

**Processo:** 50300.001553/2014-87

**Assunto:** Proposta de Revisão da Norma que dispõe sobre a outorga de autorização para realizar o transporte nas navegações de cabotagem e longo curso, ou operar nas navegações de apoio marítimo e apoio portuário, aprovada conforme a Resolução 4.262-ANTAQ de 31/07/2015, em versão para apresentação em Audiência Pública.

## **I. DA CONTEXTUALIZAÇÃO**

1. A presente revisão normativa tem como principal pretensão atualizar as autorizações existentes e coibir a expedição de novas autorizações de empresas que possam causar ou estejam causando distorções no mercado de transporte marítimo e de apoio pela prática de “venda de bandeira” ou pela atuação como “empresas de papel”. Tal revisão também deve se ajustar à revisão das Normas que tratam do afretamento de embarcações, a qual foi publicada por meio da Norma aprovada pela Resolução Normativa nº 1-ANTAQ, de 13/02/2015.

2. A “venda de bandeira” ocorre quando uma empresa brasileira de navegação – EBN utiliza, de forma excessiva, o direito de operar em determinado tipo de navegação que seja reservado à bandeira brasileira de forma a permitir que uma empresa/embarcação estrangeira opere nesse mercado por meio de afretamento/emissão de conhecimento de transporte, nos casos de indisponibilidade ou inexistência de embarcação brasileira para realizar a operação em questão, mas sem que a EBN utilize a sua própria embarcação de bandeira brasileira, ou seja, apenas fazendo uso de sua margem de tonelagem permitida para tais afretamentos, como se isso fosse a atividade principal da EBN e não uma excepcionalidade.

3. Já as “empresas de papel” são aquelas que adquirem os direitos de incentivos específicos para as EBN, tais como preferências de transporte indicadas na legislação e acesso aos recursos do Fundo da Marinha Mercante – FMM, por intermédio de financiamentos e da conta vinculada do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sem, no entanto, apresentarem contrapartida em investimentos, estrutura administrativa adequada ou capital mínimo compatível com o segmento no qual desejam operar.

4. A “venda de bandeira” e as “empresas de papel” são nocivas ao permitirem a entrada de operação estrangeira em um mercado reservado sem que haja a contrapartida do desenvolvimento da frota mercante nacional, conforme a política pública hoje existente, mormente prevista na Lei nº 9.432/97, além de possibilitarem a caracterização de concorrência desleal através de práticas comerciais lesivas à concorrência e que extrapolam o campo dos interesses particulares trazendo reflexos negativos para o interesse público.

5. Esses comportamentos causam uma distorção de mercado em detrimento das empresas que fazem investimento em frota nacional, retirando dessas o fluxo financeiro necessário à manutenção e renovação da frota, e muito embora a maioria das empresas, de um modo ou de outro, se utilizem do afretamento de embarcações estrangeiras, tais afretamentos

devem ser resultado de uma lacuna na oferta da frota nacional, em caráter de excepcionalidade, e não a atividade principal da empresa.

6. Além das distorções de mercado supracitadas, há a necessidade de adequação da Norma aprovada pela Resolução nº 2510-ANTAQ, ora em revisão, aos conceitos introduzidos por meio da Norma de afretamento de embarcações, publicada por meio da Resolução Normativa nº 1-ANTAQ, de 13/02/2015, para que se tenha uma coerência externa prospectiva (entre as Normas) capaz de promover estabilidade e segurança jurídica aos regulados.

7. Há, ainda, a necessidade de melhoria dos procedimentos para a obtenção da outorga, dada a experiência regulatória precedente, apresentada pela Gerência de Autorização da Navegação – GAN. Aliado a isso, deve-se utilizar a melhor técnica de redação na revisão dos dispositivos, em observância às regras de clareza, precisão e ordem lógica com fundamento na Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das Leis e estabelece Normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

8. Além disso, a presente proposta de Norma deverá revogar parcialmente a Norma aprovada pela Resolução nº 2510-ANTAQ, mantendo-se vigentes as hipóteses de penalidades e infrações dessa Norma, até que seja publicada a Norma que dispõe sobre as infrações administrativas na prestação dos serviços de transportes aquaviários nas navegações de cabotagem e longo curso e nas operações de apoio marítimo e apoio portuário, no mesmo molde do que foi implementado na área de fiscalização portuária, no qual uma única Resolução (Resolução nº 3.274/14) aglutina todas as infrações relativas ao setor.

9. Esse modelo permitirá ao fiscalizador, ao usuário e ao prestador do serviço, encontrarem em uma única Norma todas as infrações do setor. Dessa forma, as infrações previstas na atual Norma de outorga deverão ser retiradas para serem unificadas com as infrações relativas à Norma que dispõe sobre as infrações administrativas na prestação dos serviços de transportes aquaviários nas navegações de cabotagem e longo curso e nas operações de apoio marítimo e portuário.

## II. DA ANÁLISE

10. A competência legal para tal revisão encontra-se consubstanciada nos incisos IV, V e XXIV do art. 27 da Lei nº 10.233/01, confira-se:

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

[...]

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

[...]

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento

de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

11. Com a contextualização do caso acima, a qual se deu por meio de uma verificação exaustiva, de *expertise* da área técnica, tanto de elementos retrospectivos quanto prospectivos, estabeleceram-se os seguintes objetivos para a escolha das alternativas que solucionarão os problemas identificados:

- Coibir as distorções de mercado, causadas pela “venda de bandeira” e “empresas de papel”, por meio de requisitos técnicos mais rigorosos e que cumpram os padrões básicos de serviço adequado;
- Implementar a política de fortalecimento da frota de marinha mercante e de ordenação do transporte aquaviário, mormente prevista na Lei nº 9.342/97, por meio de requisitos que garantam a contrapartida nas construções e reforma das embarcações;
- Harmonizar as Normas da ANTAQ para que haja coerência entre as mesmas e, conseqüentemente, estabilidade e segurança jurídica para o setor regulado;
- Promover a melhoria dos procedimentos de obtenção da outorga com base na experiência da GAN; e
- Aplicar a melhor técnica de redação na revisão do texto da Norma, em observância às regras de clareza, precisão e ordem lógica previstas na Lei Complementar nº 95/98.

## II.1 Da Identificação das Opções Regulatórias

12. Em relação à maior restrição nos requisitos técnicos, foram estudadas as seguintes alternativas:

- a) Manter o *status quo*, significando que para ser autorizada a empresa precisa apenas apresentar uma embarcação que atenda aos requisitos de segurança indicados no documento de propriedade emitido pela Marinha do Brasil, ou seja, no caso de autorização para o longo curso, por exemplo, bastando ter uma embarcação apta para operar em mar aberto;
- b) Exigir que a requerente indique a atividade pretendida, permitindo que a área técnica da ANTAQ verifique se a embarcação apresentada é capaz de realizar tal atividade, baseada em um rol de embarcações adequadas a cada tipo de navegação ou operação pretendida, previamente definido e em anexo da Norma a ser constantemente atualizado no site da ANTAQ, havendo análise técnica casuística da ANTAQ no casos omissos; e
- c) Exigir que a embarcação apresentada garanta a viabilidade econômico-financeira da empresa naquela navegação pretendida.

13. Quanto à comprovação da operação comercial, as alternativas possíveis seriam:

- d) Eliminar a exigência de comprovação de operação comercial;
- e) Flexibilizar o prazo para a comprovação da operação comercial;

- f) Criar restrições ao afretamento para as empresas que não comprovam a operação comercial; e
- g) Restringir o prazo para a comprovação de operação comercial.

14. Em relação à facilidade de obtenção de outorga, em especial quanto aos requisitos econômico-financeiros e jurídico-fiscais, as opções seriam as seguintes:

- h) Flexibilizar as regras para a obtenção da outorga;
- i) Manter as regras atuais.

## II.2 Dos Principais Impactos

15. As questões relativas à maior restrição nos requisitos técnicos estão diretamente ligadas à erradicação das “empresas de papel”, isto é, às empresas autorizadas em determinada navegação que não possuam capacidade técnica de realizar a atividade a que estão autorizadas.

16. A alternativa “a” apresentada (manter a situação atual) traz como aspecto positivo a perenidade da Norma, não criando a necessidade de rever autorizações já existentes. Por outro lado, não ataca o problema das empresas de papel.

17. Já a alternativa “b” traz como aspecto positivo a previsão em Norma para que a área técnica negue uma autorização baseada nas informações dadas pela requerente, ou seja, baseada na incompatibilidade entre atividade pretendida e embarcação apresentada. O aspecto negativo é que a ANTAQ teria dificuldades para comprovar a veracidade de tal informação (atividade pretendida) no momento da outorga.

18. Essa alternativa “b” traz também uma externalidade positiva, pois permitirá à Gerência de Autorização da Navegação informar à requerente, já no momento em que encaminha o pedido, se a atividade pretendida é adequada ao tipo de navegação do requerimento, evitando a emissão desnecessária de outorgas para atividades que não se enquadram na navegação para a qual a outorga foi requerida.

19. A alternativa “c” tem a vantagem de exigir uma análise mais criteriosa da ANTAQ em relação à viabilidade econômica da empresa, entretanto, a dificuldade de realizar essa análise e o alto grau de subjetividade embutidos nela contam em desfavor.

