



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
GERÊNCIA REGIONAL DE MANAUS - GREMN/SFC

RELATÓRIO TÉCNICO N° 8/2023/GREMN/SFC

Assunto: Travessia sobre os Rios Curuçá e Autaz Mirim

INTRODUÇÃO

1. Trata o presente relatório sobre as condições de prestação dos serviços de travessia sobre os Rios Curuçá e Autaz Mirim, na diretriz da BR-319.

DESENVOLVIMENTO

2. Durante ação fiscalizatória, realizada no dia 10/04/2023, foram constatadas algumas irregularidades na prestação de serviços de travessia realizada pela empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES, nos trechos sobre o Rio Curuçá e Autaz Mirim. O local, que fica na diretriz da Rodovia BR-319, não dispõe de internet, e por isso não foi possível localizar no Sistema de Fiscalização a autorização referente ao trecho do Rio Curuçá, por isso, foi necessário realizar a abertura de processo apartado para relatar os fatos constatados na ação fiscalizatória.

3. Primeiramente, a equipe de fiscalização constatou que a empresa estava operando o serviço de travessia com apoio de uma lancha, com motor de 15hp (SEI 1898711). A empresa informou que naquele dia o motor do empurrador não estava funcionando, e por isso, improvisou esse arranjo para manter a prestação dos serviços. Foi requerido a apresentação dos documentos de porte obrigatório, mas não foram apresentados os documentos das embarcações, nem dos tripulantes que estavam operando a balsa, o empurrador e a lancha. Além disso, a própria lancha que estava sendo utilizada para prestar apoio ao comboio da empresa estava com evidente problema, pois o próprio condutor estava retirando água da embarcação (SEI 1898716).

4. Em face da constatação não foi tomada nenhuma medida interventiva, pois o problema é corriqueiro e a comoção social está instalada nos locais das travessias. A equipe de fiscalização foi abordada por vários usuários irredimidos diante do problema que têm enfrentado todos os dias, ao terem que se sujeitar a uma prestação de serviço deficitária, que foi autorizado pela ANTAQ. O fato de operar com uma lancha, que não deveria ser tolerado, acarreta o descumprimento do esquema operacional, pois o serviço prestado ultrapassa em muito o prazo disposto no Termo de Autorização, logicamente, pois a potência do equipamento não é compatível para esse tipo de serviço.

5. Outra consequência é que o atraso na travessia sobre o Rio Curuçá impacta diretamente o fluxo de transporte nas outras travessias, afetando, a travessia entre Careiro da Várzea-AM e Manaus-AM, regulada pela ANTAQ, e a travessia municipal na cidade de Autazes.

6. Ainda em relação ao cumprimento de esquema operacional, foram coletados relatos dos usuários de que a empresa não cumpre os horários matinais e noturnos. No caso do matinal, os atrasos decorrem ora por falta de combustível, ora por quebra dos equipamentos, já no caso noturno, o problema é que embarcação não dispõe de equipamentos para operação noturna, e não realiza o serviço sob argumento de segurança da navegação.

7. A equipe de fiscalização não teve acesso aos documentos das embarcações, por isso não possível verificar a tripulação que deveria estar empregada e demais requisitos operacionais que a empresa deveria cumprir para manter as embarcações aprestadas. Contudo, a operação da travessia estava sendo feita com o empurrador quebrado acoplado à balsa e com realização de reparos pela empresa, colocando em risco a segurança dos usuários da travessia, conforme registro SEI 1898754e 1898753. A equipe de fiscalização também não conseguiu localizar os equipamentos de salvatagem em quantidade suficiente para os usuários

(SEI 1898775). Outra evidência foi a identificação de uma estrutura improvisada na área onde deveriam ser transportados os passageiros, feita de tronco de madeira (SEI 1898777).

8. A rampa de acesso à embarcação não dispõe de estrutura antiderrapante e no momento da fiscalização ocorreu um prejuízo a um dos usuários cujo veículo derrapou, ao tentar embarcar na balsa, e acabou quebrando o suporte do estepe, que fica embaixo do carro (SEI 1898781). O relato é de que esse tipo de situação é corriqueiro, mas a empresa não tem nenhum registro das reclamações, inclusive, os usuários relataram o tratamento descortês dos operadores, que sugerem aos reclamantes procurar o DNIT para providências. Não foi localizado na balsa, a placa que deveria indicar o telefone da Ouvidoria da ANTAQ para oferecimento de denúncias.

