



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 3/2024/GT-ODSE-001-23-SRG

Assunto: **Agenda Regulatória 2025-2028.**

Tema: *Análise das contribuições internas e construção da Agenda Regulatória preliminar com objetivo de submeter à avaliação e aprovação da Diretoria Colegiada para realização de tomada de subsídios, encaminhar ao Ministério dos Portos e Aeroportos e realizar reuniões participativas.*

1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se da análise das contribuições internas desta ANTAQ para a construção da Agenda Regulatória ANTAQ, quadriênio 2025-2028, com vistas a construir a Agenda Regulatória 2025-2028 preliminar para consequente submissão à tomada de subsídios, ao Ministério dos Portos e Aeroportos e às reuniões participativas.
2. O presente Relatório Técnico atende à Ordem de Serviço n. 8/2024/SRG (2254815).

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

3. O presente Relatório Técnico dá continuidade aos trabalhos desenvolvidos no Plano de Trabalho. Para o adequado prosseguimento da apreciação técnica, nesta seção será desenvolvida uma contextualização holística da evolução dos autos, desde sua origem, até a conclusão da etapa objeto de análise: "recebimento de contribuições internas na ANTAQ". O objetivo é que este documento possa substituir a leitura dos demais Relatórios Técnicos anteriores nos autos na compreensão da evolução processual. Outrossim, caso a leitura esteja sendo feita por quem já apreciou o processo anteriormente, sugere-se como dispensável o texto desta presente seção.

- 2.1. *da primeira rodada: construção do plano de trabalho, lista inicial de temas e recebimento de contribuições das unidades organizacionais da ANTAQ*

4. Por decorrência da Ordem de Serviço n. 1/2023/SRG (2064812), foi criado o Grupo de Trabalho (GT) responsável pela elaboração de proposta de Agenda Regulatória da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para o quadriênio 2025 -2028, conforme o disposto no **caput** do art. 2º da Resolução ANTAQ n. 40/2021. Adicionalmente, foi determinado pela apresentação de proposta de plano de trabalho e cronograma. O GT, sob coordenação da GRN, submeteu o Plano de Trabalho GRN (2124702) para consideração superior. Em síntese, consta do plano as seguintes macro-etapas:

1. Elaborar a proposta inicial com a participação das demais Unidades Organizacionais. Até 20/03/24;
2. Reuniões com outros órgãos. Até 25/04/2024;
3. Realizar consulta interna e analisar as contribuições. Até 10/06/24;
4. Decidir a Agenda Regulatória preliminar e aprovar a abertura da Tomada de Subsídios. Até 22/07/2024
5. Realizar a Tomada de Subsídios. Até 19/08/2024;
6. Consolidação das contribuições da Tomada de Subsídios. Até 16/09/2024;
7. Análise da Procuradoria Federal junto à ANTAQ. Até 30/09/2024;
8. Decidir a Agenda Regulatória para o próximo ciclo e autorizar a divulgação oficial. 21/11/2024; e
9. Publicar a Agenda Regulatória no Diário Oficial da União. Até 22/11/2024.

5. Para elaborar a proposta inicial com a participação das demais Unidades Organizacionais, o GT produziu o Relatório Técnico n. 1/2024/GT-ODSE-001-23-SRG (2191498), em obediência à Ordem de Serviço n. 2/2024/SRG (2171398). O cumprimento dessa linha de ação envolveu o convite a 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 naquele 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).

6. A partir daquele momento, a análise feita pelo GT foi realizada 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, nas etapas constantes na seção de contextualização, **não foi descartada** nenhuma proposta que atendesse aos critérios para que um tema esteja na Agenda Regulatória. Tal etapa de seleção com base em relevância, oportunidade e recursos disponíveis, será realizada neste Relatório Técnico, o qual possui como objetivo consolidar a análise técnica para envio à Diretoria Colegiada desta Casa com vistas a deliberar sobre a Agenda Regulatória preliminar e abrir a proposta para a celebração da tomada de subsídio e reuniões participativas.

7. Ao todo, foram trazidos 11 itens para somarem à listagem inicial trazida pelas Gerências de Regulação da Navegação e de Regulação Portuária. Desses 11 itens, 9 foram considerados admissíveis, integralmente ou com necessidades de ajustes pontuais. Isso gerou a lista de temas, após a rodada de contribuições de outras unidades da ANTAQ, para a construção da Agenda Regulatória 2025-2028, constante na tabela A.1, ANEXO 5.1 deste Relatório Técnico.

2.2. *da segunda rodada: retificação de temas da lista preliminar, ajustes no plano de trabalho e recebimento de contribuições de órgãos externos*

8. Os trabalhos foram submetidos à SRG para apreciação e aprovação. A matéria fora encaminhada nos termos do Despacho GT-ODSE-001-23-SRG (2195797), por meio do qual o GT submeteu a lista de temas com análise técnica e propôs ajuste no Plano de Trabalho GRN (2124702), sobe a forma do Plano de Trabalho GT-ODSE-001-23-SRG (2191500), naquilo que se referia aos prazos para a construção da nova Agenda Regulatória, sem alteração das datas propostas de deliberação final e de publicação. O Plano de Trabalho GT-ODSE-001-23-SRG (2191500) trouxe as seguintes propostas de alteração:

- retificação do prazo das contribuições das outras unidades, devido ao prazo real de recebimento dessas contribuições e o posterior encaminhamento processual (datando de 27 de março de 2024, face 20 de março de 2024, previamente planejado);
- estabelecimento, expressamente, a respeito 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](#);
- deslocamento, em virtude da retificação acima, e aumento em 5 dias úteis do prazo para reunião com outros órgãos, considerando que esse prazo já englobava o recebimento de contribuições;
- retirada de 5 dias úteis do prazo para contribuições internas, considerando que era um prazo acima do necessário e foi preciso ajustar devido aos tempos despendidos relatados acima; e
- não alteração quanto ao prazo para publicação da Agenda Regulatória.

9. Sendo assim, o plano de trabalho retificado continha apenas a principal mudança em destaque:

1. Elaborar a proposta inicial com a participação das demais Unidades Organizacionais. Até **27/03/2024**, ao invés de 20/03/24;
2. Reuniões com outros órgãos. Até 25/04/2024;
3. Realizar consulta interna e analisar as contribuições. Até 10/06/24;
4. Decidir a Agenda Regulatória preliminar e aprovar a abertura da Tomada de Subsídios. Até 22/07/2024
5. Realizar a Tomada de Subsídios. Até 19/08/2024;
6. Consolidação das contribuições da Tomada de Subsídios. Até 16/09/2024;
7. Análise da Procuradoria Federal junto à ANTAQ. Até 30/09/2024;
8. Decidir a Agenda Regulatória para o próximo ciclo e autorizar a divulgação oficial. 21/11/2024; e
9. Publicar a Agenda Regulatória no Diário Oficial da União. Até 22/11/2024.

10. A análise da rodada de reuniões com outros órgãos foi materializada no Relatório Técnico n. 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG (2218580). O indigitado relatório apontou que o Despacho SRG (2203424) 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 na tabela A.2 constante do ANEXO 5.2 deste Relatório Técnico.

11. Nessa rodada, foram convidadas órgãos externos que possuem, na sua esfera de competência, temas interdisciplinares aos da ANTAQ, para manifestação de interesse em contribuir, 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.

12. Ao todo, foram recebidas 17 contribuições, das quais 10 foram admitidas. Isso gerou a lista de temas constante na tabela A.3, ANEXO 5.2, deste Relatório Técnico, após a rodada de contribuições de outros órgãos, com o objetivo de preparar a lista de temas a ser submetida para contribuições internas na ANTAQ.

13. Derradeiramente nesta rodada, aproveitou-se da oportunidade para relatar o encaminhamento à Superintendência de Regulação do 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 forma da tabela A.4, constante do ANEXO 5.2:

2.3. *da terceira e atual rodada: retificação de tema da lista preliminar e recebimento de contribuições de internas da ANTAQ*

14. Após a análise das contribuições dos órgãos externos participantes e da produção do indigitado Relatório Técnico n. 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG (2218580), a matéria foi submetida à SRG para apreciação e posterior encaminhamento à Secretaria-Geral com o objetivo de avançar-se na etapa seguinte do Plano de Trabalho GT-ODSE-001-23-SRG (2191500): Realizar consulta interna, com a data estimada de realização entre 3 de maio de 2024 e 25 de maio de 2024. A SRG, nos termos do Despacho SRG (2231673), aprovou os entendimentos consignados no Relatório Técnico n. 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG (2218580) e no Despacho GT-ODSE-001-23-SRG (2230597), e encaminhou os autos à Assessoria de Comunicação Social - ASCOM, solicitando que ela adotasse as providências que entendesse cabíveis à divulgação da Consulta Interna da proposta preliminar da Agenda Regulatória da ANTAQ para o quadriênio 2025-2028 no período de 07/05/2024 a 24/05/2024, nos termos do Aviso de Consulta Interna 1 (2231643).

15. Conforme publicado a toda a Agência, nos moldes do documento externo SEI *Aviso Comunicado SRG* (2236231), foi realizada a etapa de consulta interna entre os dias 9 de maio de 2024 e 24 de maio de 2024. O Despacho ASCOM (2236237) também informou pela realização do comunicado a toda a ANTAQ nas seguintes datas intermediárias:

- 14 de maio, terça-feira;
- 17 de maio, sexta-feira;
- 21 de maio, terça-feira; e
- 24 de maio, sexta-feira, lembrete do último dia para envio de contribuições.

16. As contribuições foram realizadas por meio de preenchimento em formulário eletrônico disponível na plataforma *Microsoft Forms*, disponibilizada no endereço eletrônico <https://forms.office.com/r/NY3gCiQyv3>. Como o formulário permitiu a contribuição também de itens da lista já pré-existentes, foi publicada a lista preliminar de temas, conforme o Projeto Básico-MINUTA GT-ODSE-001-23-SRG (2230585).

17. Do relatório extraído da plataforma eletrônica, 6 contribuintes preencheram, ao todo, 9 formulários. As unidades que contribuíram estão discriminadas no gráfico a seguir:

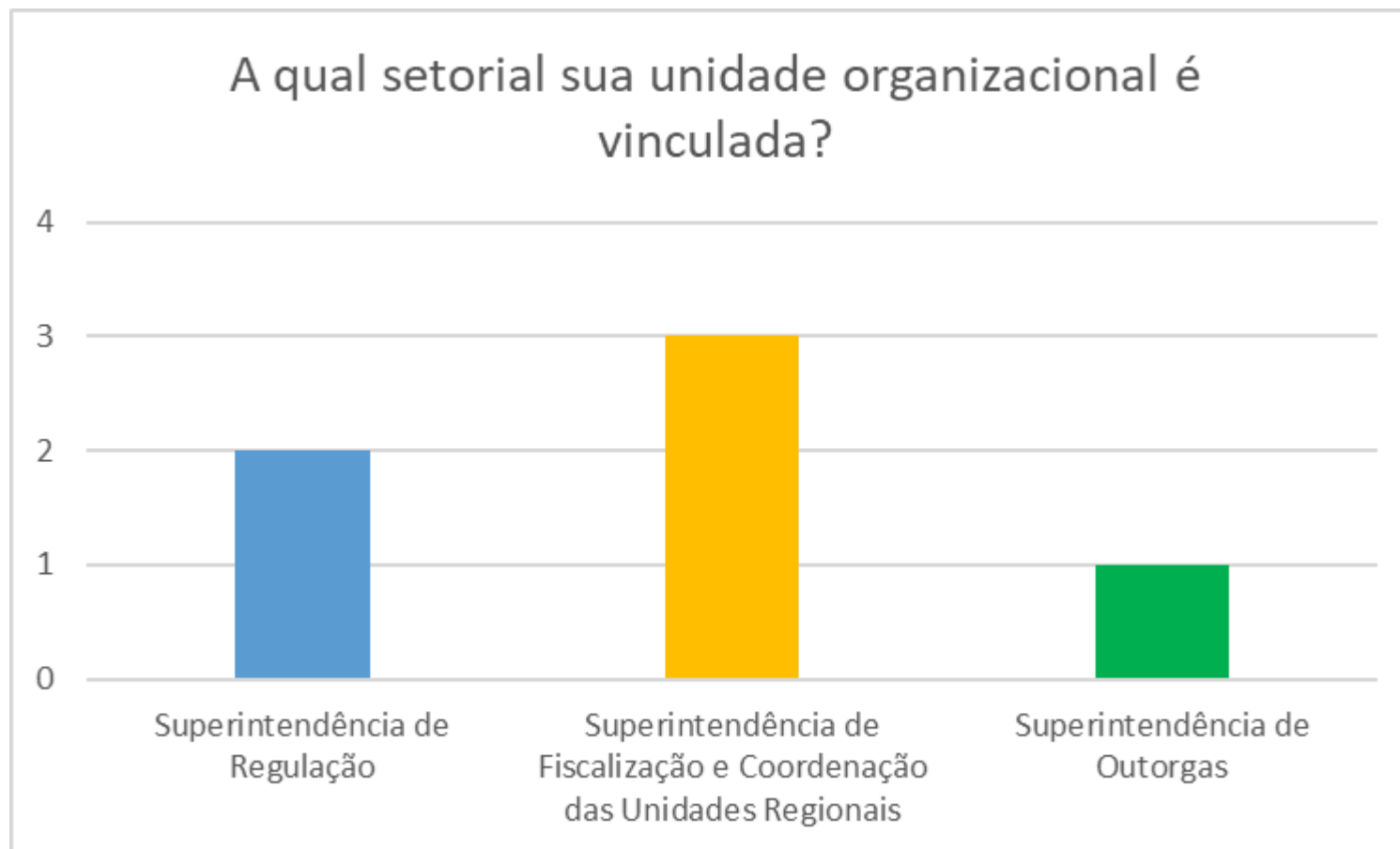


Gráfico 1: Distribuição dos contribuintes por Superintendência.

