u>Critérios para notificação de embarcações de risco.</u> (Necessários maiores esclarecimentos para analisar o mérito da inclusão do tema)	GRN
2. Navegação Marítima	2.9	<u>Previsão do conceito normativo de Transportador Marítimo estrangeiro.</u>	GRN
2. Navegação Marítima	2.10	<u>Delimitação do conceito de omissão de escala no transporte marítimo.</u>	GRN
2. Navegação Marítima	2.11	<u>Definição de critérios e procedimentos de regulação econômica do serviço de praticagem nos termos da Lei nº 14.813, de 2024, art. 15-A.</u>	GRN
2. Navegação Marítima	2.12	<u>Aprimoramento das regras e dos procedimentos constantes no sistema SAMA para consulta de disponibilidade de embarcação (circularização e bloqueio) para afretamentos por tempo.</u>	GRN
2. Navegação Marítima	2.13	<u>Análise regulatória acerca de outorga de empresa que pretende se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional.</u>	GRN

Agenda de Elaboração Regulatória (nome sugerido)			
2. Navegação Marítima	2.14	Regulação da navegação para apoio às instalações eólicas offshore.	GRN
3. Instalações Portuárias	3.1	<b>Atualização da Norma de Fiscalização Portuária (Resolução ANTAQ nº 75/2022).</b>	GRP
3. Instalações Portuárias	3.2	<b>Revisão da Resolução ANTAQ nº 2650, de 26 de setembro de 2012, tratando dos instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias.</b>	GRP
3. Instalações Portuárias	3.3	<b>Limites regulatórios para exploração e contratação de pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado.</b>	GRP
3. Instalações Portuárias	3.4	<b>Revisão da Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 13 de outubro de 2016, tratando das instalações de apoio ao transporte aquaviário.</b>	GRP
3. Instalações Portuárias	3.5	Distorções na concorrência nas autorizações de TUPs em áreas contíguas ao porto organizado.	GRP
3. Instalações Portuárias	3.6	Procedimentos e critérios objetivos para as cláusulas dos termos de prorrogação antecipada de contratos de arrendamento.	GRP
3. Instalações Portuárias	3.7	Análise de impacto concorrencial de novas autorizações para terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados.	GRP

5.2. *Modelo para preenchimento de contribuições pelos órgãos externos convidados*

<b>O item já consta na lista?</b>	Sim ou não.
<b>Preencher a parte abaixo apenas em caso de resposta "sim".</b>	
<b>Qual o item da lista que se deseja contribuir?</b>	
<b>Número do item (ex: 1.1)</b>	Nome do item (Ex: Procedimento para o reajuste de preço para o transporte de travessia.)
<b>Qual o tipo de ação a ser realizada?</b>	Escrever uma das três opções abaixo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manutenção</li> <li>• Modificação</li> <li>• Exclusão</li> </ul>

<b>Por que a ação deve ser realizada?</b>	Fundamentar as razões pelas quais o item deve ser mantido (por exemplo: entendido como de alta importância ou relevância e não deveria ser retirado de pauta em detrimento de outros temas), modificado (por exemplo: mudança de nome do tema para alterar o escopo ou tornar o objeto mais claro), ou por fim, excluído (por exemplo: os motivos pelos quais se entende que não se deve ou não se é necessário apreciar o tema na Agenda Regulatória).
<b>Preencher a parte abaixo apenas em caso de resposta "não".</b>	
<b>Delimitação do tema:</b>	Texto sucinto para definir o tema. Deve possuir objeto bem delimitado (ex: decorrente de problema em ponto de atracação na navegação interior, em armazenagem portuária, ou em capítulo, seção ou subseção de norma). Exemplo de delimitação do tema: 1. Definição de atraso no transporte de passageiros na navegação interior. 2. Definição do responsável pelo pagamento de armazenagem adicional. 3. Combate a abusividades em setor "x".
<b>Descrição do tema:</b>	Campo para trazer a descrição do tema a ser apreciado pela Regulação. Buscar trazer quantidade de detalhes que permita a compreensão suficiente para a incorporação da pauta na Agenda.
<b>Motivação:</b>	Descrever as razões pelas quais se compreendeu que o tema deva ser apreciado na Superintendência de Regulação.
<b>Prioridade:</b>	Alta, média ou baixa.

DIEGO RAFAEL BARBOZA AMORIM

Coordenador de Grupo de Trabalho

RAFAEL MOISÉS SILVEIRA DA SILVA

MARCELO CARVALHO DE DONATO

JOSÉ MÁRCIO DA SILVA

Membros do Grupo de Trabalho



Documento assinado eletronicamente por **Diego Rafael Barboza Amorim, Coordenador de Grupo Técnico**, em 03/05/2024, às 16:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Moises Silveira da Silva, Membro de Grupo Técnico**, em 03/05/2024, às 16:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Carvalho de Donato, Membro de Grupo Técnico**, em 03/05/2024, às 16:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Jose Marcio da Silva, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 03/05/2024, às 16:58, 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 **2218580** e o código CRC **2966A28B**.

Referência: Processo nº 50300.017989/2023-89

SEI nº 2218580