20. A comprovação da operação comercial, por sua vez, busca atacar a “venda de bandeira”, além de evitar que empresas mantenham a autorização sem efetivamente atuar no mercado.

21. A alternativa “d” possui a vantagem de facilitar a fiscalização das EBN, já que a questão da comprovação de operação comercial é uma das mais trabalhosas para o setor. Por outro lado, existe o risco de muitas empresas manterem os direitos inerentes a EBN, entre eles o direito de afretar, sem necessariamente prestar a contrapartida. Além disso, é provável termos um grande cadastro de empresas (empresas autorizadas) que atuariam no setor, sem que isso corresponda à realidade.

22. A alternativa “e” tem como ponto positivo a facilitação da manutenção das outorgas para as empresas que não conseguiram fechar contratos no período, notadamente nas operações

de apoio marítimo, dada a característica do setor, mas engloba, em menor escala, as desvantagens da alternativa anterior.

23. A opção “f” tem como ponto positivo impedir que empresas lucrem apenas com o afretamento de embarcações, sem efetivamente prestar o serviço a que estão autorizadas. Entretanto, essa alternativa pode atrapalhar o funcionamento de empresas que possuem apenas uma embarcação e que, enquanto fazem uma docagem por um longo período, necessitem afretar outra embarcação a casco nu para substituí-la.

24. A alternativa “g” tem a vantagem de garantir maior regularidade na prestação do serviço de todas as EBN, contudo, criaria mais dificuldades para as empresas que não conseguissem fechar contrato e poderia gerar diversos processos de cassação de autorizações e até mesmo a redução no número de *players* no mercado com possível impacto concorrencial.

25. Em relação à facilidade de obtenção de outorga, em especial quanto aos requisitos econômico-financeiros e jurídico-fiscais, as principais questões abordadas foram a necessidade de auditoria do balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis (para as empresas de médio e grande porte, já que as ME e EPP já são dispensadas) e comprovantes de regularidade fiscal municipal e estadual.

26. A alternativa “h” seria prescindir esses documentos no momento da autorização, o que traria a vantagem de diminuir o tempo de outorga e os custos inerentes da auditoria do balanço. Em contraponto, a falta de auditoria retira a credibilidade de uma documentação que é essencial para a regulação econômica do mercado, já que sem isso é impossível saber a saúde financeira de uma empresa ou do setor.

27. A opção “i” possui como vantagem a garantia do controle regulatório sobre as questões econômico-financeiras e jurídico-fiscais do setor, e como desvantagem a permanência dos custos e ritos burocráticos existentes.

### **II.3 Da Escolha das Alternativas**

28. Em relação à maior restrição nos requisitos técnicos, foi feita a opção pela alternativa “b”, que se materializou na inclusão na Norma da definição de embarcação adequada à navegação pretendida - baseada em um rol de embarcações previamente definidas na Lista de Embarcações Adequadas à Navegação Pretendida (Anexo A da Norma), a ser constantemente atualizada no site da ANTAQ, havendo análise casuística da área técnica da ANTAQ nos casos omissos – em contraponto à requerente informar a atividade pretendida por tipo de navegação no Requerimento de Outorga de Autorização (Anexo B da Norma).

29. A definição de embarcação adequada à navegação pretendida garante inicialmente que a empresa deverá ter a capacidade técnica para realizar o serviço. Por exemplo: no caso de uma empresa que deseja a autorização para a cabotagem, e que possua apenas uma barcaça sem propulsão, deverá obter a posse (propriedade ou afretamento) de um rebocador que possibilite realizar a navegação de cabotagem.

30. Assim, os afretamentos que a empresa possa fazer no futuro serão apenas para complementar a capacidade de transporte já existente. Essa definição também busca dar subsídio à área técnica para negar a autorização para uma empresa que, por exemplo, tenha apenas um supridor de plataforma do tipo PSV e deseje autorização para longo curso, embarcação essa inviável comercialmente para prestar um serviço adequado nessa navegação.

31. Além disso, o fato da Norma exigir que a requerente informe a atividade pretendida evitará a continuidade de processos que pedem autorização em determinada navegação apenas por desconhecimento da definição dessa navegação por parte da requerente.

32. Quanto à questão da comprovação da operação comercial, a opção escolhida foi uma junção das alternativas “e” e “f”, elegendo-se a flexibilização, para as Micro Empresas – ME e Empresas de Pequeno Porte – EPP, do prazo máximo de paralisação eventual de operação comercial e manutenção de ao menos uma embarcação aprestada, o que, por um lado, facilita a manutenção da outorga de pequenas empresas que por vezes têm dificuldades em fechar contratos em um prazo pequeno e, por outro lado, não suprime a exigência de comprovação de operação comercial, mantendo-se ao menos uma operação por semestre, garantindo assim a condição de que todas as empresas autorizadas realmente prestem o serviço.

33. Já a possibilidade de extensão desse prazo máximo mediante justificativa permite que as empresas possam futuramente obter contratos e efetivamente prestar o serviço a que estão autorizadas. Entretanto, caso a justificativa para a extensão do prazo seja aceita pela ANTAQ, resta vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento da obrigação de comprovação da operação comercial. Isso porque, se teoricamente as empresas não possuem demanda para sua frota própria, não faria sentido realizar a complementação da capacidade de prestar serviço por meio de afretamento. Com isso, pretende-se evitar os casos de empresas cuja única finalidade é “vender bandeira”.

34. No que tange à facilidade de obtenção de outorga, é importante ressaltar a evolução histórica da Norma de outorga da navegação marítima e de apoio.

35. A primeira delas foi a Resolução nº 52-ANTAQ/02, baseada em conceitos de órgãos como a SUNAMAM e STA, e visava principalmente à adaptação das antigas autorizações já existentes no momento da criação da ANTAQ.

36. Posteriormente, foi promulgada a Resolução nº 843-ANTAQ/07, que teve um caráter mais restritivo que a Norma anterior, como, por exemplo, a necessidade de auditoria o balanço patrimonial e o maior controle da comprovação da operação comercial.

37. Já a Resolução nº 2.510-ANTAQ/12, por sua vez, teve um caráter liberalizante, retirando exigências como índice de liquidez mínimo e criando algum tratamento diferenciado e favorecido para as ME e EPP.

38. Nesta atual proposta de revisão, a alternativa escolhida foi intermediária entre as opções “h” e “i”. Em relação aos critérios jurídico-fiscais, optou-se pela flexibilização, prescindindo a regularidade de contribuição sindical, entendendo que a verificação de tal regularidade não está diretamente ligada aos objetivos da ANTAQ, porque a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT não é aplicável de forma subsidiária à Lei nº 10.233/01. Quanto às demais certidões, as empresas devem estar sempre adimplentes, pressupondo-se que já tenham, ou deveriam ter, condições de rapidamente adquirir tais documentos, e também porque não se exigir tais documentos criaria um risco de concorrência desleal mediante a possibilidade de se outorgar empresas eventualmente inadimplentes. Mantendo-se, de outro lado, a necessidade de auditoria no balanço patrimonial, pois isso é essencial para a regulação econômica do mercado.

#### **II.4 Da Capacidade de Implementação das Alternativas**

39. Das opções regulatórias adotadas, a única que não poderá ter implementação

prática imediata será a vedação do direito de afretar enquanto a empresa não comprovar a operação comercial, porque será necessário criar uma nova função no Sistema de Gerenciamento do Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio – SAMA para viabilizar essa medida.

## II.5 Do Acompanhamento dos Resultados

40. Para acompanhar a efetividade das ações da ANTAQ para coibir as “empresas de papel” (tanto na Norma de outorga, quanto na de afretamento), poderá ser utilizada como indicador a relação entre a receita do frete obtido pelas empresas sobre os gastos com afretamento.

41. Esse indicador poderá ser utilizado na avaliação de uma única empresa específica ou de um setor como a navegação de cabotagem ou navegação de longo curso. Os dados sobre gastos com afretamento já estão disponíveis para a ANTAQ no SAMA. Já os dados referentes ao frete estão no Sistema Mercante e poderão ser obtidos assim que for regularizada a troca de informações entre a Receita Federal e a ANTAQ, fruto de um convênio assinado recentemente entre os dois órgãos.

42. Para avaliar as consequências das medidas sobre os procedimentos de obtenção da outorga, sugere-se também o uso do indicador “tempo de tramitação do processo de outorga”, o qual já é atualmente acompanhado pela Secretaria de Planejamento e Coordenação Interna da ANTAQ – SPL.

## II.6 Da Revisão dos Dispositivos da Norma

43. Segue, então, a modificação do texto normativo, contendo as justificativas técnicas específicas dos dispositivos alterados, cujos termos excluídos encontram-se tachados na cor cinza e os termos incluídos estão em negrito na cor vermelha.

### CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º A presente Norma tem a finalidade de estabelecer critérios e procedimentos para a outorga de autorização a pessoa jurídica que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ~~nas modalidades de longo curso e de cabotagem~~ **navegações de cabotagem ou longo curso**, ou operar nas navegações de apoio marítimo ~~e~~ ou apoio portuário, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no País.