9. Em face de tamanhas irregularidades, e não sendo possível tomar uma medida imediata, sob risco de agravar ainda mais o problema que ultrapassa os limites da razoabilidade, a equipe de fiscalização decidiu analisar os documentos das embarcações apresentados perante a ANTAQ para verificar se as vistorias obrigatórias estavam sendo realizadas, porque as condições das embarcações são muito precárias.

10. Ao consultar a frota da empresa, foi verificado que as embarcações SANTIAGO IV e MICHELLE, em operação no Rio Curuçá, e as embarcações BRENDA e ARAÇÁ II, em operação no Rio Autaz Mirim estavam devidamente inscritas na frota perante a ANTAQ. Em seguida a equipe de fiscalização consultou os processos de autorização para fins de localizar os documentos referentes às embarcações.

11. O termo de autorização para prestação de serviços de transporte de passageiros e veículos sobre o rio Curuçá, no Km 23 da rodovia federal BR-319, foi lavrado no dia 04/10/2022 (SEI 1898848). A autorização foi requerida nos autos do Processo 50300.017179/2022-41, acompanhada dos documentos das embarcações:

Tabela 1 - LISTA DE DOCUMENTOS DAS EMBARCAÇÕES REFERENTES AO PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO

	TÍTULO DE INSCRIÇÃO	CSN	CONTRATO DE AFRETAMENTO
MICHELLE (BALSA)	1898851	1898853	1898854
SANTIAGO IV (EMPURRADOR)	1898858	1898859	

12. O CSN da embarcação MICHELLE (SEI 1898853) foi expedido em 28 de setembro de 2022 (frente) e indicava a validade até o dia 21 de novembro de 2022 (verso). Considerando que a empresa requereu a autorização no dia 29 de setembro de 2022 e que a autorização foi concedida em 04/10/2022, na data da lavratura do Termo de Autorização os documentos gozavam de validade, contudo, a validade do documento expirou em 21/11/2022. Considerando que a empresa deixou de apresentar o referido documento durante a ação fiscalizatória, não foi possível atestar se a empresa obteve o certificado definitivo, ou se ocorreu o cancelamento do documento apresentado à ANTAQ.

13. Prosseguindo à análise do processo de autorização da empresa, verificamos que foi lavrada a Nota Técnica nº 167/2022/GRN/SRG (SEI 1898887), no qual foram elencados os vínculos que a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES já possuía com a ANTAQ àquela época.

Tabela 2 - Autorizações EBN AMAZÔNIA NAVEGAÇÃO LTDA.

TRAVESSIA	TERMO	AUTORIZAÇÃO	PROCESSO
Apuí - Rio Sucunduri (AM) / Diretriz de Rodovia - 230.	Termo Nº 1341	Resolução Nº 4956	50300.004848/2016-77
Humaitá - Rio Madeira (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	Termo Nº 1348	Resolução Nº 4981	50300.005789/2016-54
Canutama - Rio Mucum - KM 752,8 a 753,0 (AM) / Lábrea	Termo Nº 1396	Resolução Nº 5252	50300.009617/2016-50

Beruri - Rio Igapó-Açu / Beruri - Diretriz da Rodovia 319	Termo Nº 1392	Resolução Nº 5246	50300.010921/2016-40
---	-------------------------------	-----------------------------------	----------------------

14. A equipe de fiscalização analisou cada termo de autorização e as respectivas resoluções e constatou que os documentos estavam todos em vigor (SEI 1898896) à data do dia 12/04/2023. Da análise foram extraídas as seguintes informações:

Tabela 3 Frota da EBN AMAZÔNIA NAVEGAÇÃO LTDA x Termo de Autorização.

TRAVESSIA	TERMO	BALSA	EMPURRADOR
Apuí - Rio Sucunduri (AM) / Diretriz de Rodovia - 230.	1898897	LIDIA ⁽¹⁾	ROBSON I ⁽²⁾
Humaitá - Rio Madeira (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	1898898	BRENDA	DRAGÃO ⁽³⁾
Canutama - Rio Mucuí - KM 752,8 a 753,0 (AM) / Lábrea	1898899	JAMARY	FERA
Beruri - Rio Igapó-Açu / Beruri - Diretriz da Rodovia 319	1898900	DRAGÃO II ⁽⁴⁾	GAIVOTA V ⁽⁵⁾

15. Conforme indicado na tabela 3, constatou-se que a empresa não mantém aprestadas as embarcações que constam nos respectivos termos de autorização, uma vez que as referidas embarcações não constam da frota da empresa, conforme termos indicados em sobrescrito, enumerados de 1 a 5.