18. Pela Superintendência de Regulação, todos os que contribuíram foram da Gerência de Regulação da Navegação - GRN. Pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais, houve 1 contribuinte da Gerência de Apoio Técnico - GAT, 1 contribuinte da Unidade Regional de Curitiba e 1 contribuinte da Unidade Regional de Salvador - URESV. Por último, pela Superintendência de Outorgas o contribuinte foi da Gerência de Afretamento da Navegação - GAF.

19. Com relação ao preenchimento do formulário, a GRN preencheu 4 vezes, as unidades da SFC preencheram 1 vez cada, e a GAF preencheu duas vezes, totalizando os 9 preenchimentos ora relatados.

20. Como último tópico da presente subseção, relata-se que o formulário oportunizou aos contribuintes avaliação a respeito do método de preenchimento de contribuição e permitiu também o encaminhamento de sugestões de melhoria. O panorama geral foi muito positivo, o que não impede a avaliação e a realização de melhorias para a realização da tomada de subsídios e reuniões participativas. A avaliação multicritério do formulário disponibilizado foi diagnosticada conforme a figura a seguir:

41. Como você avalia esse sistema de contribuições para a Agenda Regulatória 2025-2028 da ANTAQ?

[Mais Detalhes](#)

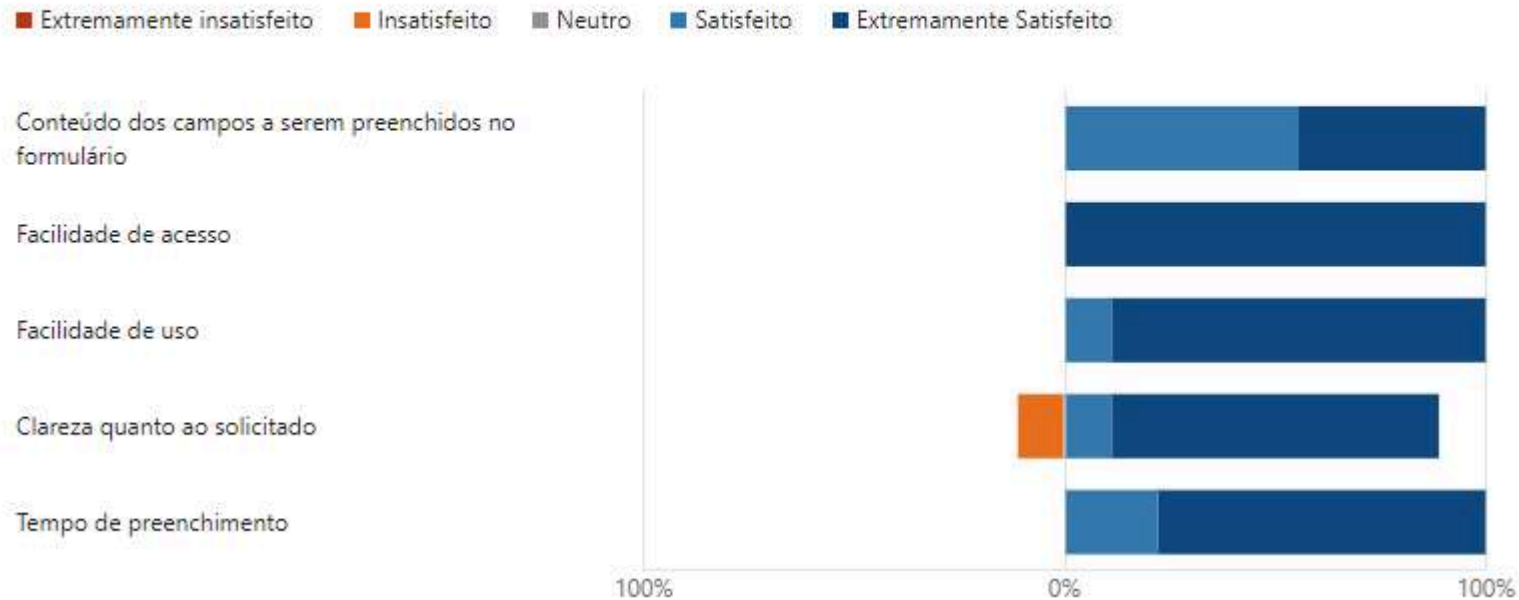


Figura 1: Avaliação multicritério a respeito do modelo disponibilizado para recebimento de contribuições.

21. Quando perguntado se o contribuinte desejava inserir alguma sugestão, crítica ou recomendação, foram submetidas as três respostas a seguir:

1. Aumentar o espaço visível para preenchimento do campo "Motivação", nos mesmos moldes do campo "Descrição do tema".
2. O campo "Motivação" deveria ser maior.
3. Deveria ser possível opinar em todos os itens apresentados e não em apenas 2.

22. Com relação à sugestão "3", a limitação se deveu à própria estrutura da plataforma *Microsoft Forms*. Entretanto, este GT está em processo de avaliação de melhoria sobre como incorporar a sugestão. Com relação às sugestões "1" e "2", elas serão incorporadas imediatamente no modelo ajustado para tomada de subsídios e reuniões participativas.

23. O modelo proposto de recebimento de contribuições obteve uma nota global 4.78 de 5, o que demonstra como bem sucedida a nova prática.

43. Por fim, qual a sua nota para o sistema de participação para a construção da Agenda Regulatória 2025-2028 da ANTAQ?

[Mais Detalhes](#)

4.78
Classificação Média

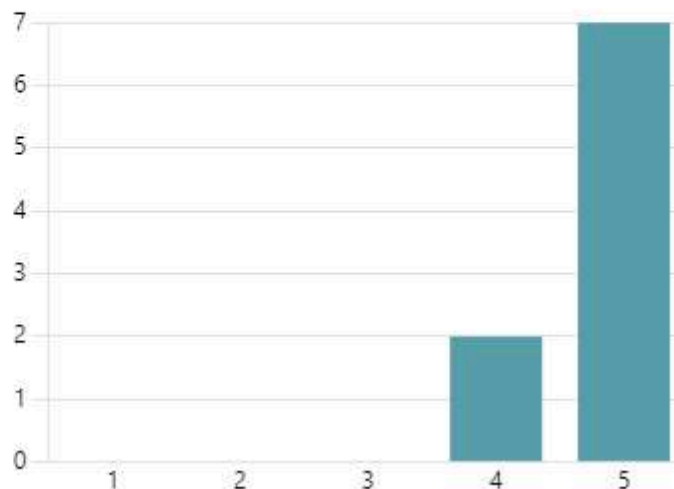


Figura 2: Avaliação global a respeito do modelo disponibilizado para recebimento de contribuições.

24. Por fim, registra-se que o presente Relatório Técnico, a partir da seção seguinte, tem como objetivo cumprir a etapa "Consolidação das contribuições da consulta interna" do Plano de Trabalho GT-ODSE-001-23-SRG (2191500).

3. DESENVOLVIMENTO

25. Com base na contextualização supra, é contributivo trazer quais são as próximas ações para o atingimento das metas estipuladas nessa etapa do plano de trabalho. Após o recebimento das contribuições internas, parte-se para as seguintes etapas: análise das contribuições, priorização de temas e construção da Agenda Regulatória preliminar, com o objetivo de submetê-la à Diretoria Colegiada desta Casa para aprovação e submissão à tomada de subsídios e reuniões participativas.

26. Quanto à análise das contribuições, é importante discorrer que, a partir deste momento, aperfeiçoa-se o critério de análise. Enquanto nas etapas anteriores falava-se apenas de **admissibilidade** dos itens, notadamente quanto ao fato de tal proposta ser passível de tratamento ou não mediante Agenda Regulatória, para a construção da Agenda preliminar torna-se imprescindível realizar, quando cabível, análise quanto ao **mérito** dos itens. O GT

permitiu que as contribuições se dessem tanto quanto à inclusão de novos itens (praxe dos processos de participação social), quanto àqueles já constantes na lista, dessa forma, a análise de cada contribuição depende de que tipo ela se trata:

- I - Se a contribuição for quanto à inclusão de novo tema, mantém-se a análise de **admissibilidade** daquela proposta, dada a necessidade de conclusão da construção da lista de temas que ensejará a seleção para a Agenda Regulatória preliminar; e
- II - Se a contribuição for quanto a item já existente na lista preliminar:
 - a) Para contribuição de **manutenção** do tema, **acolher** ou **não acolher** (rejeitar) a proposta com base nas razões apresentadas. Se a contribuição for acolhida, o tema objeto de contribuição ganhará mais peso na matriz de priorização de temas utilizada neste Relatório Técnico; por outro lado, se a contribuição for rejeitada, isso **não implica retirada do item** da lista, mas tão somente que a contribuição **não impactará na matriz de priorização de temas**;
 - b) Para contribuição de **modificação** ou de **retirada** do tema, a análise será quanto ao **mérito** da argumentação apresentada e terá como resultados **deferimento** ou **indeferimento** da contribuição.

27. Após a análise das contribuições, a presente seção discorrerá sobre a **metodologia de priorização** de temas a ser escolhida dentre um rol de metodologias usuais na literatura e aplicará a metodologia para a escolha dos temas que comporão a Agenda Regulatória preliminar, objetivo máximo deste Relatório Técnico. Na seção seguinte, será sistematizada a Agenda Regulatória preliminar para consideração superior e prosseguimento das ações constantes no Plano de Trabalho GT-ODSE-001-23-SRG (2191500).

3.1. **da análise das contribuições internas**

28. Conforme relatado na seção de contextualização, o formulário foi preenchido 9 vezes no total e foram 6 contribuintes. Para fins didáticos, a análise das contribuições dar-se-á por áreas da Agência, na seguinte ordem: SFC (GAT, URECB e URESV), SOG (GAF) e SRG (GRN).

3.1.1. das contribuições SFC

29. Pela SFC, o participante pela GAT trouxe a seguinte contribuição:

Instalações Portuárias

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Edição de norma definindo critérios e procedimentos para a utilização e inserção do instituto da "Inspeção Acreditada" nos contratos de outorgas portuárias, em que há a obrigação da realização de investimentos portuários por parte do agente regulado.
1	Descrição do tema:	A inspeção acreditada já é usualmente utilizada em países da Europa e nos EUA e aqui no Brasil é regulamentada pela Portaria INMETRO nº 367, de 20 de dezembro de 2017. No caso de obras de infraestrutura portuária, pode se dizer que constitui uma auditoria especializada de engenharia voltada a avaliar a conformidade de obras e projetos, com base na regulamentação normativa, técnica e contratual aplicável.