#### Justificativa técnica:

*Substituição do termo “modalidades” pelo termo “navegações”, em consonância com a Lei nº 9.342/97, bem como colocação destas em ordem alfabética de acordo com as definições do art. 2º abaixo, bem como com a Norma de afretamento, e utilização da conjunção “ou” em lugar de “e” para destacar que a outorga de autorização se dá para uma navegação específica, ou mais, conforme o caso, de acordo com o pedido e a análise técnica da ANTAQ. Tudo em observância às regras de clareza, precisão e ordem lógica de que trata o art. 11 da Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das Leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e*

estabelece Normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

Além disso, destaque-se a diferença relacionada às navegações, quanto às quais se considera que há realização de transporte nas navegações de cabotagem e longo curso e operação nas navegações de apoio marítimo e apoio portuário.

## **CAPÍTULO II DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

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

I - autorização: ato administrativo ~~unilateral, editado~~ **expedido** pela ~~Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ~~, que autoriza a pessoa jurídica a operar ~~nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário~~ **na navegação de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso**, por prazo indeterminado;

**II – embarcação adequada à navegação pretendida: embarcação autopropulsada ou conjugada com um empurrador/rebocador, capaz de operar comercialmente, nos termos da lista disposta no Anexo A desta Norma;**

**III – embarcação de registro brasileiro: a embarcação de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de pessoa jurídica brasileira, inscrita em órgão do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário - SSTA, da Marinha do Brasil e, no caso previsto no art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 7.652, de 1988, registrada no Tribunal Marítimo, ou sob contrato de afretamento a casco nu, neste caso, registrada no Registro Especial Brasileiro - REB, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem;**

~~II~~**IV - empresa brasileira de navegação - EBN: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário**, autorizada ~~a operar~~ pela ANTAQ;

~~IV~~**V - navegação de apoio marítimo: a realizada em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica para o apoio logístico a embarcações e instalações que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.**

~~V~~**VI - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;**

~~VI~~**VII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;**

~~VII~~**VIII - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;**

~~VIII~~**IX - proprietário: pessoa física ou jurídica em cujo nome estiver inscrita ou registrada a embarcação.**

### Justificativa técnica:

Quanto à definição de autorização, verificou-se que a autorização em tela consubstancia-se em



*modalidade de delegação de exercício de atividade reservada à União, e como tal é aceitável, por parte da doutrina, que seja outorgada de forma vinculada, atendendo-se ao requisito da previsão legal de tal possibilidade mediante a interpretação sistemática do art. 44 combinado com o citado art. 47 da Lei nº 10.233/01.*

*O artigo 44 é claro e objetivo ao estabelecer que a autorização seja disciplinada em regulamento próprio, o que permite a esta ANTAQ fazê-lo em suas Normas (infra legalmente), sobretudo considerando-se que as agências reguladoras foram criadas, dotadas de alta especialidade, para regulamentar questões envolvendo particularidades técnicas em decorrência da complexidade do Estado contemporâneo.*

*Já a previsão do art. 47 da Lei nº 10.233/01 pode ser entendida à luz do aludido art. 44 no sentido de que a empresa não teria direito adquirido em relação estritamente à mudança da Norma que disciplinará a autorização, e mesmo assim sendo fixado um prazo para adaptação, certamente em homenagem ao princípio da não surpresa.*

*Nesse sentido, a segurança jurídica prevalece sobre as diferenças doutrinárias acerca do tema, pois é de sabença que o setor envolve investimentos de grande vulto, e por isso faz-se necessário que haja ao menos uma garantia mínima das condições da outorga para que os regulados possam investir e se desenvolver nesse mercado e também para que sejam coibidas as práticas de “vendas de bandeira” e as atuações como “empresas de papel”.*

*Com isso, manteve-se a redação do referido dispositivo normativo muito próxima à redação original da Norma aprovada pela Resolução 2.510-ANTAQ, salientando-se, por derradeiro, que a autorização de que trata a Norma de afretamento tem suas especificidades relacionadas ao afretamento, enquanto a autorização prevista na presente Norma de outorga tem suas próprias especificidades, e por essa razão as respectivas definições de autorização não precisariam ser necessariamente idênticas.*

*Passando-se aos demais dispositivos normativos, foi acrescentada a definição de embarcação adequada à navegação pretendida, com o auxílio do Anexo A da Norma, devido à necessidade de se deixar claro que, para os efeitos desta Norma, a embarcação deve ser comercialmente adequada à navegação pretendida e necessariamente ser autopropulsada ou se valer de um empurrador/rebocador que a capacite a operar comercialmente, para que se evite brecha para atuação de empresas de papel, as quais poderiam obter autorização formal sem, contudo, terem condições concretas de operar comercialmente.*

*Também foi acrescentada a definição de embarcação de registro brasileiro, devido à necessidade de se detalhar tecnicamente o direito de arvorar a bandeira brasileira disposto na previsão genérica do inciso VI do art. 2º e do art. 3º da Lei nº 9.432/97, o qual envolve o Registro Especial Brasileiro – REB que, por sua vez, é importante para o regramento desta Norma como comprovação da operação comercial. Além disso, tal definição se baseia também no art. 2º da Resolução 266-ANTAQ de 02/08/2004, que trata da obrigatoriedade de se comunicar à ANTAQ sobre toda embarcação empregada nas navegações, Resolução essa a qual se pretende revogar por intermédio da presente revisão de Norma.*

*Na definição de empresa brasileira de navegação, foi acrescentada a sigla EBN, que é utilizada ao longo da Norma. Ademais, ainda foi acrescentado que a EBN realiza transporte ou opera nas navegações de apoio devido à necessidade de se diferenciar o transporte aquaviário do apoio aquaviário, em consonância com o art. 1º acima, e nos mesmos moldes da definição de EBN no inciso XXI do art. 2º da Norma de afretamento, recentemente aprovada pela Resolução Normativa nº 1-ANTAQ de 13/02/2015, guardando-se, assim, uma coerência tanto interna quanto externa (entre as Normas) capaz de promover estabilidade e segurança jurídica.*

*As demais definições foram reordenadas em ordem alfabética, da mesma maneira que na Norma de afretamento, cujo padrão seguirá sempre que os termos forem mencionados ao longo da presente Norma,*

em atenção ao art. 11 da Lei Complementar n° 95/98.

### **CAPÍTULO III DA AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR**

Art. 3º A autorização para operar nas navegações de ~~longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário~~ **apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso**, somente poderá ser outorgada a pessoa jurídica constituída nos termos da legislação brasileira, com sede e administração no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou apoio na modalidade **navegação** pretendida, e que atenda aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nesta Norma, na legislação complementar e nas Normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil.

§ 1º A autorização terá vigência a partir da data de publicação do correspondente Termo de Autorização no Diário Oficial da União, importando o exercício das operações pela autorizada em plena aceitação das condições estabelecidas na legislação de regência, nesta Norma e no referido Termo de Autorização.

§ 2º É vedada a transferência da titularidade da outorga de autorização estabelecida no caput deste artigo.

#### Justificativa técnica:

*No caput deste artigo, as navegações foram postas em ordem alfabética, o termo “modalidade” foi substituído pelo termo “navegação” e o termo “ou apoio” foi acrescentado para diferenciar o transporte aquaviário do apoio aquaviário, nos mesmos moldes e pelos motivos já explanados acima.*

*A vedação de transferência de titularidade de que trata o §2º foi mantida na Norma de outorga, quanto à qual é importante salientar que tal análise perpassa por todos os elementos de uma nova outorga, razão pela qual se manteve a opção regulatória da Resolução 2.510-ANTAQ, proibindo-se a transferência de titularidade, uma vez que a autorização é intuitu personae.*

### **SEÇÃO I DO REQUERIMENTO**

Art. 4º O pedido de autorização ~~para operar na navegação de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário~~ deverá ser formalizado pela empresa requerente em requerimento cujo modelo se encontra disponível no sítio da ANTAQ na Internet ([www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)), nos termos do ANEXO A desta Norma, o qual deverá ser enviado à ANTAQ juntamente com os documentos relacionados no ANEXO B.

§ 1º Os documentos exigidos neste artigo poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada em cartório ou pela ANTAQ, ou como cópia de publicação em órgão da imprensa oficial.

§ 2º A ANTAQ poderá solicitar esclarecimentos, informações e outros documentos que sejam necessários à análise do requerimento, ~~cuja exigência deverá ser atendida no prazo de 15~~

(quinze) dias úteis, findo o qual o processo poderá ser arquivado **concedendo o prazo de 15 (quinze) dias úteis para a requerente complementar a documentação, podendo o aludido prazo ser estendido, a critério da área técnica, desde que devidamente justificado pelo interessado, sem o que o processo deverá ser arquivado.**

Justificativa técnica:

*A supressão da expressão “para operar na navegação de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário” no caput do art. 4º se deu para evitar redundâncias, uma vez que não existem (ou não deveriam existir) palavras desnecessárias na Norma.*

*A modificação do §2º se deu pela necessidade de esclarecer que as solicitações adicionais da ANTAQ se referem aos casos de complementação de documentação, bem como de que o prazo para apresentação da mesma poderá ser estendido, desde que devidamente justificado, por motivo de razoabilidade. Além disso, o prazo de 15 (quinze) dias úteis está em consonância com a Resolução nº 691-ANTAQ de 14/12/2006, visando uma unidade de coerência externa (entre as Normas) capaz de promover estabilidade e segurança jurídica para os regulados.*

## SEÇÃO II DOS REQUISITOS TÉCNICOS

Art. 5º ~~A fim de obter a autorização para operar na navegação pretendida,~~ empresa requerente, estabelecida na forma do art. 3º desta Norma, deverá atender aos seguintes requisitos técnicos, alternativamente:

I - ser proprietária de pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira que não esteja fretada a casco nu a terceiros, adequada à navegação pretendida e em condição de operação comercial, pela requerente; ou

II - apresentar contrato de afretamento de embarcação de bandeira brasileira, a casco nu, adequada à navegação pretendida, por prazo igual ou superior a **1 (um)** ano, celebrado com o proprietário da embarcação.

