



Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Superintendência de Regulação - SRG

### AGENDA REGULATÓRIA-MINUTA

\* MINUTA DE DOCUMENTO

### AGENDA REGULATÓRIA 2025-2025

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.</p> <p>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</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>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%. 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. A majoração dos valores das penalidades desestimulará a prática irregular de alavancamento de ganhos econômicos 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>

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>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"> <li>a) NBR 15450/06 que trata da acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário;</li> <li>b) a Normam-02/DPC que trata da norma da Autoridade Marítima no que tange às embarcações empregadas na navegação interior; e</li> <li>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".</li> </ul> <p>Já no caso do transporte longitudinal, a proposta foi construída nos autos do processo 50300.001124/2015-91.</p> <p>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</p>

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
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.	<p>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 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>
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>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 que o limite máximo estabelecido será uma medida de baixo impacto regulatório, é possível sugerir a dispensa de AIR.</p> <p>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</p>

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
2.1	Navegação Marítima	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.	A Lei nº 14.301/22 promoveu alterações no afretamento por tempo, que necessitam de avaliação acerca de possíveis aperfeiçoamentos na Resolução Normativa ANTAQ nº 01/2015, de modo a promover aderência à legislação e garantir o cumprimento da política pública.	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. 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.
2.2	Navegação Marítima	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.	Desde a publicação da Resolução Normativa ANTAQ nº 01/2015, o mercado de afretamento passou por mudanças estruturais que ensejam análise de possíveis adequações de critérios de circularização contidos no normativo, tais como bloqueio parcial, melhor especificação das cargas transportadas, descrição dos terminais portuários utilizados, dentre outros.	Possível necessidade de atualização dos critérios de circularização contidos na Resolução Normativa ANTAQ nº 01/2015 para aprimorar o procedimento de consulta de disponibilidade de embarcações de bandeira brasileira.
2.3	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.	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. 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

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
2.4	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>levar a disputas 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>
2.5	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.	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 sombreamento dos temas nos

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
2.6	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>casos concretos, especialmente em matéria fiscalizatória.</p> <p>A normatização da possibilidade de <i>vetting</i> 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 <i>vetting</i> 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 as instalações de apoio ao transporte aquaviário, conhecida como norma de registros, para simplificação de procedimentos bem como inclusão de previsões, diretrizes e critérios para aprovação dos pedidos, obrigações decorrentes e procedimentos de fiscalização das áreas.	Desatualização da Resolução Normativa nº 13, editada no ano de 2016, tendo ocorrido mudanças no setor regulado que necessitam ser alcançadas pela norma, melhor enquadrando as situações que surgiram após a sua publicação.
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	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 podendo aumentar, potencialmente, os custos operacionais.

ID	Eixo	Tema	Descrição	Situação-problema
3.4	Instalações Portuárias	Análise de impacto concorrencial de novas autorizações para terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados.	de infraestruturas que eliminem problema a de transito interno nos portos, e aumentem a segurança do transporte. 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.	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.
3.5	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.	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.	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.



Documento assinado eletronicamente por **José Renato Ribas Fialho, Superintendente de Regulação**, em 16/07/2024, às 15:09, 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 **2292718** e o código CRC **FE58BAF5**.

---

Referência: Processo nº 50300.017989/2023-89

SEI nº 2292718

MINUTA