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Edição de norma definindo critérios e procedimentos para a utilização e inserção do instituto da "Inspeção Acreditada" nos contratos de outorgas portuárias, em que há a obrigação da realização de investimentos portuários por parte do agente regulado.
		A Portaria MINFRA nº 1.724/2022 (SEI nº 1833845) disciplinou o tema no âmbito do, então, Ministério da Infraestrutura e entidades vinculadas e é objeto de análise no âmbito do processo nº 50300.021268/2022-92. Contudo, há disposições na referida norma que violam as competências fiscalizatórias inerentes aos cargos da área finalística, que impedem a utilização desse instrumento normativo ministerial, conforme ponderado no Despacho SFC SEI nº 1862384. O mesmo despacho sugere a elaboração de regulamentação interna disciplinando o uso da Inspeção Acreditada no âmbito da ANTAQ, considerando a relevância do seu emprego, em especial, para as atividades de fiscalização de investimentos empreendidas pelas UORGs integrantes da SFC.
	Motivação:	A finalidade da Inspeção Acreditada é realizar a certificação da conformidade de projetos e da execução de obras e empreendimentos em confronto com os padrões e requisitos técnicos exigidos por força da regulamentação e normas contratuais aplicáveis. No âmbito da ANTAQ, poderia ser utilizada para certificar projetos de investimentos submetidos à avaliação da SOG, bem como, avaliar a conformidade técnica, normativa e contratual da execução física e financeira de empreendimentos exigidos por força de contratos de outorga, constituindo um excelente instrumento para subsidiar o acompanhamento e fiscalização de investimentos realizada pelas Unidades/Gerências Regionais integrantes da SFC.
	Prioridade:	Média
Análise do Grupo de Trabalho		
Vai entrar na Lista?	Admissibilidade:	Admissível
Sim	Justificativa	Definir critérios e procedimentos a respeito da "Inspeção Acreditada" é matéria passível de ser tratada por Agenda Regulatória. Adicionalmente, A obrigatoriedade do art. 22 da Portaria MINFRA 1.724/2022 está vigente no momento desta análise técnica, e a depender da tendência, seja necessário que a ANTAQ já preveja ou inicie os trabalhos de tal regulamentação, considerando as especificidades do setor tutelado pela Agência.
	Nova delimitação do tema:	Critérios e procedimentos para a utilização e inserção do instituto da "Inspeção Acreditada" nos contratos de outorgas portuárias, em que há a obrigação da realização de investimentos portuários por parte do agente regulado.

30. Pela SFC, o participante pela URECB trouxe a seguinte contribuição:

Instalações Portuárias

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Inclusão de terminais DEPOT's no âmbito da atuação da ANTAQ.
2	Descrição do tema:	<p>É de conhecimento de todos que atuam na área a baixa transparência dos DEPOT's em relação a (i) valores, (ii) a efetiva necessidade ou a efetiva realização de algum serviço (como lavagem do contêiner, por exemplo), e (iii) supostas avarias atribuídas irregularmente ao importador. As reclamações não chegam à Ouvidoria desta Agência porque os usuário sabem que a ANTAQ, por ora, não atua perante estes terminais, mas a reclamação dos usuários é generalizada.</p> <p>Recentes reclamações acerca da demora em receber os contêineres vazios após sua desova pelo importador, também têm crescido.</p> <p>A adoção por parte dos armadores de DEPOT's dedicados/exclusivos, sem a opção de escolha do usuário, agrava eventuais abusos e má prestação do serviço.</p> <p>Hoje temos norma para os terminais portuários (Res. 75 e para transportadores e agentes intermediários). Necessário incluir os DEPOT's na esfera de atuação da agência para fechar o elo dessa cadeia e garantir a prestação de um serviço adequado.</p>
	Motivação:	Já contemplado no item anterior. Acrescento apenas que a crescente movimentação de contêineres demanda e a crescente reclamação de usuários torna premente a ação desta Agência.
	Prioridade:	Alta
Análise do Grupo de Trabalho		
	Admissibilidade:	Não Admissível
	Justificativa	Não são esfera de atuação da ANTAQ os serviços de DEPOT, haja vista não se enquadrarem na prestação de serviços de natureza portuária, tampouco de transporte aquaviário.

31. Como último registro da SFC, o participante pela URESV trouxe as seguintes contribuições:

Navegação Interior

O item já consta na lista preliminar de temas?		Sim
3	Item da lista:	1.4 - Extinção da autorização: hipótese de revogação tácita.
	Qual o tipo de ação a ser realizada?	Modificação
	Por que a ação deve ser realizada?	Existem casos em que a empresa se torna incomunicável, bem com não responde a nenhuma tentativa de contato da equipe de fiscalização. Deveria haver hipóteses normativas em que a extinção da autorização fosse tácita.
Análise do Grupo de Trabalho		
	Análise GT:	Deferida

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
	Justificativa	A proposta de melhoria da redação e de ampliação de escopo permite que a análise da matéria trate holisticamente das possibilidades de extinção tácita de outorga de autorização.
	Nova delimitação do tema:	1.4 - Extinção da outorga de autorização: hipóteses tácitas de revogação e de cassação.

Navegação Marítima

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
	Item da lista:	2.12 - Aprimoramento das regras e dos procedimentos constantes no sistema SAMA para consulta de disponibilidade de embarcação (circularização e bloqueio) para afretamentos por tempo.
4	Qual o tipo de ação a ser realizada?	Modificação
	Por que a ação deve ser realizada?	As regras do SAMA deveriam ser simplificadas e de fácil acesso, pois as pequenas empresas apresentam grandes limitações para usar corretamente o sistema.
Análise do Grupo de Trabalho		
	Parecer GT:	Indeferida
	Justificativa	Não há necessidade de modificação do tema, uma vez que a facilidade de acesso e simplificação considerando as limitações das pequenas empresas podem estar no escopo do aprimoramento das regras e procedimentos no SAMA, conforme o nome atual do item.

Navegação Marítima

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
	Item da lista:	2.13 - Análise regulatória acerca de outorga de empresa que pretende se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional.
5	Qual o tipo de ação a ser realizada?	Modificação
	Por que a ação deve ser realizada?	Seria benéfico uma análise regulatória acerca de viabilidade de outorga de empresa que pretende se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional, pois claramente existem muitas barreiras a entrada de novas empresas no setor.
Análise do Grupo de Trabalho		
	Parecer GT:	Indeferida*

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
	Justificativa	Não há necessidade de modificação do tema, uma vez que a contribuição trouxe em suas motivações razões de reforço para a análise. Por outro lado, propõe-se que a presente contribuição sirva para o aumento de seu peso na matriz de priorização de temas*.

3.1.2. das contribuições GAF

32. Pela SOG, o participante pela GAF submeteu as seguintes contribuições:

Navegação Marítima

O item já consta na lista preliminar de temas?	Não	
ID	Delimitação do tema:	Normatização do cancelamento automático de pedidos no SAMA.
6	Descrição do tema:	No contexto do SAMA, há situações em que pedidos submetidos pelas empresas não são atendidos ou movimentados dentro de um prazo estipulado. Quando isso ocorre, esses pedidos deveriam ser automaticamente cancelados pelo sistema para fins de fiscalização, evitando a acumulação de pedidos não processados. No entanto, muitas empresas ignoram esses pedidos, que permanecem no sistema, alguns com bloqueios não respondidos.
	Motivação:	A motivação para abordar este tema reside na necessidade de aprimorar a eficiência do SAMA e garantir que todas as operações sejam fiscalizadas de maneira adequada. O cancelamento automático dos pedidos ignorados não só melhora a gestão do sistema, mas também minimiza o risco de burlas e erros administrativos, além de incentivar as empresas a respeitarem os prazos estabelecidos.
	Prioridade:	Média
Análise do Grupo de Trabalho		
Vai entrar na lista?	Admissibilidade:	Admissível
Sim	Justificativa	A avaliação a respeito da possibilidade de cancelamento automático de pedidos no SAMA, bem como o diagnóstico de se e quando aplicáveis é matéria regulatória passível de apreciação via Agenda Regulatória.
	Nova delimitação do tema:	Cancelamento automático de pedidos no SAMA.

Navegação Marítima

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Tempo Limite para Negociação.
7	Descrição do tema:	Há casos em que, devido a erros no SAMA ou outros motivos, algumas empresas deliberadamente prolongam as negociações. Esse atraso nas negociações afastam os bloqueios impostos pelas embarcações brasileiras. Durante esse período de protelação, a empresa brasileira, muitas vezes, acaba se deslocando para outros serviços, enquanto a empresa que originalmente estava bloqueada beneficia-se desse atraso, evitando sanções ou restrições.
	Motivação:	A motivação para abordar e regular o tempo limite para negociações é garantir que as empresas não possam abusar do sistema para evitar penalidades ou bloqueios. Estabelecer um prazo máximo para a conclusão de negociações e resolução de erros é essencial para manter a integridade e a eficácia do sistema regulatório.
	Prioridade:	Alta
Análise do Grupo de Trabalho		
Vai entrar na lista?	Admissibilidade:	Admissível
Sim	Justificativa	A avaliação a respeito do estabelecimento de tempo limite para negociação, arbitrado pela ANTAQ, é matéria regulatória passível de apreciação via Agenda Regulatória.
	Nova delimitação do tema:	Tempo limite para negociação de afretamento de embarcações na navegação marítima.

Navegação Marítima

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Outorga de Longo Curso
8	Descrição do tema:	A navegação de longo curso refere-se ao transporte marítimo entre países. No atual contexto, há uma falta de prescrições sobre as cargas que devem ser transportadas nessa modalidade abre o questionamento sobre qual seria a função desta outorga.
	Motivação:	A motivação para revisar a outorga de longo curso inclui a necessidade de criar um equilíbrio competitivo justo entre empresas nacionais e estrangeiras. Além disso, estabelecer que a regulamentação atenda aos interesses nacionais de maneira eficaz.
	Prioridade:	Alta
Análise do Grupo de Trabalho		
	Admissibilidade:	Não admissível

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Outorga de Longo Curso
	Justificativa	Não é posição pacificada a competência da ANTAQ para realizar outorga na navegação de longo curso, uma vez que a lei 9.432 sintetiza que essa navegação é livre, atendidos os acordos internacionais de que o Brasil participe. Dessa forma, é necessário um posicionamento institucional a respeito da competência da ANTAQ em outorgar a navegação marítima de longo curso para que, então, possa-se proceder a uma avaliação em sede regulatória.

Navegação Marítima

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Normatização da Possibilidade de Vetting das Embarcações
9	Descrição do tema:	A prática de afretamento envolve a avaliação técnica de embarcações para garantir que atendam aos padrões de segurança, operação e conformidade regulatória. Durante as negociações, frequentemente surge a necessidade de realizar "vetting", mas muitas vezes não há tempo hábil para analisar o tema em profundidade. Um problema comum é definir se uma entidade privada é mais adequada para realizar essa avaliação que a autoridade marítima. Além disso, não estão claramente estabelecidos os critérios que devem ser atendidos pelas embarcações, como idade mínima, tipos de certificados necessários, histórico de manutenção, entre outros fatores relevantes.
	Motivação:	A normatização da possibilidade de vetting das embarcações é motivada pela necessidade de garantir que todas as decisões sejam conduzidas de maneira transparente e competente. Definir claramente os critérios e as entidades autorizadas para realizar o vetting e definir a antecedência mínima para que essa informação seja encaminhada, assegura que as embarcações em operação cumpram aos padrões exigidos, além disso, proporciona um processo mais ágil e eficiente durante as negociações, eliminando incertezas e garantindo que as avaliações sejam realizadas de acordo com normas estabelecidas.
	Prioridade:	Alta
Análise do Grupo de Trabalho		
Vai entrar na lista?	Admissibilidade:	Admissível
Sim	Justificativa	A avaliação a respeito de inclusão de <i>vetting</i> na norma de afretamento é aderente à Agenda Regulatória.

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Normatização da Possibilidade de Vetting das Embarcações
	Nova delimitação do tema:	Possibilidade de <i>vetting</i> como requisito necessário para a autorização de afretamento de embarcações.