~~III - apresentar contrato e cronograma físico e financeiro da construção ou reforma de embarcação de sua propriedade e de bandeira brasileira, adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, bem como comprovar que, no caso da construção, pelo menos, 10% (dez por cento) do peso leve líquido da embarcação ou o somatório dos pesos leves líquidos das embarcações, no caso de construção seriada, seja composto por blocos prontos e com aprovação estrutural da Sociedade Classificadora para serem edificados em estaleiro brasileiro, em sua área de lançamento, e no caso de reforma que, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) do cronograma financeiro já foi realizado, sem prejuízo da apresentação de declaração assumindo o compromisso de encaminhar à ANTAQ, trimestralmente, relatório firmado pelo representante legal da requerente, informando a evolução da construção ou reforma, bem como o andamento da execução financeira.~~

~~§ 1º A autorização de que trata o caput deste artigo também poderá ser fornecida pela ANTAQ para obtenção de financiamento com recursos do Fundo de Marinha Mercante - FMM para a construção de embarcação adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, e para pré-registro de embarcação em construção, em estaleiro brasileiro, no Registro Especial Brasileiro - REB, nos termos do art. 4º, § 1º do Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997, e~~

~~nestes casos, sem direito de afretamento de embarcação, enquanto não for comprovado que a construção de embarcação, objeto do financiamento ou do pré-registro no REB, encontra-se com 10% (dez por cento) do peso leve edificados, em estaleiro brasileiro, em sua área de lançamento, e que deverá ser feito por intermédio dos documentos e na forma indicada no inciso III deste artigo;~~

~~§ 2º A empresa requerente deverá apresentar os seguintes documentos comprobatórios em relação à embarcação de que tratam os incisos I e II do caput deste artigo:~~

~~I - Provisão de Registro da Propriedade Marítima - PRPM, Título de Inscrição da Embarcação - TIE ou Documento Provisório de Propriedade - DPP;~~

~~II - Certificado de Segurança da Navegação - CSN, Certificado de Gerenciamento de Segurança - CGS ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima.~~

~~III - Seguro de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga - DPEM, em vigor e com o respectivo comprovante de quitação do prêmio.~~

~~§ 3º O contrato de afretamento de que trata o inciso II do caput deste artigo deverá ser apresentado a esta Agência, devidamente averbado no respectivo documento de propriedade, e estar registrado no Tribunal Marítimo, no caso de embarcações com Arqueação Bruta superior a 100 (cem), ou em Ofício de Registro competente para as demais embarcações.~~

~~§ 4º É vedado, em qualquer hipótese, o uso de uma mesma embarcação para cumprimento, por pessoas jurídicas diferentes, dos requisitos estabelecidos nos incisos I, II e III do caput deste artigo.~~

~~§ 5º A empresa requerente, respaldada no inciso III do caput deste artigo, deverá apresentar os seguintes documentos, quando couber:~~

~~I - licença de construção emitida pela Autoridade Marítima Brasileira;~~

~~II - arranjo geral da embarcação e plano de capacidade;~~

~~III - quadro de usos e fontes;~~

~~IV - documento comprobatório da propriedade da embarcação a ser reformada;~~

~~V - contrato de construção ou reforma devidamente assinado entre as partes, acompanhado de relatório, firmado pelo representante legal da requerente, informando a evolução da construção ou reforma e o andamento da execução financeira;~~

~~VI - contrato de financiamento com o Agente Financeiro do Fundo da Marinha Mercante - FMM.~~

~~§ 6º O atraso superior a 20% (vinte por cento) do prazo de construção previsto no cronograma estabelecido no inciso III do caput deste artigo, limitado este prazo a 36 (trinta e seis meses), sujeitará a empresa à penalidade prevista no artigo 21, IX desta Norma, e a consequente interrupção da operação das embarcações afretadas, salvo motivo de força maior ou caso fortuito, devidamente comprovado.~~

~~§ 7º A autorização com base em reforma de embarcação estabelecida no inciso III do caput deste artigo não concede à empresa o direito ao afretamento.~~

~~§ 8º O atraso superior a 20% (vinte por cento) do prazo de reforma previsto no cronograma estabelecido no inciso III do caput deste artigo, limitado a 24 (vinte e quatro meses), sujeitará a empresa à penalidade prevista no artigo 21, IX desta Norma, salvo motivo de força maior ou caso fortuito, devidamente comprovado.~~

**§ 1º A comprovação se dará por meio da apresentação de:**

**a) Provisão de Registro da Propriedade Marítima - PRPM, Título de Inscrição da Embarcação - TIE ou Documento Provisório de Propriedade - DPP;**

**b) Certificado de Segurança da Navegação - CSN, Certificado de Gerenciamento de Segurança - CGS ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima, de acordo com as regras expedidas pela Autoridade Marítima;**

**c) Seguro de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga - DPEM, em vigor e com o respectivo comprovante de quitação do prêmio;**

**§ 2º O contrato de afretamento de que trata o inciso II do caput deste artigo deverá ser apresentado a esta Agência, devidamente averbado no respectivo documento de propriedade e estar registrado no competente Tabelionato de Notas.**

Justificativa técnica:

*Nesta seção, o art. 5º foi desmembrado em mais três outros artigos, organizando-se os requisitos técnicos por assunto: referente à regra geral (art. 5º), à embarcação em construção ou reforma (art. 6º) e à obtenção de financiamento com recursos do FMM e pré-registro no REB (art. 7º), além da vedação geral de utilização de uma mesma embarcação por pessoas jurídicas diferentes (art. 8º); tudo em conformidade com as regras de clareza, precisão e ordem lógica previstas no art. 11 da Lei Complementar n° 95/98.*

*Os documentos que deverão ser encaminhados pela requerente em hipótese de autorização foram colocados logo após o respectivo artigo que trata do assunto, corrigindo-se uma falha de organização da Norma atual, em que os dispositivos prevendo as documentações exigidas estavam distantes das respectivas hipóteses de autorização, o que deixa a Norma confusa.*

*No §2º do novo art. 5º, houve a modificação da supressão da exigência de averbação do documento de propriedade da embarcação de bandeira brasileira e registro do contrato de afretamento em função da arqueação bruta, para facilitar a identificação dos responsáveis pelas embarcações perante os órgãos públicos e demais interessados.*

**Art. 6º Nos casos em que a empresa requerente não se enquadrar nas hipóteses do art. 5º, poderá obter a autorização com base em construção ou reforma de embarcação de sua propriedade e de bandeira brasileira, adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, comprovada por meio de contrato em eficácia, cuja execução esteja programada em cronograma físico e financeiro integrante do contrato, com início dado pelo primeiro evento financeiro, desde que atendidas as seguintes condições no caso de construção:**

**I - construção iniciada com o cumprimento de 10% (dez por cento) do cronograma físico e financeiro, vinculados à aplicação dos recursos financeiros na produção da embarcação, tais como o corte das chapas e a construção de blocos;**

**II - ao final do segundo ano com no mínimo 40% (quarenta por cento) da produção da embarcação edificada, ressalvado motivo de força maior reconhecido pela ANTAQ;**

**III - não existência de atraso acumulado, ressalvado motivo de força maior reconhecido pela ANTAQ, com uma variação superior a 20% (vinte por cento) do cronograma físico e financeiro.**

**§ 1º A empresa requerente, respaldada neste artigo, deverá apresentar os seguintes documentos, quando couber:**

**a) licença de construção emitida pela Autoridade Marítima Brasileira;**

**b) arranjo geral da embarcação e plano de capacidade;**

**c) quadro de usos e fontes;**

**d) documento comprobatório da propriedade da embarcação a ser reformada;**

**e) contrato de construção ou reforma devidamente assinado entre as partes, acompanhado de relatório, firmado pelo procurador ou mandatário da requerente e pelo responsável técnico acompanhada de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, informando a evolução da construção ou reforma e o andamento da execução financeira;**

**f) contrato de financiamento com o Agente Financeiro do Fundo da Marinha Mercante - FMM.**

**§ 2º Para fins de acompanhamento, a requerente deverá encaminhar à ANTAQ, trimestralmente no caso de construção ou reforma, relatório firmado pelo procurador ou mandatário da requerente e pelo responsável técnico acompanhada de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, informando a evolução da construção ou reforma, bem como o andamento da execução financeira.**

**§ 3º. A autorização com base em reforma de embarcação estabelecida no caput deste artigo não concede à empresa o direito ao afretamento.**

Justificativa técnica:

*No novo art. 6º, os parâmetros referentes à construção e reforma da embarcação foram atualizados em plena concordância com o inciso XIX do art. 2º e demais dispositivos da Norma de afretamento aprovada pela Resolução Normativa nº 1-ANTAQ de 13/02/2015, visando uma unidade de coerência externa (entre as Normas) capaz de promover estabilidade e segurança jurídica, além de igualmente evitar os casos de entrada inconveniente de empresas de papel nesse mercado, bem como a prática indesejada de vendas de bandeira. Tais requisitos garantem a implementação da política pública de incentivo à construção, e ainda evitam fraudes.*

*No caso de reforma da embarcação, os parâmetros de desempenho fixados nos incisos I, II e III do art. 6º da presente proposta a fixar metas de construção respectivamente em 10%, 40% e 20% não são aplicáveis porque o direito de afretamento inexistente no caso outorga de EBN baseada em embarcação em reforma (§3º, do art. 6º). Em contrapartida, o interessado na outorga de EBN baseada em reforma deve, assim como no caso de construção, apresentar - não só declaração se comprometendo a encaminhar relatório como ocorria na Resolução 2.510 (inciso III do art. 5º) - mas o efetivo encaminhamento de relatório trimestralmente, com a devida Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) para monitoramento*

regulatório desta ANTAQ (art. 6º, §2º). Na prática, a outorga baseada em reforma serve para acelerar o processo de autorização visando o início da operação livre de burocracia logo após a conclusão da obra.