16. Cumpre destacar que a empresa tem histórico de realizar a operação com embarcações não inscritas em sua frota, como o que aconteceu e ainda deve estar acontecendo na travessia sobre o Rio Igapó-açu, conforme consta dos autos do Processo 50300.023126/2020-06. O fato referente a esta infração foi constatado em 04/11/2019, quando foi lavrada a notificação SEI 0899318. Desde a data do cometimento da infração, a empresa não promoveu a adequação de sua frota, e mantém aprestada embarcação não inscrita perante a ANTAQ, e de forma semelhante não mantém pessoal devidamente habilitado, nem disponibiliza os documentos de porte obrigatório para aferir os requisitos técnico, operacionais e de segurança das embarcações.

17. No âmbito do processo 50300.023126/2020-06 foi aplicada medida cautelar de interdição, com o seguinte teor:

Decido por manter a Medida Cautelar de Interdição determinando a continuidade da suspensão das atividades da empresa sobre rio Igapó-Açu, km 245 da BR 319, até a cessação das irregularidades constatadas pela equipe de fiscalização. Para cessar tal medida, a empresa deverá realizar a inscrição de embarcação-tipo que possa realizar o serviço de travessia autorizado pela ANTAQ, conforme o Termo de Autorização nº 1392, e ainda apresentar a documentação dos profissionais devidamente habilitados para tripular o equipamento, conforme cartão de tripulação de segurança (CTS).

18. Naquele processo foi indicada o cometimento dos seguintes fatos infracionais:

FATO 1: Deixar de informar a alteração em sua frota. A empresa incluiu as embarcações **DRAGÃO e BALSA MICHELLE (grifei)** sem fazer a devida comunicação à ANTAQ.

FATO 2: Operar embarcações não discriminadas no termo de autorização. As referidas embarcações vêm operando sem estar devidamente registradas pela empresa.

FATO 3: Executar os serviços sem observância da legislação, uma vez que a empresa não mantém pessoal devidamente habilitado à prestação dos serviços de travessia.

19. Portanto, convém destacar que até o presente momento a medida cautelar permanece em vigor, ou seja, estão interditadas as operação da empresa, conforme **Deliberação PAS nº 77/2021/UREMN/SFC (SEI 1486494)**, lavrada em 31/12/2021, cuja ciência foi dada à parte no dia 13/01/2022.

20. Um ponto que merece destaque é que a embarcação MICHELLE é a mesma que está implicada no processo de autorização da travessia sobre o Rio Curuçá. Convém ainda apontar que o empurrador DRAGÃO, encontrado em operação na travessia sobre o Rio Igapó-açu, juntamente com a balsa MICHELLE, estava vinculado ao Termo de Autorização nº 1396, travessia sobre o Rio Mucuí, incorrendo no mesmo tipo infracional, de operar com embarcação não disposta no termo de autorização.

21. Portanto, após essa análise, restou claro que a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES não mantém aprestadas as embarcações vinculadas aos termos de autorização que lhes são outorgados pela ANTAQ, no caso da travessia sobre o Rio Sucurundi, onde as duas embarcações outorgadas não constam de sua frota; no caso do Rio Aripuanã, uma vez que a embarcação DRAGÃO foi localizada em operação sobre o Rio Igapó-açu; no caso do Rio Igapó-açu, a atividade está interdita, desde o dia 13 de janeiro de 2022.

22. Retornando à análise do Processo 50300.017179/2022-41, constatou-se que a AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES, de posse da autorização emergencial, requereu a outorga do serviço regular, no dia 03 de novembro de 2022, para a travessia sobre o Rio Curuçá, contudo, o processo foi concluído sem resolução de mérito, pois a empresa não apresentou os documentos solicitados pela ANTAQ.

23. Feito essa análise, passou-se, então, à análise do pedido de autorização da empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES para prestação do serviço de travessia sobre o Rio Autaz Mirim.

24. O termo de autorização para prestação de serviços de transporte de passageiros e veículos sobre o Rio Autaz Mirim, no Km 25 da rodovia federal BR-319, foi lavrado no dia 11/10/2022 (SEI 1898944). A autorização foi requerida nos autos do Processo 50300.017932/2022-07, acompanhada dos documentos das embarcações:

Tabela 4 - LISTA DE DOCUMENTOS DAS EMBARCAÇÕES REFERENTES AO PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO

	TÍTULO DE INSCRIÇÃO	CSN	CONTRATO DE AFRETAMENTO
JAMARY (BALSA)	1898945	1898945	
ARAÇA II (EMPURRADOR)	1898946	1898947	1898948

25. Além dos documentos supracitados, a empresa apresentou ainda o CTS do empurrador ARAÇA II (SEI 1898949), que indica a exigência de armação da embarcação com um Comandante (MFC) de nível 3 e um Chefe de Máquinas (MMA) de nível 2. Essa informação é relevante, para fins de apurar se a embarcação está devidamente tripulada. No âmbito da fiscalização, por exemplo, foram identificados apenas dois tripulantes: o Sr. Manoel Natalino da Silva (MFC) e o Sr. Anderson Ferreira de Oliveira (MFAC).