3.1.3. das contribuições GRN

33. A GRN encaminhou contribuições por intermédio de dois participantes. O primeiro submeteu as seguintes contribuições:

Navegação Marítima

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Análise do Mercado de Tonelagem - benefícios e potenciais distorções ao mercado
10	Descrição do tema:	<p>A cessão de tonelagem entre EBNs e entre EBIN e EBN está normatizada. No entanto, é crescente o pleito de cessão de tonelagem para casos ainda não previstos pela legislação do setor ou pela ANTAQ. Assim, a Diretoria tem analisado caso a caso esses pleitos (inclusive, com mudança de entendimento), mas sem conseguir mensurar potenciais malefícios dessa prática. Tem surgido, então, um mercado dinâmico que precisa ser melhor compreendido.</p> <p>Até o momento, foram 11 processos analisados pela ANTAQ sobre o tema. O mapeamento pode ser observado na Nota Técnica Nº 85/2024/GRN/SRG (SEI Nº 2231834).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Em 3 processos a Diretoria Colegiada aprovou a cessão de tonelagem entre empresa proprietária de embarcação NÃO outorgada pela ANTAQ para EBN; - Em 2018, a ANTAQ havia negado pleito semelhante a outra empresa. Logo, houve mudança de entendimento da Diretoria; - Destes 3 processos, apenas 1 era entre empresas do mesmo grupo econômico; - Há novos pleitos de cessão de tonelagem entre EBN que possui embarcação em construção para outra EBN. Esta caso é inédito e ainda não foi decidido pela Diretoria. <p>As decisões da Diretoria não conseguem quantificar o resultado de tais operações.</p>
	Motivação:	No Relatório Voto EN (SEI 1521422), o Diretor Relator consignou que "De toda sorte, é importante consignar que a manifestação da Agência nestes autos está limitada ao caso concreto narrado no requerimento, sem implicar autorização indiscriminada de cessões de tonelagem de embarcações de propriedade de empresas não outorgadas como EBN. Isso porque, antes de fazer desse entendimento uma

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Análise do Mercado de Tonelagem - benefícios e potenciais distorções ao mercado
		regra com efeitos erga omnes, julgo necessário um diagnóstico mais detido dos potenciais reflexos no setor regulado, o qual será alcançado com uma análise a nível de agenda regulatória, como recomendado pela setorial de regulação."
	Prioridade:	Baixa
Análise do Grupo de Trabalho		
Vai entrar na lista?	Admissibilidade:	Admissível
Não	Justificativa	<p>O mercado de tonelagem tem trazido situações-problema com soluções para os casos concretos. Entende-se que uma análise regulatória <i>latu sensu</i> da matéria poderia trazer maior segurança jurídica e diminuir custos de transação. Entretanto, a Diretoria Colegiada da ANTAQ, recentemente, apontou como concluído o tema 2.2 da Agenda Regulatória 2022-2024: Flexibilização das regras de afretamento a respeito de compartilhamento de embarcação afretada por mais de 1 (um) afretador e de cessão de tonelagem entre EBNs e não-EBNs.</p> <p>O Acórdão 211/2024/ANTAQ (2205834) considerou que esse eixo estava concluído, tendo em vista que o tema está sendo tratado nos autos dos processos de nºs 50300.014579/2019-08, 50300.011176/2021-13 e 50300.011174/2021-24, que tratam das revisões e consolidações das Resoluções da Navegação Marítima.</p> <p>Considerando que as evidências ainda são pontuais e que tema similar acabou de ser dado como concluído pela Diretoria Colegiada, recomenda-se que esta contribuição, embora admissível, não entre na lista de temas que subsidiará a construção da Agenda Regulatória preliminar.</p>

Navegação Marítima

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
11	Item da lista:	2.5 - 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.
	Qual o tipo de ação a ser realizada?	Modificação
	Por que a ação deve ser realizada?	Penso que seria benéfica a junção dos itens 2.5 e 2.12 e o tema "afretamento por tempo" ser discutido integralmente, pois um item, inevitavelmente, terá reflexo no outro.
Análise do Grupo de Trabalho		

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
	Análise GT:	Indeferida
	Justificativa	Muito embora a avaliação a respeito do aprimoramento das regras e dos procedimentos constantes no sistema SAMA para afretamento por tempo guarde conexão a respeito dos critérios de afretamento por tempo em decorrência da lei n. 14.301, de 2022, frisa-se que o tema 2.5 aplica-se apenas para a navegação de cabotagem , ao passo que o item 2.12 trata de melhorias no afretamento por tempo como um todo. Por essa razão, pode haver prejuízo no escopo se os dois temas forem tratados em uma mesma linha de ação. Em verdade, as ações do item 2.12 possuem escopo amplo, se comparado com o fato de que as regras e procedimentos em virtude das alterações causadas pela lei n. 14.301, de 2022, trazem análise regulatória com propósitos distintos. Recomenda-se, contudo, que a priorização dos temas tenha como condicionante a conclusão o item 2.12 antes do item 2.5 e que ele seja norteador para o desenvolvimento das ações do item 2.5.

Navegação Marítima

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
12	Item da lista:	2.8 - Critérios para notificação de embarcações de risco.
	Qual o tipo de ação a ser realizada?	Manutenção
	Por que a ação deve ser realizada?	Considero esse item relevante. A GAF tem notificado a Diretoria sobre as embarcações Greyflag e Blackflag à Diretoria, pelo SEI, mas não tem sido dada a devida atenção ao tema. Acredito que devemos monitorar melhor essas embarcações em AJB e notificar Diretoria, MPor, Marinha e portos de escala a respeito dessas embarcações, devido ao potencial risco de acidentes ambientais que representam.
Análise do Grupo de Trabalho		
	Parecer GT:	Não acolhida
Vai ser mantido na lista?	Justificativa:	Apesar de ser tema relevante, não foi possível identificar a aderência do monitoramento das embarcações em AJB à análise de temas em sede de Agenda Regulatória. Por essa razão, recomenda-se, inclusive, a supressão desse tema da lista.
Não	Item da lista suprimido:	2.8 - Critérios para notificação de embarcações de risco.

34. Por fim, o segundo trouxe as seguintes contribuições:

Navegação Interior

O item já consta na lista preliminar de temas?		Não
ID	Delimitação do tema:	Flexibilização de esquema operacional das EBNs autorizadas a operar Transporte de Passageiros e Transporte misto na navegação interior longitudinal interestadual.
13	Descrição do tema:	A frota operacional registrada na ANTAQ, vinculada ao termo de autorização, é muito engessada e penaliza o operador quando substitui embarcação por outra não constante do Termo de Autorização, mesmo quando a substituição garanta melhor qualidade de prestação de serviço e conforto ao Usuário, sendo que na maioria das vezes, as circunstâncias impedem a comunicação, no tempo hábil ao Ente Regulador. Esclarecemos que tais substituições, repentinas, decorrem da necessidade de manutenções corretivas em equipamentos vitais das embarcações avariadas na execução da prestação do serviço autorizado, são temporárias, portanto. Esclarecemos ainda, que na navegação interior amazônica, as viagens dependem sobremaneira das intempéries e condicionantes ambientais, o que impede, mui constantemente, o cumprimento exato dos tempos de percurso estimados e constantes dos respectivos Termos de Autorização.
	Motivação:	As EBNs, são entes privados, e mesmo operando no serviço público não devem ser penalizadas quanto de possíveis alterações operacionais no caso remanejamento/substituição/inclusão de embarcação em sua frota operacional, desde que não precarize a prestação do serviço, afinal, as empresas visam manter e se possível aumentar seus lucros, é a regra.
	Prioridade:	Alta
Análise do Grupo de Trabalho		
	Admissibilidade:	Admissível
	Justificativa	O tema já consta do atual item 1.8: Redefinição do quadro de horários que compõe o esquema operacional e possibilidade de flexibilização do esquema operacional.

Instalações Portuárias

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
14	Item da lista:	3.4 - Revisão da Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 13 de outubro de 2016, tratando das instalações de apoio ao transporte aquaviário.
	Qual o tipo de ação a ser realizada?	Modificação
	Por que a ação deve ser realizada?	Hoje a norma exige de forma generalizada a obrigatoriedade de registro de toda e qualquer instalação portuária, mesmo as rudimentares (designadas na região amazônica de Trapiches) e isso é uma regulação desnecessária, pois o foco deveria concentrar-se onde ocorre movimentação de passageiros e atividade

ID	O item já consta na lista preliminar de temas?	Sim
		comercial relevante. Já imaginaram o transtorno que seria, se, nos diversos centros urbanos a Agência Reguladora competente exigisse o Registro de todas as Garagens mesmo as residenciais, sob a alegação de que aquela garagem serve de apoio a atividade de transporte terrestre, pois ali abriga um veículo automotor.
Análise do Grupo de Trabalho		
	Parecer GT:	Não se aplica
	Justificativa	A contribuição não trouxe qual o tipo de modificação deveria ser avaliada, o que impede a realização de análise de mérito da contribuição.

Navegação Interior

	O item já consta na lista preliminar de temas?	Não
ID	Delimitação do tema:	Desenvolver estudos para Regular o transporte de animais domésticos no transporte de passageiros e transporte misto.
15	Descrição do tema:	Transporte de animais domésticos de estimação e de acompanhamento (cães guia) no transporte aquaviário, na região hidrográfica amazônica.
	Motivação:	Decorrente das alterações no modus vivendi da sociedade, que cultiva o hábito de adotar animais domésticos de estimação e inclusive levá-los consigo em viagens, e com o fito de eliminar conflitos hoje existentes, sem esquecer a necessidade dos cães guias, devido á sua utilidade.
	Prioridade:	Alta
Análise do Grupo de Trabalho		
Vai entrar na lista?	Admissibilidade:	Parcialmente admissível
Sim	Justificativa	A regulamentação do transporte de animais domésticos na navegação interior de percurso longitudinal é matéria passível de ser tratada mediante Agenda Regulatória, e este é o ponto que traz admissibilidade à questão. Por outro lado, a proposta de desenvolver estudos não é aderente à expectativa de produção de efeitos normativos de que trata o instrumento Agenda Regulatória. Nesse diapasão entre tema (animais domésticos) e instrumento (estudo X análise de impacto regulatório), entende-se que o tema pode ser admissível, desde que sofra ajustes em sua delimitação, razão pela qual se recomenda pela parcial admissibilidade, para em seguida trazer nova proposta de delimitação de tema.
	Nova delimitação do tema:	Transporte de animais domésticos na navegação interior de percurso longitudinal.

3.2. Consolidação da lista de temas antes da realização da priorização. Retificações de erros materiais anteriores, eventuais novas sugestões de redação em temas que não foram alvo das contribuições e revisão integral, de mérito, da lista de temas quanto à aderência em ser apreciada por Agenda Regulatória.

35. Após a análise das contribuições internas, o objetivo é escolher quais são os temas que comporão a Agenda Regulatória preliminar. Para isso, é necessário consolidar todos os itens que foram avaliados como admissíveis ao longo dos autos, bem como revisar aqueles que já estavam na lista por decisão interna das gerências vinculadas à Superintendência de Regulação. Nesse sentido, a seguir consolida-se a lista de temas, e para fins de coesão textual, eventuais alterações nos nomes dos temas serão destacadas na própria tabela abaixo, acompanhadas das respectivas justificativas. A tabela 1, a seguir, traz a lista consolidada e ajustada de temas que serão submetidos à metodologia de priorização:

Tabela 1: Lista consolidada de temas para submissão à matriz de priorização e consequente Agenda Regulatória Preliminar

Lista de temas para a Agenda Regulatória				
Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável	Origem: 1. Agenda 22-24 2. SRG 3. Contribuição
1. Navegação Interior	1.1	Critérios de serviço adequado no serviço de transporte público.	GRN	2
1. Navegação Interior	1.2	Afretamento de embarcação: prazo máximo para realização de circularização e prazo para apresentação de documentos de circularização.	GRN	2
1. Navegação Interior	1.3	Regulação dos pontos de atracação do serviço de transporte de travessia.	GRN	2
1. Navegação Interior	1.4	Extinção da autorização: hipótese hipóteses tácitas de revogação tácita e de cassação. (Mudança de nome após acolhimento da contribuição de ID 3 deste Relatório Técnico)	GRN	2
1. Navegação Interior	1.5	Obrigatoriedade de uso de instalações autorizadas ou registradas pela ANTAQ ANTAQ. (Manual de Redação da Presidência da República)	GRN	2
1. Navegação Interior	1.6	Definição de atraso para o transporte regular de travessia.	GRN	2
1. Navegação Interior	1.7	Definição de atraso e antecipação de viagem na navegação interior de percurso (longitudinal). (Melhoria redacional)	GRN	2
1. Navegação Interior	1.8	Redefinição do quadro de horários que compõe o esquema operacional (e possibilidade de flexibilização do esquema operacional). (Melhoria redacional)	GRN	2
1. Navegação Interior	1.9	Revisão dos valores das penalidades constantes nas normas.	GRN	2

Lista de temas para a Agenda Regulatória

1. Navegação Interior	1.10	Transporte de animais domésticos na navegação interior de percurso longitudinal.	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.1	Definição de matriz de responsabilidades sobre estadia de contêineres Revisão do capítulo de sobre-estadia da Resolução ANTAQ nº 62, de 2021, decorrente da avaliação de resultado regulatório. (Melhora de escopo após análise do Resultado Regulatório realizada para o capítulo de sobre-estadia da Resolução n. 62)	GRN	2
2. Navegação Marítima	2.2	Diferenciação de outorgas na navegação de cabotagem.	GRN	2
2. Navegação Marítima	2.3	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 na cobrança de sobre-estadia. (Correção de erro material: o nome correto já constava no § 8º do Relatório Técnico n. 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG) (Depois, houve a ampliação de escopo do tema 2.1, o que gera a exclusão do presente tema) Termo de responsabilidade prévia e caução na cobrança de sobre-estadia	GRN	2
2. Navegação Marítima	2.4	Responsabilidades do agente intermediário na geração de sobre-estadia de contêineres.	GRN	2
2. Navegação Marítima	2.5	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. (Correção de erro material: a exclusão do tema já constava no § 8º do Relatório Técnico n. 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG)	GRN	1
2. Navegação Marítima	2.6	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. (Correção de erro material: a exclusão do tema já constava no § 8º do Relatório Técnico n. 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG)	GRN	1
2. Navegação Marítima	2.7 2.5	Afretamento de embarcação estrangeira - divergências entre condições externas impostas ao afretamento e aquelas presentes na circularização.	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.8	Critérios para notificação de embarcações de risco. (Exclusão após análise das contribuições internas constantes neste Relatório Técnico)	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.9 2.6	Previsão do conceito normativo de Transportador Marítimo estrangeiro.	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.10 2.7	Delimitação do conceito dos conceitos de atraso e omissão de escala no transporte marítimo. (Correção de erro material: o nome correto já constava no § 8º do Relatório Técnico n. 2/2024/GT-ODSE-001-23-SRG)	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.11 2.8	Definição de critérios e procedimentos de regulação econômica do serviço de praticagem nos termos da Lei nº 14.813, de 2024, art. 15-A.	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.12	Aprimoramento das regras e dos procedimentos constantes no sistema SAMA para consulta de disponibilidade de embarcação (circularização e bloqueio) para afretamentos por tempo. (Correção de erro material: item já consta na Agenda Regulatória 2022-2024, item 2.8)	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.13 2.9	Análise regulatória acerca de outorga Outorga de empresa que pretende se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional. (Melhoria redacional)	GRN	3