**Art. 7º A requerente poderá obter autorização para obtenção de financiamento com recursos do Fundo de Marinha Mercante - FMM para a construção de embarcação adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, e para pré-registro de embarcação em construção, em estaleiro brasileiro, no Registro Especial Brasileiro – REB, nos termos do art. 4º, § 1º do Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997, e nestes casos, sem direito de afretamento de embarcação, enquanto não for comprovado que a construção de embarcação, objeto do financiamento ou do pré-registro no REB, cumpriu o requisito do inciso I, do art. 6º desta Norma.**

Justificativa técnica:

No novo art. 7º, que trata da obtenção de autorização para financiamento com recursos do FMM e pré-registro no REB, também há medida para se evitar os casos de empresas de papel e venda de bandeira, por meio da vedação de afretamento de embarcação enquanto a autorizada não comprovar o requisito do inciso I, do novo art. 6º da Norma.

**Art. 8º É vedado, em qualquer hipótese, o uso de uma mesma embarcação para cumprimento, por pessoas jurídicas diferentes, dos requisitos estabelecidos nos arts. 5º, 6º e 7º desta Norma.**

Justificativa técnica:

Realocação do §4º do art. 5º da atual Norma, pelos mesmos motivos expostos logo abaixo do novo art. 5º, acima.

### SEÇÃO III DOS REQUISITOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

Art. ~~6º~~ **9º** A empresa requerente deverá comprovar ter boa situação econômico-financeira, devendo apresentar:

I - patrimônio líquido mínimo de:

- ~~a)~~ **a)** R\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos mil reais), para a navegação de apoio marítimo;
- ~~b)~~ **b)** R\$ 1.250.000,00 (um milhão e duzentos e cinquenta mil reais), para a navegação de apoio portuário.
- ~~c)~~ **c)** R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais), para a navegação de cabotagem;
- ~~d)~~ **d)** R\$ 8.000.000,00 (oito milhões de reais), para a navegação de longo curso;

§ 1º A fim de comprovar o disposto no inciso I do caput deste artigo, a empresa requerente deverá apresentar balanço patrimonial, ~~vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios,~~ e demais demonstrações contábeis do último exercício social, **vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios**, já exigíveis e apresentados na forma da lei, auditados de forma independente, conforme as regras estabelecidas pelo Conselho Federal de Contabilidade.

**§ 2º No caso de pessoa jurídica recém-criada, deverá ser apresentado Balanço de Abertura, relativo à sua constituição.**

§ ~~2º~~ **3º** A pessoa jurídica ficará dispensada do requisito estabelecido no inciso I do caput deste artigo quando tenha por objeto operar:

**I** - nas navegações de ~~apoio portuário ou de apoio marítimo~~ **apoio marítimo ou de apoio portuário**, exclusivamente com embarcações com potência de até 2.000 (dois mil) HP;

**II** - na navegação de cabotagem, exclusivamente com embarcações de porte bruto inferior a 5.000 (cinco mil) TPB.

§ ~~3º~~ **4º** A pessoa jurídica que esteja enquadrada como Microempresa – ME ou Empresa de Pequeno Porte – EPP, assim definidas no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, ficará dispensada do requisito do inciso I do caput deste artigo, bem como da auditoria do balanço **e demais demonstrações contábeis**.

§ ~~4º~~ **5º** As empresas que não possuem o Patrimônio Líquido exigido por ocasião do término do último exercício social, poderão apresentar balanço intermediário, comprovando que já possuem tal valor, constando a integralização do capital, com a cópia do livro diário e a alteração contratual devidamente atualizada e registrada na Junta Comercial.

**§ 6º É vedada a outorga de autorização para empresas com patrimônio líquido negativo.**

Justificativa técnica:

*Houve necessidade de renumeração de artigo e os requisitos de patrimônio mínimo foram reordenados pela ordem alfabética das navegações, seguindo o padrão já explanado acima.*

*No §1º houve reordenação da redação com a alocação da exigência de balanço de abertura para pessoa jurídica recém criada em um novo §2º, para melhor clareza em obediência ao art. 11 da Lei Complementar nº 95/98. Além disso, foi inserida a obrigação de envio não só do balanço patrimonial como de demais demonstrações contábeis com vistas à melhor regulação econômica do setor por parte da ANTAQ.*

*No novo §3º as navegações foram reordenadas alfabeticamente seguindo o padrão conforme indigitada motivação acima. Também foi vedada a hipótese de embarcação sem propulsão vez que se entendeu que a embarcação garantidora da outorga deve possuir propulsão para configurar uma empresa de navegação, bem como com a finalidade de se evitar a entrada indesejada no mercado de “empresas de papel”, sem condições de operar.*

*No novo §4º foi acrescentada a expressão “e demais demonstrações contábeis”, corrigindo-se omissão da Norma anterior, estando agora o dispositivo em consonância com a padronagem do §1º.*



*No novo inciso §6º foi acrescentada a vedação de autorização para empresas com patrimônio líquido negativo por motivo de reforçar a proteção contra a entrada indesejada no mercado de empresas de papel, uma vez que a apresentação de patrimônio líquido negativo demonstra que a empresa não possuiria condições de atuar materialmente nesse mercado, sendo esta ainda uma regulação econômica tanto em relação a uma entrada indevida de players quanto a uma permanência indesejada dos mesmos.*

*Esse dispositivo aplica-se às EBN que tenham por objeto operar nas navegações de apoio marítimo e portuário exclusivamente com embarcações com potência de até 2.000 (dois mil) HP, e na navegação de cabotagem exclusivamente com embarcações de porte bruto inferior a 5.000 (cinco mil) TPB, pois as mesmas estão dispensadas da exigência de apresentarem patrimônio líquido mínimo.*

#### **SEÇÃO IV DOS REQUISITOS JURÍDICO-FISCAIS**

Art. 7º **10.** A empresa requerente deverá atender aos seguintes requisitos jurídico-fiscais:

I – prever, em seu objeto social, atividade adequada à **(s)** ~~modalidade de navegação~~ **(ões)** pretendida **(s)**, possibilitando-lhe a operação em uma ou mais modalidades;

II – apresentar documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica, ~~bem assim~~ de que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, de que não possui qualquer registro de processos de falência ou recuperação judicial e extrajudicial ~~e prova de regularidade de contribuição sindical.~~

Parágrafo único. A fim de comprovar o disposto no inciso I deste artigo, a empresa deverá apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social, declaração de firma individual ou requerimento de empresário em vigor, devidamente registrado na Junta Comercial e, no caso de sociedade por ações, acompanhado dos documentos de eleição de seus administradores com mandato em vigor.

#### Justificativa técnica:

*Nesse dispositivo houve a renumeração do artigo e correção de redação no inciso I devido à possibilidade de haver mais de uma navegação pretendida.*

*Já quanto ao inciso II, entendeu-se pela retirada da exigência apenas da prova de regularidade de contribuição sindical, pois a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT não é aplicável de forma subsidiária à Lei nº 10.233/01. Quanto às exigências das demais certidões, as empresas devem estar sempre adimplentes, pressupondo-se que já tenham, ou deveriam ter, condições de rapidamente adquirir tais documentos, e também porque a não exigência de tais documentos criaria um risco de concorrência desleal mediante a possibilidade de se outorgar empresas eventualmente inadimplentes.*

#### **CAPÍTULO IV DAS CONDIÇÕES GERAIS DA AUTORIZAÇÃO E DA OPERAÇÃO**

#### **SEÇÃO I DAS CONDIÇÕES GERAIS DA AUTORIZAÇÃO**

Art. 9º **11.** A empresa brasileira de navegação fica obrigada a manter as condições técnicas, econômico-financeiras e jurídico-fiscais indispensáveis para a continuação da **operação na navegação autorizada** ~~exploração dos serviços autorizados~~, devendo apresentar à ANTAQ, sempre que ~~requerido~~ **requerida**, a comprovação do atendimento aos requisitos estabelecidos nesta Norma.