26. O CSN da balsa JAMARY apresentado tem validade até 26 de junho de 2025, e nele consta a realização de vistoria anual no dia 02/08/2022 (SEI 1898945).

27. Prosseguindo à análise do processo de autorização da empresa, verificamos que foi lavrada a Nota Técnica nº 170/2022/GRN/SGR (SEI 1898955), no qual foram elencados os vínculos que a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES já possuía com a ANTAQ àquela época. Constavam da lista as seguintes autorizações:

Tabela 5 - Autorizações EBN AMAZÔNIA NAVEGAÇÃO Ltda.

Travessia	Termo	Autorização	Processo
Apuí - Rio Sucunduri (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	Termo Nº 1341	Resolução Nº 4956	50300.004848/2016-77
Apuí - Rio Aripuanã (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	Termo Nº 1321	Resolução Nº 4908	50300.004851/2016-91
Humaitá - Rio Madeira (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	Termo Nº 1348	Resolução Nº 4981	50300.005789/2016-54
Canutama - Rio Mucum - KM 752,8 a 753,0 (AM) / Lábr	Termo Nº 1396	Resolução Nº 5252	50300.009617/2016-50
Beruri - Rio Igapó-Açu / Beruri - Diretriz da Rodovia 319	Termo Nº 1392	Resolução Nº 5246	50300.010921/2016-40
Careiro da Várzea - Rio Curuçá / Diretriz da Rodovia Federal - BR 319 (AM)	Termo Nº 1988	Deliberação-SOG Nº 145/2022	50300.017179/2022-41

Careiro da Várzea - Rio Autaz Mirim / Diretriz da Rodovia Federal - BR 319 (AM)	Termo Nº 1994	Deliberação-SOG Nº 153/2022	50300.017932/2022-07
---	-------------------------------	---	----------------------

Fonte: [Sistema Corporativo ANTAQ](#). Consulta realizada em 17/10/2022.

28. Da lista já constavam os Termos de Autorização Nº 1994, referente à travessia sobre o Rio Autaz Mirim e Nº 1988, referente à travessia sobre o Rio Curuçá. Também foi inserido o Termo de Autorização Nº 1321, referente à travessia sobre o Rio Aripuanã.

29. A equipe de fiscalização analisou cada termo de autorização e as respectivas resoluções de onde foram extraídas as seguintes informações:

Tabela 6 - Frota da EBN AMAZÔNIA NAVEGAÇÃO LTDA x Termo de Autorização.

Travessia	Termo	Balsa	Empurrador
Apuí - Lado Direito do Rio Sucunduri (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	1898897	LIDIA	ROBSON I
Apuí - Lado direito do Rio Aripuanã (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	1898975	NARA I ⁽⁶⁾	RICARDO ⁽⁷⁾
Humaitá - Lado direito do Rio Madeira (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	1898898	BRENDA	DRAGÃO
Canutama - Diretriz da BR 230 sobre o rio Mucum – KM 752,8 a 753,0 (AM) / Lábrea	1898899	JAMARY	FERA
Beruri - sobre o Rio Igapó-Açu / Beruri - Diretriz da Rodovia 319	1898900	DRAGÃO II	GAIVOTA V
Careiro da Várzea - Rio Curuçá / Diretriz da Rodovia Federal - BR 319 (AM)	1898976	MICHELLE	SANTIAGO IV
Careiro da Várzea - Rio Autaz Mirim / Diretriz da Rodovia Federal - BR 319 (AM)	1898977	JAMARY	ARAÇA II

30. Se compararmos a Tabela 6 com a Frota da EBN (SEI 1898833), veremos que as embarcações LIDIA, ROBSON I, NARA I, RICARDO, DRAGÃO, DRAGÃO II e GAIVOTA V não constam da frota, em que pese estejam vinculadas às autorizações outorgadas pela ANTAQ.

31. De outra sorte, a embarcação JAMARY está elencada na autorização de dois trechos, um na travessia do Rio Mucum, outro na travessia do Rio Autaz Mirim.