Lista de temas para a Agenda Regulatória

2. Navegação Marítima	2.14 2.10	Regulação da navegação para apoio às instalações eólicas <i>offshore</i> .	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.11	Cancelamento automático de pedidos no SAMA.	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.12	Tempo limite para negociação de afretamento de embarcações na navegação marítima.	GRN	3
2. Navegação Marítima	2.13	Possibilidade de <i>vetting</i> como requisito necessário para a autorização de afretamento de embarcações.	GRN	3
3. Instalações Portuárias	3.1	Atualização da Norma de Fiscalização Portuária (Resolução ANTAQ nº 75/2022).	GRP	1
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	1
3. Instalações Portuárias	3.3	Limites regulatórios para exploração e contratação de pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado.	GRP	1
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	1
3. Instalações Portuárias	3.5	Distorções na concorrência nas autorizações de TUPs em áreas contíguas ao porto organizado.	GRP	3
3. Instalações Portuárias	3.6	Procedimentos e critérios objetivos para as cláusulas dos termos de prorrogação antecipada de contratos de arrendamento.	GRP	3
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	3
3. Instalações Portuárias	3.8	Critérios e procedimentos para a utilização e inserção do instituto da "Inspeção Acreditada" nos contratos de outorgas portuárias, em que há a obrigação da realização de investimentos portuários por parte do agente regulado.	GRP	3

3.3. Das metodologias de priorização de temas. Técnicas disponíveis e razões para a escolha da matriz Gravidade, Urgência e Tendência - GUT

36. Um dos desafios na gestão de projetos é a priorização de temas, dado que os recursos disponíveis, como tempo, infraestrutura e equipe, são sempre escassos. A pesquisa na literatura encontrou algumas metodologias de priorização. Nesta subseção, discorrer-se-á brevemente a respeito de algumas metodologias para, ao fim e ao cabo, justificar a escolha pela metodologia da Matriz GUT - Gravidade, Urgência e Tendência.

37. Uma síntese a respeito das principais metodologias pode ser obtida da leitura do sítio eletrônico [priorização-de-projetos](#). No texto, apresentam-se as seguintes metodologias:

1. BASICO

2. GUT
3. RICE
4. Matriz de Custo x Benefício
5. Matriz de Eisenhower (Urgência X Importância)
6. Matriz Esforço x Impacto

38. A metodologia BASICO, do mnemônico **B**enefícios para a empresa; **A**brangência dos resultados; **S**atisfação do cliente interno; **I**vestimento necessário; **C**liente externo satisfeito e **O**peracionalidade simples, utiliza pontuação em cada critério, de 1 no pior cenário, para 5 no melhor cenário, e é recomendada para uma análise de priorização em geral, sem focar, necessariamente, em tempo, recursos financeiros, ou resultados para o gestor de projetos. Essa metodologia **não é recomendada** para a priorização de temas de Agenda Regulatória, pois utiliza de critérios inaplicáveis aos serviços públicos, como **S**atisfação de cliente interno e **C**liente externo satisfeito.

39. A metodologia GUT, do mnemônico **G**ravidade, **U**rgência e **T**endência, considera, respectivamente para cada critério, i. fator a ser utilizado dependendo dos objetivos da instituição, classificado de acordo com as ações a serem tomadas conforme o impacto que elas terão em outras atividades ou projetos; ii. fator tempo, considerado como o tempo restante para resolver cada situação; e iii. o fator tendência, referente ao padrão de desenvolvimento, que considera a projeção da velocidade que um problema não resolvido pode levar a piorar. A pontuação para cada critério também varia de 1, pior cenário, a 5, melhor cenário, de modo que cada tema terá uma pontuação que será o produto dos três critérios GUT; dessa forma, a menor pontuação possível para um determinado tema é 1 (1x1x1) e a maior pontuação possível é 125 (5x5x5). A metodologia GUT é aderente à priorização de temas para a Agenda Regulatória, dado que seus critérios não envolvem foco em recursos orçamentários disponíveis, satisfação de cliente e tampouco importância, dado que importância é um critério subjetivo e a Agenda Regulatória possui aplicabilidade em toda a sociedade civil e seus efeitos possuem eficácia *erga omnes*. Adicionalmente, relata-se que a Matriz GUT **já foi utilizada** na priorização de temas para a Agenda Regulatória 2022-2024, conforme se pode verificar da leitura dos Relatório Técnico n. 32021/GT-ODSE-001-21-SRG (1429285) e Relatório Técnico n. 1/2022/GRM/SRG (1543933), ambos constantes no processo n. 50300.005007/2021-44. Por essas razões, **recomenda-se a manutenção da matriz GUT** para a priorização de temas da Agenda Regulatória 2025-2028.

40. A metodologia RICE, do mnemônico **R**each (Alcance), **I**mpact (Impacto), **C**onfidence (Confiança) e **E**ffort (Esforço) é uma metodologia que busca otimizar esforços dentro de uma equipe de trabalho. O parâmetro "alcance" refere-se à quantidade de pessoas que serão impactadas com o seu projeto; o termo "impacto" trata de como que cada pessoa será impactada com esse projeto; a variável "confiança" preocupa-se com quão confiante o gestor e sua equipe estão quanto a esse projeto; e o fator "esforço" considera o tempo, a dificuldade e o esforço colocados na realização desse projeto. A Agenda Regulatória é multidisciplinar quanto ao conhecimento e interdisciplinar quanto aos agentes envolvidos, de modo que se torna inaplicável a medição de esforço quanto às pessoas impactadas em cada tema, portanto, essa metodologia **não é recomendada** para a priorização de temas de Agenda Regulatória.

41. A Matriz de Custo x Benefício ajuda a esclarecer qual o valor de um projeto e a relação disso com o resultado esperado do projeto. Essa metodologia **não é recomendada** para a priorização de temas de Agenda Regulatória, pois não há como prever, já na priorização, quais são os custos e os benefícios esperados de cada desenvolvimento de tema, os quais só conseguirão possuir estimativas mediante Análise de Impacto Regulatório.

42. A Matriz de Eisenhower (Urgência X Importância) considera essas duas variáveis, portanto, permite escala numérica de 1 a 4. Os projetos classificados como urgentes demonstram que **o tempo para concluir as tarefas é mais curto**, enquanto que os projetos considerados importantes são

aqueles que **terão um impacto maior nos resultados**. Além de não considerar a tendência, o fator "importância" é subjetivo, razão pela qual **não é recomendada** a Matriz de Eisenhower para a priorização de temas de Agenda Regulatória.

43. Por último, a Matriz Esforço x Impacto considera, literalmente, esses dois critérios para a escolha do tema. Não é uma metodologia que ordena temas diretamente, o que ela faz é sugerir modos de agir para temas que possam possuir, baixo ou alto, os esforços e os impactos. As ações possíveis são "prioritários" (baixo impacto e baixo esforço), "ver e agir" (alto impacto e baixo esforço), "complexos" (baixo impacto e alto esforço) e "descartar" (alto esforço e alto impacto). O impacto é variável apenas estimada após a realização de Análise de Impacto Regulatório, além disso, é uma metodologia com foco nos resultados, os quais também só são possíveis de serem vislumbrados após a realização de AIR. Por essas razões, **não é recomendada** a Matriz Esforço X Impacto para a priorização de temas de Agenda Regulatória.

3.4. Da aplicação da matriz GUT, da priorização de temas e da construção da Agenda Regulatória preliminar.

44. Diante as razões expostas ao longo da presente análise, passa-se, neste momento, para a construção da Agenda Regulatória preliminar propriamente dita. Conforme relatado nos documentos técnicos anteriores nos autos, até a presente etapa o trabalho foi de construção de **lista de temas**. Não havia, ali, preocupação com priorização tampouco seleção de temas. A realização dessa filtragem acontece nesta seção.

45. Quanto à matriz GUT, é salutar trazer, no corpo deste Relatório Técnico, a legenda para a escolha dos pesos de cada critério da matriz. A tabela 2 traz à baila como escolher cada pontuação:

Tabela 2: Critérios para priorização de temas segundo a matriz GUT.

	Gravidade	Urgência	Tendência
1	Sem gravidade: danos leves, os quais podem ser desconsiderados;	Pode esperar: não há pressa em resolver o problema;	Não irá mudar: nada irá acontecer;
2	Pouco grave: danos mínimos;	Pouco urgente: são urgentes, mas podem esperar um pouco;	Irá piorar a longo prazo: a situação irá se agravar lentamente;
3	Grave: danos regulares;	Urgente: precisam ser tratados o mais rápido possível;	Irá piorar a médio prazo: a situação irá se agravar um pouco mais rápido;
4	Muito grave: grandes danos, porém reversíveis;	Muito urgente: é urgente, quanto mais cedo melhor;	Irá piorar a curto prazo: a situação pode piorar em um curto período de tempo;
5	Extremamente grave: danos gravíssimos que podem até se tornar irreversíveis.	Imediatamente: não pode esperar, precisa ser resolvido de imediato.	Irá piorar rapidamente: é imprescindível agir agora antes que seja tarde demais.

46. Outrossim, é importante propor um critério de **esforço disponível** para a apreciação de temas da Agenda Regulatória. A experiência interna da SRG ao longo das Agendas Regulatórias anteriores traz a proposição da seguinte realização de esforço:

Do tamanho da equipe de servidores na UORG (nível de Gerência), a cada 4 servidores = 1 AIR/ano.

47. Nesse caso, considerando o quadro atual de servidores em cada Gerência (junho de 2024), a mensuração de esforço seria da seguinte forma:

- GRN: 9 servidores - $9/4 = 2.25$ AIR/ano. Agenda Regulatória de 4 anos: $2.25 \times 4 =$ até **9 AIRs**;

- GRP: 7 servidores - $7/4 = 1.75$ AIR/ano. Agenda Regulatória de 4 anos: $1.75 \times 4 =$ até **7 AIRs**.

48. Importa frisar que a conta acima não implica que 4 servidores participarão de uma AIR, mas sim o tamanho do esforço necessário considerando o tempo em que o(s) demandado(s) dedicam-se à AIR e deixam de atuar nas demais atribuições das Gerências, bem como o tempo gasto para discussões, construções de ideias e alternativas, e propostas de soluções regulatórias.

49. No caso da Gerência de Regulação Portuária, a seção seguinte mostrará a proposta de apreciação de **6 (seis)** temas para conterem a Agenda Regulatória preliminar. É importante ressaltar que isso não vai de encontro ao critério proposto, dado que:

- I - é um critério de limite, mas não determinístico, de modo que caso os temas demandem esforço maior do que geralmente esperado, é razoável que o número de temas em apreciação seja inferior ao limite proposto; e
- II - a Gerência de Regulação Portuária, no momento do encaminhamento deste Relatório Técnico, possui apenas **4 (quatro)** servidores no cargo efetivo de Especialistas em Regulação. Pela Lei n. [10.871, de 20 de maio de 2004](#), em seu art. 2º, é atribuição específica desse cargo a elaboração de normas para regulação do mercado, portanto, pode-se ser inatingível a elaboração, com qualidade, de 7 AIRs nesse período.

50. A realização de priorização de temas pela matriz GUT encontra-se disponível em planilha anexa aos autos sob documento externo SEI Planilha *Metodologia GUT de priorização de temas* (2279591).

51. Outrossim, é importante comentar a respeito da proposição dos seguintes critérios:

- Os temas trazidos pela SRG terão nível de prioridade, no mínimo, médio. Essa prioridade mínima como média pode ser refletida tanto na gravidade, como na tendência, a depender de cada tema.
- Os temas oriundos da Agenda Regulatória 2022-2024 terão níveis de urgência entre 4 e 5, a depender de cada tema; e
- As prioridades sugeridas nas contribuições trazidas de fora da SRG passarão por uma avaliação no preenchimento da matriz GUT e serão indicativas para os três critérios, mas não conclusivas.