Justificativa técnica:

*Renumeração de dispositivo e adequação de redação que contemple tanto a realização de transporte nas navegações de cabotagem e longo curso quanto a operação de apoio nas navegações de apoio marítimo e portuário.*

Art. 9º **12.** A empresa brasileira de navegação, no prazo de 30 (trinta) dias da sua ocorrência, deverá informar, **por meio de envio de cópia de documentação comprobatória**, entre outros fatos relevantes:

I - a paralisação da prestação do serviço autorizado ou da atividade da empresa;

II - as alterações de denominação social, as mudanças de endereços, substituições de administradores, alterações de controle societário;

III - as alterações patrimoniais relevantes oriundas de aumento ou redução de capital, passivo a descoberto e redução do patrimônio líquido a valores inferiores ao exigido pela Norma.

~~IV - alterações de qualquer tipo na frota em operação, como por exemplo, a inclusão de embarcação, a entrada ou retirada de operação, a alteração ou perda de classe, a docagem, a alienação, bem como todo e qualquer sinistro que se verificar com a embarcação.~~

Justificativa técnica:

*Houve renumeração do dispositivo e supressão da obrigação de a EBN informar as alterações na respectiva frota (inciso IV do atual art. 9º) pelo motivo de que tal obrigação foi transferida para o §1º do novo art. 15, adiante, por se tratar de informação eminentemente afeta à operação e não às condições gerais da autorização.*

## **SEÇÃO II DA OPERAÇÃO**

Art. ~~14~~ **13.** A empresa brasileira de navegação deverá iniciar a operação pretendida em até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação do Termo de Autorização no Diário Oficial da União.

§ 1º O início da operação de que trata este artigo deverá ser comunicado à ANTAQ dentro do prazo de 30 (trinta) dias após a ocorrência do fato, ~~nos termos do artigo 9º da presente Norma.~~

§ 2º O prazo para a empresa autorizada entrar em operação poderá ser ampliado pela ANTAQ, mediante requerimento tempestivo devidamente justificado.

§ 3º ~~O disposto neste artigo não se aplica à empresa brasileira de navegação optante pelas alternativas previstas no inciso III do art. 5º~~ **Para as empresas que obtiveram outorga com fulcro no art. 6º desta Norma, o prazo de 180 (cento e oitenta) dias começa a contar a partir da conclusão da construção ou reforma.**

Justificativa técnica:

*Nesta seção, os dispositivos foram realocados para uma melhor adequação da Norma, organizando-se os assuntos a começar pelo início da operação (novo art. 13), seguindo-se pelo regime de liberdade de preços (art. 14), dever de informação sobre a frota (novo art. 15), obrigatoriedade de manter ao menos uma embarcação em operação (novo art. 16), obrigatoriedade de se manter os padrões básicos de um serviço adequado (novo art. 17), e dever de permitir e facilitar a fiscalização da ANTAQ (novo art. 18); tudo em conformidade com as regras de clareza, precisão e ordem lógica, previstas no art. 11 da lei complementar 95/98.*

*No §3º do novo art. 13 foi acrescentado o termo de início do prazo de 180 (cento e oitenta) dia no qual a EBN deverá iniciar a operação, por motivo de aperfeiçoamento regulatório, pois não havia prazo fixado para o início da operação nos casos de construção e reforma de embarcação na Norma atual, além do que não seria lógica a obrigação de comprovar a operação comercial nas hipóteses de embarcação em processo de docagem para reforma ou construção.*

~~Art. 10-14. A operação nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário~~ **apoiamento marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso** pela empresa brasileira de navegação será exercida em regime de liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes e em ambiente de livre e aberta competição, conforme disposto nos artigos 43 e 45 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, cabendo à ANTAQ reprimir toda prática prejudicial à competição, aos usuários, bem como o abuso do poder econômico.

Parágrafo único. A Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração à ordem econômica, deverá comunicá-lo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso.

Justificativa técnica:

*Renumeração de dispositivo e ordenamento das navegações seguindo o padrão de ordem alfabética.*

~~Art. 12. Para o transporte a granel de petróleo, seus derivados e gás natural nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário, a empresa brasileira de navegação também deverá atender às normas estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.~~

Justificativa técnica:

*Houve a retirada da previsão do art. 12 da atual Norma pelo motivo de que tal exigência é de competência da ANP e se apresenta redundante na Norma da ANTAQ ora em revisão.*

Art. 15. O exercício da fiscalização pela ANTAQ não atenua, limita ou exclui a responsabilidade da empresa brasileira de navegação de arcar com todos os prejuízos que vier a causar ao poder público, aos usuários e a terceiros.

Justificativa técnica:

*Dispositivo inalterado.*

**Art. 16. Ao iniciar a operação, a EBN deverá informar à ANTAQ, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, toda embarcação brasileira empregada pela empresa nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso e, para tanto, a EBN deverá encaminhar à ANTAQ, no que couber, os documentos listados no § 1º do art. 5º desta Norma.**

**§ 1º. Cumpre igualmente à empresa brasileira de navegação comunicar à ANTAQ, até o dia 15 (quinze) do mês subsequente à ocorrência do fato, alterações de qualquer tipo na frota em operação, como por exemplo, a inclusão ou a exclusão de embarcação, a entrada ou retirada de operação, a alteração ou perda de classe, a docagem, a alienação, bem como todo e qualquer sinistro que se verificar com a embarcação ou outros motivos referentes à paralisação eventual da embarcação.**

**§ 2º. A inclusão ou alienação de embarcação deverá ser comunicada por meio de envio de cópia de documentação comprobatória.**

Justificativa técnica:

*No novo art. 16 foi acrescentado o dever de informação sobre a frota pelo motivo de se incorporar à presente Norma a Resolução 266-ANTAQ de 02/08/2004, que trata da obrigatoriedade de se comunicar à ANTAQ sobre toda embarcação empregada nas navegações, Resolução essa a qual se pretende revogar por intermédio da presente revisão. Para o §1º desse novo art. 16 foi realocada a obrigação de que trata o inciso IV do atual art. 9º da Norma, de informar as alterações na respectiva frota, por se tratar de informação eminentemente afeta à operação e não às condições gerais da autorização.*

Art. ~~13~~**17**. A empresa brasileira de navegação deverá manter aprestada e em operação comercial, conforme as regras estabelecidas em Norma específica, no mínimo, uma embarcação na navegação autorizada e, no caso de uma paralisação eventual superior a 90 (noventa) dias contínuos, apresentar justificativa devidamente comprovada para apreciação e decisão pela ANTAQ.

§ 1º A embarcação de que trata este artigo deverá ~~ser de propriedade da empresa brasileira de navegação~~ **possuir registro brasileiro apresentado pela empresa brasileira de navegação** ou, no caso de autorização com base no inciso II do art. 5º, afretada a casco nu, por prazo igual ou superior a **1 (um) ano**, para as navegações de ~~cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário~~ **apoio marítimo, apoio portuário e cabotagem.**

§ 2º No caso de autorização para construção com base no ~~inciso III do art. 5º~~ **art. 6º**, a embarcação de que trata o caput deste artigo poderá ser uma embarcação afretada até que a empresa brasileira de navegação receba a embarcação em construção e passe a operá-la.

§ 3º No caso de autorização com base no ~~§ 1º do art. 5º~~ **art. 7º**, a partir do momento em que forem atendidas as condições estabelecidas no ~~inciso III do caput do mesmo art. 5º~~ **art. 6º**, a empresa brasileira de navegação poderá pleitear a adaptação de sua autorização com base ~~neste inciso~~ **no art. 6º**, aplicando-se o disposto no parágrafo anterior.

**§ 4º No caso de pessoa jurídica que esteja enquadrada como Microempresa – ME ou Empresa de Pequeno Porte – EPP, assim definidas no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, o prazo a que se refere o caput deste artigo é de 180 (cento e oitenta) dias.**

**§ 5º Caso a justificativa seja aceita pela ANTAQ, o prazo a que se refere o caput poderá ser estendido a pedido da autorizada, vedado o direito de afretamento por tempo ou por viagem até o cumprimento do disposto no caput deste artigo.**

Justificativa técnica:

*No §1º do novo art. 17 houve a substituição do termo “ser de propriedade da empresa brasileira de navegação” pelo termo “possuir registro brasileiro apresentado pela empresa brasileira de navegação” por motivo de melhoria redacional uma vez que o importante é que a embarcação possua registro brasileiro, já que no afretamento a casco nu a EBN não é proprietária da embarcação e sim possuidora, e também porque o registro brasileiro pode ser utilizado para comprovação da operação comercial. Houve, ainda, padronização da escrita relativa ao prazo e à ordem alfabética das navegações.*

*Nos §§ 2º e 3º do novo art. 17 houve atualização dos dispositivos referenciados no corpo do texto, em função da renumeração decorrente da presente revisão.*

*No §4º do novo art. 17 consta que o prazo relativo ao caput desse artigo será o dobro para as microempresas e empresas de pequeno porte, por razões de isonomia, segundo a qual se devem tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de suas desigualdades, cujo tratamento diferenciado encontra espeque na Constituição Federal de 1988; sendo esse o prazo considerado razoável pela equipe técnica, tendo em vista a expertise do setor de outorgas desta Agência.*

*No §5º do novo art. 17, a previsão de possibilidade de ampliação justificada do prazo foi acrescida da vedação ao direito de afretamento por tempo ou por viagem pela razão de se evitar a venda de bandeira. Não se vedou o afretamento a casco nu, a uma porque este afretamento independe de autorização nos termos do art. 10 da Lei 9.432/97, a duas porque a EBN não poderia restar prejudicada se precisar reformar sua única embarcação e tiver demanda para operar, e a três porque tal vedação inibiria a EBN de reformar e manter a segurança da embarcação ao ver sua fonte de receita comprometida. Em suma, como o propósito desse afretamento é o de incrementar a capacidade operacional existente da empresa, é evidente que se a mesma não consegue operar nem a própria embarcação, não faz sentido poder afretar embarcações.*

**Art. 11-18.** A empresa brasileira de navegação se obriga a operar na navegação autorizada com observância das características próprias da operação, das Normas e regulamentos pertinentes e sempre de forma a satisfazer os requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público e a preservação do meio ambiente.