32. A ANTAQ outorgou à AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES o Termo de Autorização Especial Nº 1.994, no dia 11/10/2022 (SEI 1898944), para a prestação do serviço de travessia sobre o Rio Autaz Mirim, nos autos do Processo 50300.017932/2022-07. Ocorre que a empresa, ao requerer a exploração da travessia, apresentou documentos referentes a uma embarcação que já estava vinculada ao Termo de Autorização Nº 1396. O fato não foi analisado durante a instrução do processo de autorização, de tal forma que a empresa acabou obtendo a autorização, em flagrante descumprimento ao art. 6º, § 2º, da Resolução Nº 1274-ANTAQ, que veda expressamente esse tipo de situação:

§ 2º É vedado, em qualquer hipótese, o uso de uma mesma embarcação, por pessoas físicas ou jurídicas diferentes, para cumprimento dos requisitos estabelecidos nos incisos I e II do caput deste artigo. (Redação dada pela Resolução nº 3.284-ANTAQ, de 2014).

33. Em face da prática de conduta vedada, resta claro, que o ato administrativo que concedeu a autorização à empresa está eivado de ilegalidade, devendo ser declarada sua extinção. Portanto, sugere-se, que seja declarada EXTINTO o Termo de Autorização Especial Nº 1.994, de 11 de outubro de 2022, em face da vinculação de uma mesma embarcação para outorgas distintas.

34. Considerando que a autorização foi concedida pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar do dia 11/10/2022, pode-se ainda declarar a extinção do termo de autorização especial por caducidade, uma vez que encerrou o prazo de validade da autorização concedida.

35. O Processo 50300.017932/2022-07 foi concluso com o Despacho SRG 1764500, com o seguinte desfecho:

Desse modo, manifesto minha concordância quanto aos entendimentos consignados nos supracitados documentos técnicos e encaminho os autos para apreciação e deliberação dessa douta Diretoria Colegiada, recomendando a APROVAÇÃO da tabela de preços acostada à fl.4 do Documento SEI nº 1746660 da EBN AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA, CNPJ nº 84.554.666/0001-81, para operar, como empresa brasileira de navegação, pelo prazo improrrogável de 180 (cento e oitenta) dias, em caráter emergencial e de interesse público, na prestação de serviços de transporte de passageiros e veículos, na navegação interior de travessia, em diretriz de rodovia federal, na Região Hidrográfica Amazônica, sobre o rio Atuz Mirim, no km 25 da rodovia federal BR-319, no município de Careiro da Várzea-AM, sem prejuízo da Agência revisitar a questão, se necessário, especialmente diante de denúncias de abusividade e/ou prestação inadequada de serviço.

36. É necessário, portanto, revisitar os autos levando em consideração os fatos supracitados.

37. Embora o processo 50300.017932/2022-07 tenha sido concluso, o termo de autorização outorgado à AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES, para prestação do serviço de travessia sobre o Rio Autaz Mirim foi objeto de aditivo, nos autos do Processo 50300.021964/2022-07.

38. Este último processo promoveu o Chamamento Público, que teve como objeto:

Prestação de serviço de transporte aquaviário na navegação interior de travessia de competência federal, para a prestação de serviços de transporte de passageiros e veículos na diretriz da Rodovia BR 319, especificamente no km 25, sobre o Rio Autaz Mirim, no município de Careiro da Várzea/AM, de forma emergencial, nos termos da Lei 10.233/2001, dos normativos vigentes e das especificações apresentadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Amazonas (DNIT/AM).

39.

40. O processo seletivo contou com a participação de quatro empresas, que após análise das propostas, foi indicada a classificação contida na Nota Técnica nº 11/2023/GOA/SOG (SEI 1899001):

Empresa	Classificação	Pontuação	Requerimento
AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA (84.554.666/0001-81)	1º	13	50300.000053/2023-19
J CRUZ SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS PARA TERCEIROS LTDA	2º	10,5	50300.022810/2022-24
MAIRA LUIZA MARTINS ROCHA MOREIRA - LUNAVE (42.364.595/0001-04)	3º	5,5	50300.022794/2022-70
MYRLA RAYNA CAVALCANTE BEZERRA (CNPJ: 28.009.531/0001-64)	4º	5,5	50300.022875/2022-70

41. A empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA foi classificada em primeiro lugar e alegou que faria uso da embarcação já autorizada pela ANTAQ, conforme indicado no parágrafo 2.1.1.10 da Nota Técnica nº 11/2023/GOA/SOG (SEI 1899001). A referida nota técnica foi encaminhada às instâncias superiores, que por meio da Deliberação-DG nº 3/2023 (SEI 1815539), de 10 de janeiro de 2023, concluiu a instrução processual, proferindo a seguinte decisão:

Art. 1º Homologar o resultado do Chamamento Público, objeto do Edital 20 (SEI 1797945), para declarar vencedora a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA. (84.554.666/0001-81).

