



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Dr. Hiran

REQUERIMENTO Nº DE - CTFC

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos dos arts. 90, X, e art. 102-A, I, alínea g, do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas informações pela ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, após regular instauração do processo administrativo previsto no art. 27, inciso XXI, da Lei nº 10.233/01, sobre possíveis abusos cometidos por meio da utilização do sistema SAMA na forma descrita neste Requerimento.

JUSTIFICAÇÃO

O presente requerimento destina-se a que seja solicitada à ANTAQ a instauração de processo administrativo para apuração de possíveis infrações à ordem econômica decorrentes da utilização anticoncorrencial do sistema regulatório de afretamento de embarcações sob gestão daquela Agência, por meio do SAMA - Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio.

1. A sistemática regulatória e sua finalidade legítima

O regime jurídico do afretamento de embarcações estrangeiras na navegação sob jurisdição brasileira, especialmente nos termos da Lei nº 9.432/1997 e da Lei nº 10.233/2001, foi concebido como instrumento de política pública voltado à proteção e ao fomento da frota de bandeira brasileira.

A regulamentação atualmente vigente estabelece que, antes de obter autorização para afretar embarcação estrangeira, a Empresa Brasileira



de Navegação (EBN) deve realizar consulta formal ao mercado por meio de procedimento denominado “circularização”, operacionalizado no Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio – SAMA.

Caso outra EBN declare possuir embarcação brasileira disponível adequada à operação, poderá opor “bloqueio”, abrindo-se negociação para eventual afretamento da embarcação nacional.

A lógica do modelo é clara:

- preservar a prioridade da frota brasileira;
- evitar o afretamento desnecessário de navios estrangeiros;
- fomentar a indústria naval nacional;
- assegurar isonomia concorrencial entre operadores.

Contudo, a forma como o procedimento vem sendo operacionalizado tem produzido efeitos estruturais opostos aos objetivos declarados da norma.

2. Desvirtuamento do mecanismo de bloqueio

Conforme relatado em documentos encaminhados a esta CTFC, o instrumento do bloqueio, concebido como mecanismo de incentivo à utilização de embarcação brasileira, passou a ser utilizado como instrumento estratégico de restrição à concorrência.

O padrão identificado apresenta características recorrentes:

(i) Bloqueios sem oferta firme ou economicamente viável

O bloqueio é formalizado sem apresentação de proposta completa ou com preços incompatíveis com as condições de mercado, inviabilizando que a EBN circularizante estruture proposta competitiva ao embarcador.

(ii) Oferta de embarcação supostamente disponível que não é efetivamente utilizada



Em diversos casos, a embarcação indicada no bloqueio não é empregada na operação posteriormente realizada, o que indica possível declaração falseada de disponibilidade.

(iii) Uso do bloqueio como mecanismo de exclusão prévia de concorrente

O procedimento é utilizado para impedir que determinada empresa obtenha autorização para afretamento estrangeiro, enquanto o bloqueante disputa diretamente o mesmo contrato.

(iv) Assimetria estrutural de poder regulatório

Empresas detentoras de frota nacional passam a deter instrumento regulatório de veto sobre a atuação de concorrentes que não possuem embarcações próprias.

O efeito prático é a criação de barreira regulatória artificial à entrada e à competição, com potencial enquadramento nas hipóteses do art. 36 da Lei nº 12.529/2011, especialmente quanto a: criação de dificuldades ao funcionamento de concorrentes; uso de meios enganosos para influenciar preços; discriminação de agentes econômicos; recusa de prestação de serviços em condições normais de mercado.

3. Impactos concorrenciais e econômicos

Os efeitos estruturais dessa dinâmica são relevantes: elevação artificial de custos; redução da competição em bids privados; concentração de mercado; enfraquecimento de operadores independentes; possível impacto negativo sobre usuários do transporte e sobre a balança comercial.

Há indícios de que o instrumento regulatório esteja sendo instrumentalizado como mecanismo de exclusão concorrencial, o que desloca a questão da esfera meramente regulatória para o âmbito do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.



A matéria envolve possível abuso de posição dominante decorrente de vantagem regulatória; utilização estratégica de instrumento estatal para restrição de concorrência; prática reiterada com efeitos sistêmicos sobre o mercado relevante de navegação sob jurisdição brasileira.

Tais aspectos demandam análise técnica concorrencial, com definição de mercado relevante; estrutura de concentração; efeitos líquidos sobre bem-estado consumidor; eventual configuração de infração à ordem econômica. Trata-se de matéria que ultrapassa a competência estritamente regulatória e exige apuração pelo órgão responsável pela tutela concorrencial.

Diante do exposto, justifica-se o requerimento para que esta Comissão solicite à ANTAQ a abertura de processo administrativo no âmbito de suas competências fiscalizatórias, destinado a investigar a eventual prática nocivas ou anticoncorrenciais no procedimento de circularização e bloqueio operacionalizado no âmbito do SAMA e regulamentado pela ANTAQ.

É importante que se diga que o objetivo não é questionar a política pública de proteção à bandeira nacional, mas assegurar que instrumento concebido para fomentar a indústria naval brasileira não seja convertido em mecanismo de reserva artificial de mercado ou exclusão concorrencial.

A preservação da concorrência é elemento estruturante da ordem econômica constitucional e deve orientar tanto a atuação regulatória quanto a fiscalização parlamentar.

Sala da Comissão, 13 de abril de 2026.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)