Justificativa técnica:

*Renumeração de dispositivo.*

Art. ~~16~~**19**. A empresa brasileira de navegação deverá permitir e facilitar o exercício de fiscalização, em qualquer época, pelos técnicos da ANTAQ ou por ela designados, bem assim prestar informações de natureza técnica, operacional, jurídico-fiscal, econômica e financeira vinculadas à autorização, nos prazos que lhes forem assinalados.

Justificativa técnica:

*No novo art. 19 houve apenas a realocação da previsão contida no atual art. 16 da Norma, também em atenção às regras de clareza, precisão e ordem lógica de que trata o art. 11 da Lei Complementar n° 95/98.*

### **SEÇÃO III DA EXTINÇÃO**

Art. ~~17~~**20** A autorização poderá ser extinta por sua plena eficácia, por renúncia, por falência ou extinção da pessoa jurídica autorizada, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação ou cassação, mediante processo regular, nas seguintes hipóteses:

I - anulação, quando evidada de vícios que a tornem ilegal, ou quando constatado que a pessoa jurídica autorizada apresentou documentação irregular ou usou de má-fé nas informações prestadas, independentemente de outras penalidades cabíveis;

II - cassação, por interesse público devidamente justificado ou, a critério da ANTAQ, considerada a gravidade da infração, quando:

a) o objeto da autorização não for executado ou o for em desacordo com as Normas aprovadas pela ANTAQ e pelos demais órgãos competentes;

b) não forem cumpridas, nos prazos assinalados, as penalidades aplicadas;

c) não for atendida intimação para regularizar a operação autorizada;

d) for impedido ou dificultado o exercício da fiscalização pela ANTAQ;

e) não forem prestadas as informações solicitadas pela ANTAQ, para o exercício de suas atribuições;

f) for cometida infração contra Norma instituída pela ANTAQ, para a qual seja cominada a pena de cassação;

g) houver perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização;

h) ficar constatado que as condições técnicas, econômicas, financeiras ou administrativas

da empresa brasileira de navegação autorizada não mais satisfazem às condições necessárias ao pleno desenvolvimento do objeto da outorga.

Justificativa técnica:

*Renumeração de dispositivo.*

~~CAPÍTULO V~~  
~~DAS PENALIDADES E DAS INFRAÇÕES~~

~~SEÇÃO I~~  
~~DAS PENALIDADES~~

~~Art. 18. [...]~~

~~Art. 19. [...]~~

~~Art. 20. [...]~~

Justificativa técnica:

*Houve a supressão desses dispositivos por motivo de previsão deste assunto na futura Norma de fiscalização do serviço de transporte aquaviário, garantindo-se, assim, uma coerência externa (entre as Normas) capaz de promover estabilidade e segurança jurídica para os regulados.*

*Importa ainda ressaltar que, enquanto a Norma de infrações administrativas e fiscalização da prestação de serviços aquaviários não entrar em vigor, o atual dispositivo normativo permanecerá em vigor por meio da Resolução n° 2.510-ANTAQ, naquilo que não conflitar, como se fosse parte integrante da Norma decorrente da presente revisão, pela mesma razão de estabilidade e segurança jurídica para os regulados e também para se evitar um vácuo regulatório.*

~~SEÇÃO II~~  
~~DAS INFRAÇÕES~~

~~Art. 21. [...]~~

Justificativa técnica:

*Esse dispositivo também foi suprimido pelos mesmos motivos acima expostos.*

~~CAPÍTULO V~~  
**DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. ~~22~~**21**. É facultado à ANTAQ autorizar a empresa de navegação a operar nas navegações de ~~longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário~~ **apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso** em caráter especial, no caso de interesse

público e de emergência, devidamente caracterizados.

§ 1º A autorização em caráter de emergência vigorará por prazo máximo e improrrogável de 180 (cento e oitenta) dias, não gerando direitos para continuidade da referida autorização.

§ 2º A liberdade de preços de que trata o art. ~~40-14~~ não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa brasileira de navegação, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela ANTAQ.

Justificativa técnica:

*Houve renumeração de dispositivo e as navegações foram dispostas no mesmo padrão de ordem alfabética conforme já justificado acima.*

Art. ~~23-22~~. A empresa brasileira de navegação devidamente autorizada a operar na navegação de longo curso deverá, obrigatoriamente, realizar o credenciamento prévio perante ANTAQ para a realização de transporte nos acordos bilaterais.

Justificativa técnica:

*Houve renumeração de dispositivo.*

Art. ~~24-23~~. A empresa brasileira de navegação que não encaminhar a documentação e as informações solicitadas ou, de algum modo, dificultar ou criar obstáculos à ação da ANTAQ, sujeitar-se-á às sanções cabíveis, inclusive à cassação da autorização.

Justificativa técnica:

*Renumeração de dispositivo*

**Art. 24. Os prazos que trata esta Norma são contados de acordo com o disposto na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.**

Justificativa técnica:

*No novo art. 24 foi adicionada a forma de contagem de prazo prevista na Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, pela razão de que esta ANTAQ é órgão federal e tal previsão não consta na Norma atual.*

**Art. 25. A pessoa jurídica já detentora de Autorização para operar como empresa brasileira de navegação, regularmente emitida em conformidade com as Normas até então vigentes, deverão se adaptar às disposições desta Norma no prazo de 90 (noventa) dias, especialmente quanto à adequação da(s) embarcação(ões) de sua frota à navegação pretendida.**



**Parágrafo único. A ANTAQ fiscalizará o cumprimento do disposto neste artigo e aplicará as penalidades cabíveis no caso de inobservância das disposições desta Norma.**

Justificativa técnica:

*No novo art. 25 foi acrescentada a previsão de um prazo de 90 (noventa) dias para adaptação às regras da nova Norma, especialmente para que as empresas tenham tempo de adequar suas embarcações, o que configura uma das principais mudanças dessa Norma, com base no princípio da não surpresa, uma vez que a ANTAQ exerce poder de polícia, visando-se, com isso, o menor impacto possível de adaptação para o regulado, considerando-se o prazo estipulado razoável para esse intento, de acordo com o estudo de impacto de regulatório e a expertise da área técnica de outorga.*

**Art. 26. Ficam revogadas todas as disposições da Resolução nº 2.510, de 19 de junho de 2012, com exceção dos artigos 18 a 21.**

Justificativa técnica:

*No novo art. 26 está previsto que até a entrada em vigor da Norma de fiscalização os atuais dispositivos normativos referentes a esse assunto permanecerão valendo, naquilo que não conflitar, como se fosse parte integrante da Norma decorrente da presente revisão, pela razão de se garantir estabilidade e segurança jurídica para os regulados e também para se evitar um vácuo regulatório, conforme já explicitado acima.*

**ANEXO A**

**Lista de Embarcações Adequadas à Navegação Pretendida**

Apoio Marítimo	Apoio Portuário	Cabotagem e Longo Curso
Cargueiro	Balsa com Propulsão	Balsa com Propulsão
Catamarã	Barcaça com Propulsão	Barcaça com Propulsão
Cisterna	Bote com Propulsão	Carga Geral
Empurrador/Rebocador	Cábrea	Carga Refrigerada
Ferry Boat	Cargueiro	Empurrador/Rebocador
Flotel	Catamarã	Flutuante
Flutuante	Chata com Propulsão	Gases Liquefeitos
Hover Craft	Cisterna	Graneleiro
Lancha	Empurrador/Rebocador	Graneleiro (ore oil)
Petroleiro	Escuna	Graneleiro (outros)
Supridor	Ferry Boat	Petroleiro
	Flutuante	Porta Contentor
	Graneleiro	Químico
	Lancha	Roll-On Roll-Off
	Petroleiro	
	Porta Contentor	
	Saveiro	
	Supridor	
Traineira		

Notas:

- 1- A autorização para operar com embarcação não constante na lista acima poderá ser requerida e só será deferida mediante análise técnica da ANTAQ;
- 2- Essa lista será constantemente atualizada no site: [www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br).

ANEXO A-B

Modelo de Requerimento de Outorga de Autorização para a empresa brasileira operar nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo ou apoio portuário.