Art. 2º Autorizar o aditamento do Termo de Autorização Especial nº 1.994-ANTAQ, nos termos da proposta contida no 1º Termo aditivo ao Termo de Autorização-MINUTA GOA nº 1810428.

Art. 3º Determinar que a Superintendência de Outorgas - SOG proceda ao acompanhamento da outorga ora concedida para a eventual realização de outro Chamamento Público, conforme o caso, de forma a garantir a continuidade da prestação dos serviços e a manutenção do tráfego no local da travessia.

Art. 4º Cientificar as empresas interessadas e o DNIT/AM acerca da presente decisão.

Art. 5º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

42. Após isto, o Termo de Autorização Especial nº 1.994, objeto do Processo 50300.017932/2022-07 obteve o seu primeiro aditivo, no dia 10/01/2023 (SEI 1899003). Foram homologadas as embarcações JAMARY e ARAÇA II, para operação na travessia sobre o Rio Autaz Mirim, sem levar em consideração que a primeira já estava empregada em outro trecho de travessia autorizado pela ANTAQ.

43. No dia 27 de março de 2023, a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES requereu a alteração da frota vinculada ao Termo de Autorização Especial nº 1994, conforme Pedido de Alteração de Frota SEI 1899004, junto do qual foram juntados os documentos da embarcação BRENDA (SEI 1899005): PRPM e CSN Condicional.

44. O CSN Condicional foi expedido no dia 06 de fevereiro de 2023 e tem validade até o dia 04 de maio de 2023. Constam como condicionantes: (1) transporte de cargas inflamáveis, caso ocorra, de forma exclusiva; (2) viagem com duração máxima de 10 (dez) minutos; (3) realização de vistoria flutuando no dia 02/02/23 na cidade de Candeias do Jamari/RO.

45. Embora a empresa tenha requerido a alteração de sua frota no dia 27 de março, a empresa não colocou a balsa JAMARY em operação, e sim a balsa BRENDA, que iniciou a prestação do serviço de travessia no dia 15/03/2023, em flagrante descumprimento ao Termo de Autorização, que foi objeto de denúncia e impugnação do resultado do chamamento público, conforme indicado no Despacho SEI 1899006, de 29/02/2023, que instruiu o pedido de alteração de frota.

46. Cumpre destacar, que no âmbito do Chamamento Público a empresa havia comunicado que a referida embarcação se encontrava nas proximidades de Porto Velho, conforme apontado na Nota Técnica nº 11/2023/GOA/SOG (SEI 1899001):

A empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA. informou inicialmente que suas embarcações encontravam-se no rio Jamari (nas proximidades de Porto Velho-RO), mas que já estariam disponíveis para acorrer ao local da prestação dos serviços em 24 horas, apontando plano de mobilização por via fluvial ou terrestre.

47. Portanto, a empresa se consagrou vencedora no processo de Chamamento Público com a embarcação JAMARY, que estava com documentos em dias, à época do lançamento do edital, mas mobilizou outro equipamento para realizar a prestação do serviço autorizado. Como pode-se ver, o certificado de segurança condicional da embarcação BRENDA só foi expedido no dia 06 de fevereiro de 2023, data posterior à homologação do resultado do Chamamento Público promovido pela ANTAQ. Ou seja, a empresa utilizou uma embarcação em melhores condições para participar do processo seletivo, já pretendendo empregar a outra que à época não dispunha de todos os requisitos para participar, embora a primeira já estivesse vinculada a uma outorga concedida pela ANTAQ.

48. No dia 03 de abril de 2023, foi exarado o **2º TERMO ADITIVO AO TERMO DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL Nº 1.994 - ANTAQ** (SEI 1899008), homologando a alteração da frota, para operação com a balsa BRENDA e com o empurrador ARAÇA II. Ainda na fase instrutória, foi elaborada a Nota Técnica Nº 146/2023/GOA/SOG (SEI 1899007), com as seguintes indicações:

Diante dessas informações e posicionamento da setorial de Fiscalização, depreende-se que o requerimento ora em análise visa cumprir notificação daquela GREMN em face da interessada, conforme consta do trecho negrito (item 4 da citação).