52. Quanto à elaboração da Agenda Regulatória preliminar, a lista proposta de temas está logo na seção seguinte, da Conclusão deste Relatório Técnico. A Agenda Regulatória preliminar será submetida a Tomada de Subsídios, e caso decida a Diretoria Colegiada, reuniões participativas. Para tanto, propõe-se a utilização do formulário, também em formato *Microsoft Forms*, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://forms.office.com/r/OHTvTNM100>.

4. CONCLUSÃO

53. O presente Relatório Técnico objetiva concluir a etapa "Consolidação das contribuições da consulta interna.", constante do Plano de Trabalho aprovado pela SRG.

54. As contribuições foram recebidas pela plataforma *Microsoft Forms*. Conforme relatado na seção de contextualização e na de desenvolvimento, 6 (seis) contribuintes trouxeram, ao todo, 15 (quinze) contribuições, 8 (oito) foram aproveitadas, na sua integral ou parcialidade.

55. Ato contínuo, o Grupo de Trabalho aproveitou da oportunidade para retificar alguns erros materiais constantes nos temas da navegação, os quais já foram devidamente ajustados e constam na Tabela 1, logo após o parágrafo 35.

56. Por todo o exposto, propõe-se a seguinte **Agenda Regulatória preliminar**, sob a forma da Tabela 3 abaixo. A Tabela A.5, disponível no ANEXO 5.3, traz os itens que não entraram na Agenda preliminar devido à priorização de temas:

Tabela 3: Proposta da Agenda Regulatória 2025-2028 preliminar.

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
1.1	Navegação Interior	Revisão dos valores das penalidades constantes nas normas.	Revisão dos valores das multas e inclusão de classificação das infrações de acordo com a gravidade do descumprimento normativo.	<p>Cada normativo elenca inúmeras infrações com os respectivos valores de multa, sem classificá-las quanto à gravidade. Todavia, além de revisar os valores, é necessário alinhar à proposta de revisão da Resolução 3.259, de 2014, constante nos autos do processo 50300.002762/2011-03. De acordo com a Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo 2 (SEI nº 0701528), observa-se que a principal causa do aumento das infrações à norma, principalmente quanto a reincidência das infrações sobre o mesmo dispositivo sancionador, está no reduzido valor das penalidades. O desconhecimento do setor à época da edição da Resolução nº 912-ANTAQ/2007 desencadeou o arbitramento de baixos valores de 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.</p> <p>A reincidência das empresas no mesmo dispositivo sancionador tem demonstrando que as medidas repressivas não tem surtido o efeito educador esperado. Em análise do histórico de infrações cometidas desde 2015 verificou-se a reincidência de 36% do total de infrações, sendo relevante ressaltar que há infrações onde o percentual de reincidência ultrapassou os 50%.</p> <p>De acordo com Nota Técnica 14 (SEI nº 0701484), cerca de 95% das empresas que autorizadas na navegação interior de transporte de passageiros e misto estão localizadas na segunda e terceira faixas, com receita bruta anual entre R\$ 60.000,01 e R\$ 3.600.000,00.</p> <p>A majoração dos valores das penalidades desestimulará a prática irregular de alavancamento de ganhos econômicos</p>

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
1.2	Navegação Interior	Critérios de serviço adequado no serviço de transporte público.	A lei define que o serviço público deve ser adequado, mas não fornece critérios objetivos para isso, gerando insegurança na regulação. A linha de ação em curso visa tornar mais objetivos os critérios de serviço adequado para facilitar sua interpretação, cumprimento e fiscalização.	<p>em detrimento ao atendimento do serviço público de passageiros, sobretudo na prestação regular, contínua, eficiente e segura do serviço público outorgado. Considerando que o valor teto raramente é alcançado, e a defasagem na atualização dos valores é, em alguns casos, de mais de 15 (quinze) anos, o impacto financeiro sobre a atividade das transportadores não será proibitivo, visto que os valores finais das infrações pecuniárias seriam mais condizentes com a realidade econômica das empresas, e inibirá o descumprimento reiterado da norma.</p> <p>Concernente à problemática da indefinição de serviço adequado, sua causa está prescrita em lei, nos termos dos arts. 6º e 7º da Lei de Concessões, o art. 6º do Código de Defesa do Consumidor e o art. 4º da recente Lei dos Serviços Públicos. Esses dispositivos prescrevem que o serviço público deverá ser adequado, como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, efetividade, segurança, atualidade, generalidade, transparência, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Todavia, a lei não traz elementos objetivos para a caracterização desses requisitos. A consequente falta delimitação de seus atributos gera insegurança na regulação do setor.</p> <p>Os critérios de serviço adequado tratam dos critérios mínimos aceitáveis para que um serviço seja considerado adequado. Não se confunde, portanto, com a mensuração do nível de qualidade do serviço prestado. Sendo, antes, um instrumento antecessor da mensuração.</p> <p>No caso do transporte de travessia, a proposta foi delineada nos autos do processo 50300.017252/2021-02. Segundo a Nota Técnica 202 (SEI nº 1427772), os critérios propostos seguiram os seguintes guias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) NBR 15450/06 que trata da acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário; b) a Normam-02/DPC que trata da norma da Autoridade Marítima no que tange às embarcações empregadas na navegação interior; e

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
1.3	Navegação Interior	Extinção da autorização: hipóteses tácitas de revogação e de cassação.	As hipóteses de extinção tácita de autorização objetivam tornar a regulação mais eficiente e o mercado regulado com maior segurança jurídica.	<p>c) a Portaria nº 139, de 22 de março de 2012 do INMETRO, que estabelece "os critérios para o programa de avaliação da conformidade para a adaptação de acessibilidade em embarcações existentes utilizadas no transporte coletivo de passageiros, através do mecanismo de inspeção, atendendo ao Decreto n.º 5.296/2004, visando propiciar, com segurança e autonomia, o transporte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida".</p> <p>Já no caso do transporte longitudinal, a proposta foi construída nos autos do processo 50300.001124/2015-91. Os art. 43, III, e 48 da Lei 10.233, de 2001, preveem as hipóteses de extinção da outorga por sua plena eficácia, renúncia, anulação ou cassação. E a perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, ou de sua transferência irregular, conduzem à cassação da outorga.</p> <p>Nesse sentido a parte da proposta que contem as mesmas hipóteses legais de extinção da outorga são passíveis de dispensa de AIR por disciplinarem obrigações definidas em norma hierarquicamente superior, nos termos do art. 4º, II, do decreto 10.411, de 2020.</p> <p>Já o acréscimo da hipótese de revogação tácita no caso da empresa não iniciar a prestação do serviço autorizado no prazo estipulado, carece de elaboração de AIR.</p> <p>Conforme apontado no Relatório de AIR n. 7/2023/GRN/SRG (2066353), o principal desafio observado nesse tipo de transporte é conciliar o esquema operacional (rota, design da embarcação e frequência de viagens) à demanda de forma a atender os usuários satisfatoriamente. É importante buscar equilibrar a demanda pelo serviço ao esquema operacional. Quando as viagens não são suficientemente frequentes, o serviço não atenderá os usuários do transporte satisfatoriamente. O tipo e a extensão da rota, bem como a demanda, determinarão em grande parte a frequência de viagens que tornarão o transporte economicamente viável. Rotas com</p>
1.4	Navegação Interior	Redefinição do quadro de horários que compõe o esquema operacional e possibilidade de flexibilização do esquema operacional.	Os esquemas operacionais na navegação interior podem estar em cenário não compatível com as realidades locais e gerar obrigações que não reflitam na busca pelo atingimento dos padrões de serviço adequado.	

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
1.5	Navegação Interior	Afretamento de embarcação: prazo máximo para realização de circularização e prazo para apresentação de documentos de circularização.	A regra atual permite que a requerente solicite a circularização com 2 anos de antecedência. A proposta limita esse prazo para 45 dias, alinhado com a realidade dos pedidos de afretamento. Se a análise de dados indicar baixo impacto regulatório, a dispensa de AIR pode ser sugerida. Com o prazo máximo estabelecido, a apresentação dos documentos de afretamento pode ocorrer pouco antes do embarque. Isso, juntamente com o uso do Sistema de Gerenciamento de Afretamento, aumentará a eficiência do procedimento.	<p>elevada demanda (Tipo B) podem funcionar com intervalos curtos (de apenas 5 minutos, por exemplo). Já as rotas que fazem parte de uma rede mais ampla podem exigir um planejamento mais cuidadoso.</p> <p>Pela regra atual a requerente poderia solicitar a circularização com 2 (dois) anos de antecedência, por exemplo, alijando potenciais concorrentes da consulta. O prazo de 45 (quarenta e cinco) dias corridos como limite máximo de antecedência para o pedido de circularização do afretamento está em harmonia com a realidade dos pedidos de afretamento de embarcação estrangeira na navegação interior.</p> <p>Por outro lado, caso a análise de dados demonstre que o limite máximo estabelecido será uma medida de baixo impacto regulatório, é possível sugerir a dispensa de AIR. Uma vez que tem-se o prazo máximo de antecedência para a consulta de circularização fixado, torna-se desnecessária a fixação de tempo para a apresentação dos documentos relacionados ao afretamento. Podendo essa apresentação ocorrer até minutos antes do início do embarque ou da entrega da embarcação. O uso de ambiente próprio do Sistema de Gerenciamento de Afretamento, em desenvolvimento, possibilitará ganhos de eficiência no procedimento.</p> <p>Por outro lado, caso a análise de dados demonstre que o limite máximo estabelecido será uma medida de baixo impacto regulatório, é possível sugerir a dispensa de AIR.</p>
2.1	Navegação Marítima	Revisão do capítulo de sobre-estadia da Resolução ANTAQ nº 62, de 2021, decorrente da avaliação de resultado regulatório.	Revisão, após diagnóstico da Avaliação de Resultado Regulatório. Inclui, mas não se delimita à definição de riscos e responsáveis pela sobre-estadia de contêineres, que aponta o responsável por assumir o risco para determinado fato ou situação geratriz de sobre-estadia.	<p>A demurrage, ou sobre-estadia, é uma situação que ocorre quando um contêiner permanece no terminal além do tempo acordado, gerando custos adicionais. No entanto, a responsabilidade por esses custos pode variar dependendo da situação ou do evento que causou a demora.</p> <p>A complexidade surge quando os agentes tentam determinar quem é responsável por esses custos em cada cenário. Pode ser o usuário do transporte aquaviário, o agente marítimo ou o agente de carga, dependendo das circunstâncias. Essa ambiguidade pode levar a disputas</p>

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
2.2	Navegação Marítima	Responsabilidades do agente intermediário na geração de sobre-estadia de contêineres.	Existem lacunas quanto às responsabilidades do agente intermediário na geração de sobre-estadia ou na responsabilização de quem deverá arcar com os custos. Tal lacuna traz uma oportunidade de melhoria na regulação de <i>demurrage</i> como um todo.	<p>judiciais, atrasos desnecessários, e elevação do custo marítimo no Brasil.</p> <p>Para resolver esse problema, a ANTAQ está propondo a avaliação de uma matriz de responsabilidade. Esta matriz irá esclarecer quem deve ser o responsável na sobre-estadia em cada situação específica. Isso trará maior transparência e eficiência para todos os envolvidos no processo de transporte marítimo.</p> <p>O papel do agente-intermediário na geração e no pagamento da sobre-estadia de contêineres é relevante quando consideradas as situações de litígio.</p> <p>O agente-intermediário desempenha um papel crucial na coordenação entre o usuário do transporte aquaviário e o agente marítimo. No entanto, a responsabilidade pela geração e pagamento da sobre-estadia muitas vezes não é clara. Em algumas situações, o agente-intermediário pode ser responsável por atrasos que resultam em sobre-estadia, seja por falha na comunicação, atraso na documentação ou outros problemas operacionais.</p> <p>Não obstante, a falta de clareza sobre quem deve arcar com os custos da sobre-estadia em tais situações pode levar a disputas prolongadas e atrasos no processo de transporte. Isso não apenas aumenta os custos, mas também afeta a eficiência do transporte marítimo.</p> <p>A situação-problema aqui é, portanto, determinar a responsabilidade do agente-intermediário na geração e no pagamento da sobre-estadia de contêineres. A ANTAQ acredita que a análise e definição de responsabilidades do agente intermediário ajudará a esclarecer essas questões e melhorar a eficiência e a transparência no setor de transporte marítimo.</p>
2.3	Navegação Marítima	Delimitação dos conceitos de atraso e omissão de escala no transporte marítimo.	Dispor sobre o conceito regulatório formal e os limites do que deve ser considerado atraso e omissão de escala no transporte marítimo.	<p>A conceituação e delimitação do que é atraso e omissão de escala é fundamental para a incidência das responsabilidades em matéria fiscalizatória, tendo em vista a possibilidade de sobreposição dos temas nos casos concretos, especialmente em matéria fiscalizatória.</p>