Ilmo. Sr. Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

A Empresa \_\_\_\_\_,  
inscrita no CNPJ/MF sob o n.º \_\_\_\_\_, vem por meio deste requerimento e dos formulários a seguir, solicitar autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação na(s):

- Navegação de Apoio Marítimo, ou
- Navegação de Apoio Marítimo operando exclusivamente com embarcações ~~sem propulsão ou com propulsão~~ com potência de até 2.000 (dois mil) HP.
- Navegação de Apoio Portuário, ou
- Navegação de Apoio Portuário operando exclusivamente com embarcações ~~sem propulsão ou com propulsão~~ com potência de até 2.000 (dois mil) HP.
- Navegação de Cabotagem, ou
- Navegação de Cabotagem operando exclusivamente embarcações de porte bruto inferior a 5.000 (cinco mil) TPB.
- Navegação de Longo Curso.
- Com finalidade específica de obter financiamento junto ao Fundo da Marinha Mercante – FMM, para fins de construção de embarcação em estaleiro brasileiro, neste caso sem direito a afretamento de embarcação.
- Com finalidade específica de obter o pré-registro de embarcação em construção no Registro Especial Brasileiro, nos termos do art. 4º, § 1º do Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997, neste caso sem direito a afretamento de embarcação.

Descrição da(s) atividade(s), especificando o(s) tipo(s) de atividade(s) inicialmente pretendida(s) nas navegações de apoio e, no caso de apoio portuário, especificá-las de acordo com a Resolução 1.766-ANTAQ, bem como especificando o(s) tipo(s) de carga(s) e a rota(s) inicialmente pretendida(s) nas navegações de cabotagem e longo curso.

Neste ato, representada por \_\_\_\_\_, inscrito(a)  
no CPF/MF sob o n.º \_\_\_\_\_.

Termos em que,  
Pede deferimento.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

Declaro para os devidos fins, sob pena de responsabilidade administrativa, nos termos da legislação vigente, que fico responsável pelas informações acima, a qual assino e dou fé.

\_\_\_\_\_  
Nome

\_\_\_\_\_  
Assinatura

ANEXO B-C

**Formulário de Cadastro da Empresa Brasileira de Navegação**

Identificação da Empresa			
Razão Social:		Nome Fantasia:	
CNPJ:	Inscrição Estadual:	Inscrição Municipal:	
Endereço:			
Complemento:	Bairro:	UF:	Município:
CEP:	País:	Telefone:	Fax:
E-mail:		Sítio da Internet:	
<del>Representante Legal</del> <b>Procurador ou Mandatário</b>			
Nome:			
Instrumento Autorizativo:		Data da Emissão:	Data de Validade:
Local de Registro:			
Endereço:			
Telefone:		Fax:	Celular:
E-mail:			
<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> Assinatura			

ANEXO ~~C~~ **D**

<p>Habilitação Técnica da Embarcação</p> <p>(Documentos a serem anexados ao Requerimento de Autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação)</p>		
Embarcação (nome da embarcação):		
Registro da Embarcação		
<input type="checkbox"/> PRPM - Provisão de Registro de Propriedade Marítima (embarcações com AB maior que 100), ou	<input type="checkbox"/> TIE - Título de Inscrição da Embarcação (embarcações com AB igual ou inferior a 100), ou	<input type="checkbox"/> DPP - Documento Provisório de Propriedade
Condição para Operação da Embarcação		
<input type="checkbox"/> CSN - Certificado de Segurança da Navegação ( <del>embarcações com AB igual ou maior que 50, ou embarcações que transportem a granel, líquidos combustíveis, gases liquefeitos inflamáveis, substâncias químicas perigosas ou mercadoria de risco similar, efetuem serviço de transporte de passageiros, ou passageiros e carga, com AB maior que 20 e para rebocadores ou empurradores com AB maior que 20</del> ), ou		
<input type="checkbox"/> CGS - Certificado de Gerenciamento de Segurança ( <del>embarcações SOLAS ou com AB maior que 500</del> ), ou	<input type="checkbox"/> Termo de Responsabilidade firmado com a Capitania dos Portos <b>Autoridade Marítima</b>	
Seguro		
<input type="checkbox"/> Seguro DPEM - Seguro de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga.		
Embarcação Afretada a Casco Nu (se aplicável)		
<input type="checkbox"/> Contrato de Afretamento registrado e averbado no Tribunal Marítimo ( <del>embarcações com AB maior que 100</del> ) <b>no competente Tabelionato de Notas e averbado no respectivo documento de propriedade.</b>		
<input type="checkbox"/> <del>Contrato de Afretamento com Registro no Ofício de Registro Competente</del>		
<input type="checkbox"/> Termo de Entrega de Embarcação		
Embarcação em Construção ou Reforma (se aplicável)		
<input type="checkbox"/> Contrato de construção ou reforma de embarcação	<input type="checkbox"/> Cronograma <b>de produção e física</b> e financeiro da construção <b>ou reforma, com ART</b>	<input type="checkbox"/> Quadro de usos e fontes
		<input type="checkbox"/> Arranjo geral e plano de capacidade
<input type="checkbox"/> Licença da <del>Marinha do Brasil</del> <b>Autoridade Marítima</b> para construção de embarcação	<input type="checkbox"/> Licença Provisória para Entrada em Tráfego	
	<input type="checkbox"/> Termo de compromisso de Relatório Trimestral	
	<input type="checkbox"/> <b>Documento de Propriedade</b>	
	<input type="checkbox"/> <b>Contrato de financiamento com o agente financeiro do FMM</b>	

ANEXO ~~D~~-E

Habilitação da Empresa		
Documentos a serem anexados ao Requerimento de Autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação		
<input type="checkbox"/> Comprovante de Inscrição no CNPJ		
Contrato Social com a previsão <del>em seu objeto social</del> da <del>modalidade de</del> navegação pretendida em seu objeto social		
<input type="checkbox"/> Contrato/Estatuto Social	<input type="checkbox"/> Declaração de Firma Individual	<input type="checkbox"/> Requerimento de empresário
<input type="checkbox"/> Ata de Eleição dos administradores com mandato em vigor, para as sociedades por ações		
Demonstrações contábeis		
<input type="checkbox"/> Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis <b>auditadas</b> do último Exercício Social, ou		<input type="checkbox"/> Balanço de abertura no caso de empresa recém criada, relativo a sua constituição
<input type="checkbox"/> Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis do último Exercício Social (exclusivamente para ME e EPP), ou		
Certidões		
<input type="checkbox"/> Certidão Negativa de Falência / <del>Concordata</del> / Recuperação Judicial / Recuperação Extrajudicial		<input type="checkbox"/> Certidão Conjunta Negativa de Débitos Relativos a Tributos Federais e a Dívida Ativa da União
<input type="checkbox"/> Prova de regularidade perante a Fazenda Estadual		
<input type="checkbox"/> Prova de regularidade perante a Fazenda Municipal		
<input type="checkbox"/> Prova de regularidade perante o FGTS		
<input type="checkbox"/> Prova de regularidade <del>para</del> <b>perante</b> o INSS		
<input type="checkbox"/> Procuração		
Outros:		
<input type="checkbox"/> _____		

### III. DAS CONCLUSÕES

44. Por todo o exposto, conclui-se que a presente proposta de revisão é tecnicamente viável e justifica satisfatoriamente a mudança da Norma à luz dos parâmetros legais em vigor, encontrando-se, portanto, em plenas condições de ser submetida e apreciada em Audiência Pública.

45. A escolha da melhor opção regulatória está sobejamente arrimada na análise de *expertise* da área técnica, porquanto foram considerados tanto elementos retrospectivos quanto prospectivos que demonstram a solução adotada com proporcionalidade e razoabilidade, fruto de exaustiva motivação tanto sob o aspecto regulatório quanto concorrencial, cuja fundamentação clara e objetiva comprova ineludivelmente a legalidade e a legitimidade do ato.

46. Ressalte-se, ainda, que tais motivações técnicas são prévias e concomitantes à expedição do ato, o que permite o amplo controle de legalidade e legitimidade do mesmo; e que a realização da Audiência Pública, *in caso*, demonstrará o sucesso do diálogo democrático e a efetivação dos direitos, especialmente difusos e coletivos, por meio da participação e controle popular, o que também evidencia o comprometimento da ANTAQ com a melhoria contínua da regulação do setor.

47. No mais, é importante destacar que, por se tratar de uma consolidação de manifestações técnicas anteriores, o presente documento é fruto do trabalho conjunto de autoria dos servidores integrantes do GT-ODSE nº 3/2014-SRG e ocupantes das chefias das áreas técnica e jurídica desta ANTAQ, os quais, com elevado esmero e dedicação, construíram a profícua propositura da revisão normativa em tela<sup>1</sup>.

### IV. DAS RECOMENDAÇÕES

48. Por derradeiro, em cumprimento ao o que foi deliberado na 387ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada desta ANTAQ, realizada em 29 de julho de 2015, recomenda-se a divulgação da presente Nota Técnica com vistas a subsidiar a manifestação de eventuais interessados na Audiência Pública que tratará da Norma proposta.

**Fábio Alecsandro de Melo Bonifácio**

Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários  
Gerência de Regulação da Navegação Marítima - GRM

De acordo,

**Sérgio Augusto Nogueira de Oliveira**

Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários  
Gerente de Regulação da Navegação Marítima e de Apoio - GRM

**Arthur Yamamoto**

Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários  
Superintendente de Regulação - SRG

---

<sup>1</sup> A Nota Técnica é um documento emitido pelas Unidades Organizacionais e destina-se a subsidiar as decisões da Agência Reguladora.