Verificamos no sistema Corporativo que a embarcação BRENDA já está cadastrada na frota da AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES LTDA (CNPJ: 84.554.666/0001-81) e no anexo SEI 1881907, consta que o CSN (condicional) está dentro do prazo de validade (4 de maio de 2023).

Assim, no âmbito das competências da GOA, não vemos óbices ao processamento do aditamento ao Termo de Autorização Especial nº 1.994-ANTAQ, com vista a inclusão da embarcação BRENDA na frota em operação na travessia sobre o rio Autaz Mirim, na altura do Km 25 da rodovia BR319.

49. Foi constatado que a embarcação BRENDA já estava cadastrada na frota da empresa. Contudo, a ANTAQ deixou de observar que o motivo de a embarcação já estar cadastrada no Sistema Corporativo era porque ela estava vinculada à travessia sobre o Rio Madeira, também autorizado pela ANTAQ, conforme o Termo de Autorização Nº 1348. Conforme destacado a seguir:

Tabela 7 - Indicação de embarcações e termos de autorização

Travessia	Termo	Balsa	Empurrador
Apuí - Lado Direito do Rio Sucunduri (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	1898897	LIDIA	ROBSON I

Apuí - Lado direito do Rio Aripuanã (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	1898975	NARA I (6)	RICARDO (7)
Humaitá - Lado direito do Rio Madeira (AM) / Diretriz de Rodovia - 230	1898898	BRENDA	DRAGÃO
Canutama - Diretriz da BR 230 sobre o rio Mucum – KM 752,8 a 753,0 (AM) / Lábrea	1898899	JAMARY	FERA

50. Não bastasse o fato de ter concorrido ao chamamento público com a embarcação JAMARY que estava vinculada à outorga da travessia sobre o Rio Mucum, a empresa também realizou a alteração da sua frota apresentando embarcação vinculada à travessia sobre o Rio Madeira, a balsa BRENDA, que de igual forma foi homologado pela ANTAQ.

51. Todas essas evidências foram coletadas dos processos de pedido de autorização emergencial, do processo de chamamento público e contém materialidade suficiente que aponta a ocorrência de vícios insanáveis no processo de concessão de outorga à empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES, tanto em relação ao processo do Rio Curuçá, quanto em relação ao processo do Rio Autaz Mirim.

52. Por isso, encaminho os presentes à instância superior, para apreciação e tomada das decisões que melhor se apliquem ao caso.

53. Antes de terminar, é importante registrar algumas informações adicionais:

a) Devido à ineficiência da prestação dos serviços na travessias sobre o Rio Curuçá e o Rio Autaz Mirim, a demanda pela travessia da Ceasa tem caído substancialmente. Enquanto as balsas da Ceasa operam com horários fixos, e receitas de acordo com a demanda, as balsas da BR-319 operam de forma inversa, com receitas fixas e horários livres. Para estes últimos, quanto menos viagens, maior será a receita, por conta disso há um desestímulo à melhoria do serviço nestas travessias. Isso explica a falta de manutenção dos equipamentos, o uso de embarcações tipo lancha na prestação do serviço, entre outros aspectos;

b) O problema das balsas tem afetado sobremaneira a vida cotidiana dos municípios ligados a Manaus pela Rodovia BR 319. O município de Careiro da Várzea tem notado uma queda na movimentação do número de passageiros no entorno na rodovia, o que impacta no cotidiano dos feirantes, por conseguinte, dos produtores, dos transportadores (táxi, vans e ônibus, inclusive escolares). O mesmo fato se aplica no caso do município de Autazes, com um agravante, além das travessias sobre o Curuçá e o Autaz Mirim, a ligação ainda depende de uma travessia municipal que tem duração de aproximadamente 1h. Esse usuário sai de sua cidade, enfrenta uma balsa de 1h, percorre mais 100km para chegar à BR -319, depois não tem previsão de tempo para atravessar as pontes do Curuçá e do Autaz Mirim, e após isso, ainda terão mais uma balsa de 1h para chegar a Manaus. As cidades de Manauí e Careiro hoje têm como alternativa o transporte longitudinal que se estabeleceu como concorrência às travessias. Diversas empresas estão explorando a oportunidade de oferecer o serviço de transporte com maior previsibilidade de tempo. A título de exemplo, a fiscalização realizada no dia 10/04, foi programada para começar às 10h e encerrar às 12h, contudo, a equipe de fiscalização só conseguiu retornar a Manaus às 20:00h daquele dia.

c) Os constantes problemas de ordem técnica, falha de equipamentos, tem feito com que o esquema operacional não pudesse ser cumprido nem pelas empresas das travessias da BR, nem pelas balsas da Ceasa, que têm aplicado uma tolerância para aguardar os passageiros, o que é aceitável diante das circunstâncias, uma vez que estes usuários já sofreram uma espera longa para atravessar os pequenos trechos das travessias ineficientes.