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
2.4	Navegação Marítima	Possibilidade de <i>vetting</i> como requisito necessário para a autorização de afretamento de embarcações.	<p>A prática de afretamento envolve a avaliação técnica de embarcações para garantir que atendam aos padrões de segurança, operação e conformidade regulatória.</p> <p>Durante as negociações, frequentemente surge a necessidade de realizar "vetting", mas muitas vezes não há tempo hábil para analisar o tema em profundidade.</p> <p>Um problema comum é definir se uma entidade privada é mais adequada para realizar essa avaliação que a autoridade marítima. Além disso, não estão claramente estabelecidos os critérios que devem ser atendidos pelas embarcações, como idade mínima, tipos de certificados necessários, histórico de manutenção, entre outros fatores relevantes.</p>	<p>A normatização da possibilidade de vetting das embarcações é motivada pela necessidade de garantir que todas as decisões sejam conduzidas de maneira transparente e competente. Definir claramente os critérios e as entidades autorizadas para realizar o vetting e definir a antecedência mínima para que essa informação seja encaminhada, assegura que as embarcações em operação cumpram aos padrões exigidos, além disso, proporciona um processo mais ágil e eficiente durante as negociações, eliminando incertezas e garantindo que as avaliações sejam realizadas de acordo com normas estabelecidas.</p>
3.1	Instalações Portuárias	Revisão da Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 13 de outubro de 2016, tratando das instalações de apoio ao transporte aquaviário.	Atualização e aprimoramento do normativo que versa sobre a coleta de informações relativas à movimentação portuária, conhecido como norma do Módulo APP (RN31), para eliminação de ambiguidades, inclusão de previsões e esclarecimentos sobre a governança de dados.	O problema central é a exigência crescente de informações estruturadas para que o Regulador esteja sempre <i>pari passu</i> com os dados de mercado do setor portuário, seja para alavancar o planejamento, criar políticas públicas de expansão ou mesmo promover regulações que incentivem a eficiência do mercado.
3.2	Instalações Portuárias	Atualização da Norma de Fiscalização Portuária (Resolução ANTAQ nº 75/2022).	Revisão e consolidação da Resolução ANTAQ nº 75/2022 que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.	Necessidade de contemplar as Concessionárias no novo modelo de concessão de portos organizados submetidos a processo de desestatização.
3.3	Instalações Portuárias	Limites regulatórios para exploração e contratação de pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado.	A triagem é um processo dentro da cadeia de transporte, e visa separar veículos conforme o seu destino final, prioridade, agendamento e carga, e, portanto, no caso, tem como objetivo aumentar a produtividade e eficiência na movimentação portuária. A triagem é especialmente útil quando a infraestrutura do porto não possui capacidade e recursos suficientes para receber os veículos de forma desordenada. O tema estudará possibilidades e formas de remuneração, regras de aplicação, contratação e exploração de áreas, dentro e fora do porto organizado, relacionados com o provimento dessa infraestrutura associadas ao transporte aquaviário incluindo serviços. Esse tema torna-se relevante à medida que cresce a movimentação portuária, sendo impensável a disponibilização de infraestruturas que	Os pátios de triagem são infraestruturas essenciais na cadeia do transporte, cuja monopolização pode causar prejuízos aos usuários. Há incertezas nas fronteiras de direitos e deveres dos portos e dos usuários, o que acaba pode aumentar, potencialmente, os custos operacionais.

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
3.4	Instalações Portuárias	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.	<p>eliminem problema a de transito interno nos portos, e aumentem a segurança do transporte.</p> <p>Atualização e aprimoramento do normativo que versa sobre os procedimentos e responsabilidades relacionadas ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da ANTAQ.</p> <p>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.</p> <p>O Acórdão n. 499-2023- ANTAQ determinou que, para a análise de novas autorizações para terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados, seja realizada uma análise de impacto concorrencial das novas instalações, considerando o mercado geográfico relevante, e que seja utilizada a metodologia prevista no estudo "Análise concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados", disponível no site da Agência.</p>	<p>Necessidade de maior clareza sobre os procedimentos e responsabilidades relacionadas ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da ANTAQ.</p>
3.5	Instalações Portuárias	Análise de impacto concorrencial de novas autorizações para terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados.	<p>É necessário padronizar a análise concorrência para novas autorizações de terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados. Nessa linha, a situação problema obedecerá o Acórdão n. 499-2023- ANTAQ, ao um guia para análise de impacto concorrencial de novas outorgas de terminais portuários privados, bem como realizará um diagnóstico regulatório na busca de eventuais falhas existentes no processo.</p>	<p>É necessário padronizar a análise concorrência para novas autorizações de terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados. Nessa linha, a situação problema obedecerá o Acórdão n. 499-2023- ANTAQ, ao um guia para análise de impacto concorrencial de novas outorgas de terminais portuários privados, bem como realizará um diagnóstico regulatório na busca de eventuais falhas existentes no processo.</p>
3.6	Instalações Portuárias	Critérios e procedimentos para a utilização e inserção do instituto da "Inspeção Acreditada" nos contratos de outorgas portuárias, em que há a obrigação da realização de investimentos portuários por parte do agente regulado.	<p>A inspeção acreditada já é usualmente utilizada em países da Europa e nos EUA e aqui no Brasil é regulamentada pela Portaria INMETRO nº 367, de 20 de dezembro de 2017. No caso de obras de infraestrutura portuária, pode se dizer que constitui uma auditoria especializada de engenharia voltada a avaliar a conformidade de obras e projetos, com base na regulamentação normativa, técnica e contratual aplicável.</p>	<p>A finalidade da Inspeção Acreditada é realizar a certificação da conformidade de projetos e da execução de obras e empreendimentos em confronto com os padrões e requisitos técnicos exigidos por força da regulamentação e normas contratuais aplicáveis. No âmbito da ANTAQ, poderia ser utilizada para certificar projetos de investimentos submetidos à avaliação da SOG, bem como, avaliar a conformidade técnica, normativa e contratual da execução física e financeira de empreendimentos exigidos por força de contratos de outorga, constituindo um excelente instrumento para subsidiar o acompanhamento e fiscalização de investimentos realizada pelas Unidades/Gerências Regionais integrantes da SFC.</p>

57. Por fim, registra-se que foi produzido um formulário na plataforma *Microsoft Forms*, por meio do endereço eletrônico <https://forms.office.com/r/OHTvTNM100> e anexo a estes autos sob documento externo SEI *Formulário Contribuições externas Agenda Regulatória 25-28* (2279592), e que será usado para preenchimento das contribuições na rodada de tomada de subsídios e, caso decida a Diretoria Colegiada, reuniões participativas.

Era o que tinha a relatar.

5. ANEXO

5.1. *lista de temas, após a rodada de contribuições de outras unidades da ANTAQ, para a construção da Agenda Regulatória 2025-2028:*

Legenda:

temas vindos da Agenda Regulatória 2022-2024 *obs: os itens 1.1 a 1.7 decorrem da explosão do antigo item 1.3 - Revisão e simplificação do estoque regulatório da navegação interior

temas entendidos como de necessária inclusão pela GRN e pela GRP

temas propostos pelas unidades organizacionais da ANTAQ contribuintes: SFC e SOG.

Tabela A.1.: Lista de temas para a elaboração da Agenda Regulatória 2025-2028 após recebimento de contribuições de unidades da ANTAQ.

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável
1. Navegação Interior	1.1	Procedimento para o reajuste de preço para o transporte de travessia.	GRN
1. Navegação Interior	1.2	Registro de afretamento de embarcações: prazo para circularização.	GRN
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
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
1. Navegação	1.5	Obrigatoriedade de uso de instalações autorizadas ou registradas pela ANTAQ.	GRN

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável
Interior			
1. Navegação Interior	1.6	Definição de atraso para o transporte regular de travessia.	GRN
1. Navegação Interior	1.7	Definição de atraso e antecipação de viagem (longitudinal).	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	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.	GRN
2. Navegação Marítima	2.6	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.	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

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável
2. Navegação Marítima	2.10	<u>Delimitação do conceito de omissão de escala no transporte marítimo.</u>	GRN
3. Instalações Portuárias	3.1	Inovações decorrentes da Lei nº 14.047/2020.	GRP
3. Instalações Portuárias	3.2	Inspeção Não Invasiva de Contêineres - INI.	GRP
3. Instalações Portuárias	3.3	Atualização da Norma de Fiscalização Portuária (Resolução ANTAQ nº 75/2022).	GRP
3. Instalações Portuárias	3.4	Procedimentos de revisão extraordinária e aprovação da proposta apoiada dos contratos de concessão de portos organizados.	GRP
3. Instalações Portuárias	3.5	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
3. Instalações Portuárias	3.6	Limites regulatórios para exploração e contratação de pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado.	GRP
3. Instalações Portuárias	3.7	Revisão da Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 13 de outubro de 2016, tratando das instalações de apoio ao transporte aquaviário.	GRP
Agenda de Avaliação Regulatória (nome sugerido)			
2. Navegação Marítima	2.1	Critérios para o enquadramento da embarcação como efetivamente operante e pertencente a um mesmo grupo econômico, nos termos do art. 14 da Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022. Avaliar as dificuldades enfrentadas pelo setor no cumprimento do novo normativo e verificar sanções aplicadas aos regulados em desconformidade com o novo normativo.	GRN
2. Navegação Marítima	2.2	RN - 05, artigo 9º: trata dos requisitos econômico-financeiros exigidos para obtenção da outorga. Avaliar as dificuldades enfrentadas pela setorial de outorga/ANTAQ em relação à análise dos requisitos econômico-financeiros para operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso; a dificuldade do setor para cumprimento dos requisitos econômico-financeiros para operar na navegação de apoio portuário; e verificar	GRN

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável
3. Instalações Portuárias	3.1	possíveis sanções aplicadas pelo descumprimento dos requisitos necessários à manutenção de outorga. Resolução 48, que dispõe sobre os procedimentos de antecipação de receitas tarifárias e de de valor de arrendamentos no âmbito das administrações portuárias.: Avaliar o número de pedidos de antecipação de receita tarifárias e os impactos oriundos deste uso pelas instalações portuárias.	GRP
4. Temas Gerais	4.1	Resolução 7.992, que define a classificação de risco das atividades econômicas: avaliar, por meio dos dados de acompanhamento da implementação e dos resultados, a identificação das possibilidades de redução de prazos e de adoção de procedimentos mais flexíveis para atividades com menor risco.	GRN

5.2. ***lista de temas, após a rodada de contribuições de órgãos externos, para a construção da Agenda Regulatória 2025-2028:***

5.2.1. ***lista de temas, após alterações realizadas pela SRG, para encaminhamento e submissão para contribuições de órgãos externos:***

Tabela A.2.: Lista de temas para a elaboração da Agenda Regulatória 2025-2028, ajustada pela SRG, para submissão a contribuições de órgãos externos.

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%

Assunto Geral	Item	Tema	Unidade Responsável	Probabilidade
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
2. Navegação Marítima	2.3	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. na cobrança de sobre-estadia. (*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
2. Navegação Marítima	2.5	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. (*após reavaliação da GRN de que o tema será concluído na Agenda 2022-2024)	GRN	-
2. Navegação Marítima	2.6	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. (*após reavaliação da GRN de que o tema será concluído na Agenda 2022-2024)	GRN	-
2. Navegação Marítima	2.7 2.5	Afretamento de embarcação estrangeira - divergências entre condições externas impostas ao afretamento e aquelas presentes na circularização.	GRN	Indefinida
2. Navegação Marítima	2.8 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	2.9 2.7	Previsão do conceito normativo de Transportador Marítimo estrangeiro.	GRN	Indefinida
2. Navegação Marítima	2.10 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%

5.2.2. Lista de temas após reunião com órgãos externos e antes das contribuições internas na ANTAQ:

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: SFC e SOGtemas propostos, externamente, pelo Tribunal de Contas da União, pela SEAE/Ministério da Fazenda e pelo Ministério dos Portos e Aeroportos

Tabela A.3: Lista de temas após reunião com órgãos externos e pré contribuições internas na ANTAQ.

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
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

Agenda de Elaboração Regulatória (nome sugerido)			
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	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.	GRN
2. Navegação Marítima	2.6	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.	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
2. Navegação Marítima	2.14	<u>Regulação da navegação para apoio às instalações eólicas offshore.</u>	GRN
3. Instalações Portuárias	3.1	Atualização da Norma de Fiscalização Portuária (Resolução ANTAQ nº 75/2022).	GRP
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
3. Instalações Portuárias	3.3	Limites regulatórios para exploração e contratação de pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado.	GRP
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

Agenda de Elaboração Regulatória (nome sugerido)				
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	

5.2.3. Atualização dos temas GRN quanto à navegação interior após a etapa de reunião com órgãos externos, cujos efeitos foram refletidos no ANEXO 5.2.2.

Tabela A.4. Atualização dos itens propostos pela GRN quanto à navegação interior.

1. Navegação Interior	1.1	Procedimento para o reajuste de preço para o transporte de travessia Critérios de serviço adequado no serviço de transporte público.	GRN	100% Alta
1. Navegação Interior	1.2	Afretamento de embarcação: Registro de afretamento de embarcações: prazo máximo para realização de circularização e prazo para apresentação de documentos de circularização.	GRN	100% Alta
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 Regulação dos pontos de atracação do serviço de transporte de travessia.	GRN	100% Alta
1. Navegação Interior	1.4	Normatização das hipóteses de extinção Extinção da autorização: do transporte longitudinal de passageiros e misto, padronizando com a norma do transporte de travessia hipótese de revogação tácita.	GRN	100% Alta
1. Navegação Interior	1.5	Obrigatoriedade de uso de instalações autorizadas ou registradas pela ANTAQ.	GRN	100% 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

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.

5.3. Lista de temas que ficaram de fora da Agenda Regulatória 2025-2028 preliminar devido à priorização de ações para o quadriênio:

Tabela A.5: Lista de temas fora da Agenda Regulatória 2025-2028 devido à priorização de temas

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema	Pontuação GUT
1.6	Navegação Interior	Definição de atraso e antecipação de viagem na navegação interior de percurso longitudinal.	Estabelecer critérios mais objetivos para atraso e para antecipação de viagem, de forma a dar mais segurança jurídica ao usuário e à área fiscalizadora da Agência.	É necessário avaliar, em sede regulatória, sobre os impactos regulatórios decorrentes de uma definição de critérios mais objetivos sobre o que é viagem antecipada e o que é atraso na navegação interior de percurso longitudinal. O arcabouço regulatório atual coloca a pontualidade como um critério de serviço adequado, por exemplo, mas não traz instrumentos objetivos capazes de avaliar a partir de que ponto se descumpriu com esse critério, o que gera a uma necessidade de avaliação regulatória quanto ao estabelecimento desses critérios.	18
1.7	Navegação Interior	Regulação dos pontos de atracação do serviço de transporte de travessia.	Avaliação do uso dos pontos de atracação e como sua inadequação pode gerar problemas nas viagens e entre prestadores de serviço.	Os pontos de atracação são infraestruturas de estrangulamento no transporte de passageiros na navegação interior. Um ponto de atracação inadequado pode prejudicar o fluxo de viagens, aumentar custos e gerar instabilidade no mercado em que determinado ponto de atracação tenha necessidades de melhoria. A avaliação a respeito do uso regular e previsível pode permitir aumento da eficiência no mercado.	12
1.8	Navegação Interior	Definição de atraso para o transporte regular de travessia.	Estabelecer critérios mais objetivos para atraso na navegação de travessia, de forma a dar mais segurança jurídica ao usuário e à área fiscalizadora da Agência.	É necessário avaliar, em sede regulatória, sobre os impactos regulatórios decorrentes de uma definição de critérios mais objetivos sobre o que é atraso na navegação interior de travessia. O arcabouço regulatório atual coloca a pontualidade como um critério de serviço adequado, por exemplo, mas não traz instrumentos objetivos capazes de avaliar a partir de que ponto se descumpriu com esse critério, o que gera a uma necessidade de avaliação regulatória quanto ao estabelecimento desses critérios.	9
1.9	Navegação Interior	Transporte de animais domésticos na navegação interior de percurso longitudinal.	Transporte de animais domésticos de estimação e de acompanhamento (cães guia) no transporte aquaviário, na região hidrográfica amazônica.	Decorrente das alterações no modus vivendi da sociedade, que cultiva o hábito de adotar animais domésticos de estimação e inclusive levá-los consigo em viagens, e com o fito de eliminar conflitos hoje existentes, sem esquecer a necessidade dos cães guias, devido à sua utilidade.	6

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema	Pontuação GUT
1.10	Navegação Interior	Obrigatoriedade de uso de instalações autorizadas ou registradas pela ANTAQ.	O tema busca avaliar o cumprimento, pelo prestador de serviço, em atracar e desatracar a embarcação somente em instalações autorizadas, de modo a trazer conformidade e regularidade do serviço.	Na navegação interior, é possível que o transportador de serviços busque ou deixe passageiro em pontos de atracação não autorizados. Tais pontos podem ser inseguros ou insalubres, o que pode diminuir a segurança do passageiro, que é um padrão de serviço adequado. A avaliação do tema busca o diagnóstico regulatório de tratar-se a obrigatoriedade do uso apenas de instalações autorizadas em melhorar o serviço regulado.	4
2.5	Navegação Marítima	Outorga de empresa que pretende se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional.	Regulamentação de hipóteses para concessão de outorga para empresas que pretendam se tornar EBN sem frota própria ou sem contrato de construção em estaleiro nacional (sem lastro)	O novo marco legal permite que uma empresa se torne EBN apenas com embarcações afretadas a casco nu. À ANTAQ, no seu poder regulamentador e no seu dever de garantir a política pública de incentivo à frota nacional, cabe avaliar a existência de condicionantes que permitam alinhar a política pública com a permissão de se tornar EBN sem possuir embarcações em frota.	18
2.6	Navegação Marítima	Regulação da navegação para apoio às instalações eólicas offshore.	Regulamentação das embarcações utilizadas para geração de energia eólica em alto-mar.	A busca crescente por geração de energia limpa levou o mercado à geração de energia eólica em alto-mar, instaladas em embarcações. A regulamentação desse uso de embarcações visa trazer segurança jurídica quanto aos aspectos de reserva ou não de bandeira nacional e interpretação a respeito de enquadrar-se ou não nos serviços de transporte aquaviário ou navegações de apoio.	18
2.7	Navegação Marítima	Previsão do conceito normativo de Transportador Marítimo estrangeiro.	Exigência normativa de criação da figura do representante legal do Transportador Marítimo estrangeiro no Brasil, tal como existente no marco regulatório do setor aéreo.	A ausência da obrigatoriedade de estabelecimento de representante legal formal pelos Transportadores Marítimos estrangeiros é uma forte barreira à atuação fiscalizatória da ANTAQ no setor, dificultando o estabelecimento de responsabilidades e, sobretudo, a efetividade das penalidades aplicadas, já que o processo de cobrança administrativa e judicial recai, muitas vezes, sobre ente que não representa legalmente o transportador marítimo estrangeiro e as penalidades acabam sendo aplicadas em desfavor de pessoas jurídicas internacionais, não sujeitas ao poder coercitivo da Agência.	15
2.8	Navegação Marítima	Tempo limite para negociação de afretamento de	Há casos em que, devido a erros no SAMA ou outros motivos, algumas empresas deliberadamente prolongam as negociações.	A motivação para abordar e regular o tempo limite para negociações é garantir que as empresas não possam abusar do sistema para evitar penalidades ou bloqueios. Estabelecer um	12

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema	Pontuação GUT
		embarcações na navegação marítima.	Esse atraso nas negociações afastam os bloqueios impostos pelas embarcações brasileiras. Durante esse período de protelação, a empresa brasileira, muitas vezes, acaba se deslocando para outros serviços, enquanto a empresa que originalmente estava bloqueada beneficia-se desse atraso, evitando sanções ou restrições.	prazo máximo para a conclusão de negociações e resolução de erros é essencial para manter a integridade e a eficácia do sistema regulatório.	
2.9	Navegação Marítima	Diferenciação de outorgas na navegação de cabotagem.	Análise sobre a necessidade de criar regimes diferentes dentro da navegação de cabotagem e com critérios diferentes de outorga.	A complexidade da navegação de cabotagem, dada já pelas especificidades dos perfis de carga, e ampliada pelas alterações na Lei n. 9.432, de 1997, oriundas da Lei n. 14.301, de 2022, indicaram a possível necessidade, pela setorial de regulação, em estudar o mercado quanto a eventual aprimoramento na outorga da navegação de cabotagem, com a possibilidade de trazer requisitos diferentes para prestações de serviços diferentes.	6
2.10	Navegação Marítima	Afretamento de embarcação estrangeira - divergências entre condições externas impostas ao afretamento e aquelas presentes na circularização.	O tema em questão emerge da intrincada natureza do transporte marítimo, suscitando a necessidade de abordagem devido às divergências que eventualmente surgem durante sua execução. Um exemplo ilustrativo é o atraso no início das operações, muitas vezes causado por questões climáticas adversas ou pela escassez de disponibilidade de atracação. Além disso, outras situações igualmente recorrentes merecem consideração, como a variação no volume total de carga após a consulta inicial. Nessas circunstâncias, surge o questionamento sobre a aprovação ou não do do Certificado de Afretamento (CAA). É relevante notar que essa alteração não necessariamente inviabiliza a circularização, uma vez que há a possibilidade de efetuar um bloqueio parcial da carga, entre outras opções.	A implementação deste procedimento se justifica primordialmente por duas razões fundamentais. Em primeiro lugar, busca-se trazer segurança na análise dos casos conduzidos pelos técnicos da agência, garantindo que os processos sejam conduzidos de maneira precisa. Em segundo lugar, visa-se proporcionar transparência às empresas durante o processo de consulta e confirmação, permitindo que elas possam ajustar-se ao mercado e às exigências regulatórias de forma adequada.	6
2.11	Navegação Marítima	Definição de critérios e	Com a promulgação da Lei 14.813/2024 que alterou alguns dispositivos da Lei 9.537/1997	Considerando que a atuação dos práticos se dá em regime similar ao regime de monopólio, dada a regra de rodízio (que foi	6

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema	Pontuação GUT
		procedimentos de regulação econômica do serviço de praticagem nos termos da Lei nº 14.813, de 2024, art. 15-A.	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. Nesse sentido, 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.	inclusive trazida para a lei), como forma de mitigar os riscos de abuso do poder econômico, é importante 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.	
2.12	Navegação Marítima	Cancelamento automático de pedidos no SAMA.	No contexto do SAMA, há situações em que pedidos submetidos pelas empresas não são atendidos ou movimentados dentro de um prazo estipulado. Quando isso ocorre, esses pedidos deveriam ser automaticamente cancelados pelo sistema para fins de fiscalização, evitando a acumulação de pedidos não processados. No entanto, muitas empresas ignoram esses pedidos, que permanecem no sistema, alguns com bloqueios não respondidos.	Há a necessidade de aprimorar a eficiência do SAMA e garantir que todas as operações sejam fiscalizadas de maneira adequada. O cancelamento automático dos pedidos ignorados não só melhoraria a gestão do sistema, mas também minimizaria o risco de burlas e erros administrativos, além de incentivar as empresas a respeitarem os prazos estabelecidos.	2
3.7	Instalações Portuárias	Distorções na concorrência nas autorizações de TUPs em áreas contíguas ao porto organizado.	A Portaria MINFRA nº 1.724/2022 (SEI nº 1833845) disciplinou o tema no âmbito do, então, Ministério da Infraestrutura e entidades vinculadas e é objeto de análise no âmbito do processo nº 50300.021268/2022-92. Contudo, há disposições na referida norma que violam as competências fiscalizatórias inerentes aos cargos da área finalística, que impedem a utilização	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 1por parte dos armadores que acessam os terminais de uso privado, essa tarifa podemostrar-se a quem dos dispêndios necessários para as obras de	2

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema	Pontuação GUT
3-8	Instalações Portuárias	Procedimentos e critérios objetivos para as cláusulas dos termos de prorrogação antecipada de contratos de arrendamento.	<p>desse instrumento normativo ministerial, conforme ponderado no Despacho SFC SEI nº 1862384.</p> <p>O mesmo despacho sugere a elaboração de regulamentação interna disciplinando o uso da Inspeção Acreditada no âmbito da ANTAQ, considerando a relevância do seu emprego, em especial, para as atividades de fiscalização de investimentos empreendidas pelas UORGs integrantes da SFC.</p> <p>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.</p>	<p>infraestrutura realizadas. Essa situação pode ferir a lógica de investimentos do TUP, que deverem ocorrer por conta e risco do particular. Além do mais, tal situação pode ocasionar 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 necessário o estabelecimento de critérios e procedimentos para dar efetividade ao art. 8º, § 3º, da Lei 12.815/2013 para coibir "TUPs de papel", ou seja, que não executam seus cronogramas de investimento.</p> <p>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. Dessa forma, é fundamental revisitar os procedimentos e critérios existentes, na busca de aumentar a efetividade dos termos de prorrogação antecipada.</p>	2

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 **Rafael Moises Silveira da Silva, Membro de Grupo Técnico**, em 28/06/2024, às 16:38, 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 28/06/2024, às 16:49, 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 **Diego Rafael Barboza Amorim, Membro de Grupo Técnico**, em 28/06/2024, às 17:10, 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 28/06/2024, às 17:18, 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 **2253840** e o código CRC **255E516B**.