d) O impacto dessas travessias tem chegado ao tecido social, com o aumento do preço de produtos no mercado local, principalmente o preço dos alimentos e dos combustíveis. Alcançou também os serviços públicos, principalmente, os de saúde, educação e segurança pública. As balsas não iniciam a travessia no horário adequado, com isso, os professores e alunos que precisam ser transportados reclamam dos insistentes atrasos decorrentes da má prestação de serviço.

e) É importante deixar registrado que a sociedade tem se revoltado em face desses problemas e que a imagem institucional da ANTAQ está sendo colocada em xeque, pois não são tomadas medidas contundentes para resolver o problema.

f) É necessário consultar a Marinha do Brasil sobre duas situações, a primeira, em relação à prestação de serviços com apoio de lancha, e a outra, com o tipo de navegação que está sendo realizado pela empresa, com auxílio de cabos guia que foram instalados para ajudar na operação, conforme pode-se ver no vídeo registrado em processo de fiscalização (SEI 1899218). Cabe ainda registrar que a instalação dos cabos se deu após a embarcação ter ficado à deriva, após o empurrador quebrar por não ter propulsão suficiente para operar com cargas e enfrentar a correnteza do local, conforme vídeo acostado (SEI 1899244).

g) No âmbito da atividade fiscalizatória, percebe-se que a multa relativa à alteração de frota ou operação com embarcação não descrita no termo de autorização não é dissuasiva, pelo contrário, o valor de pequena monta incentiva a empresa à prática de fatos infracionais. Ocorre, que em casos extremos, como o que foi relatado neste processo, os efeitos que podem surtir são diversos, como o prejuízo à prestação de serviço, a concessão de autorização com a mesma embarcação para outorgas distintas, a homologação de um processo licitatório com vícios e por aí vai, portanto é necessário dar ciência desta repercussão à instância adequada da ANTAQ para analisar o impacto regulatório do valor da multa referente à frota das empresas.

CONCLUSÃO

54. De todo o exposto, encaminho o presente relatório com as seguintes sugestões:

I - Considerando que a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES não obteve êxito na conversão da autorização emergencial, disposta no Processo 50300.017179/2022-41, em autorização regular; que o Termo de Autorização Especial Nº 1.988 - ANTAQ, foi concedido pelo prazo improrrogável de 180 (cento e oitenta) dias, portanto, extinto por decurso de prazo, no dia 04 de abril de 2023, a travessia sobre o Rio Curuçá está sendo operada sem uma autorização da ANTAQ. Portanto, a operação que está sendo realizada pela empresa no trecho não está vinculada a uma autorização, portanto, ocorrendo de forma irregular. Com base nesta constatação deverá ser lavrado auto de infração correspondente a este fato, no âmbito desta Gerência Regional;

II - Considerando que a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES requereu à ANTAQ a outorga de autorização para a prestação do serviço de travessia sobre o Rio Autaz Mirim, indicando a embarcação JAMARY, que já estava vinculada ao Termo de Autorização Nº 1396 (SEI 1898899), correspondente à travessia sobre o Rio Mucum, no Município de Canutama, sugere-se que seja promovida a **EXTINÇÃO** do TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 1.994-ANTAQ (SEI 1898944), uma vez que a instrução do processo deixou de observar a proibição disposta no art. 6º, § 2º, da Resolução Nº 1274-ANTAQ, referente ao uso de uma mesma embarcação em outorgas distintas;

III - Considerando que a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES requereu o 2º Termo Aditivo ao Termo de Autorização Especial nº 1.994 (SEI 1899008), visando a substituição da embarcação JAMARY, vinculada tanto ao Termo de Autorização Nº 1396 (SEI 1898899), correspondente à travessia sobre o Rio Mucum, quanto ao Termo de Autorização Nº 1.994-ANTAQ (SEI 1898944), correspondente à travessia sobre o Rio Autaz Mirim, pela embarcação BRENDA, que também está vinculada ao Termo de Autorização Nº 1348-ANTAQ (SEI 1898898), correspondente à travessia sobre o Rio Madeira, no município de Humaitá e que o art. 6º, § 2º, da Resolução Nº 1274-ANTAQ, que veda expressamente esse tipo de situação: "§ 2º É vedado, em qualquer hipótese, o uso de uma mesma embarcação, por pessoas físicas ou jurídicas diferentes, para cumprimento dos requisitos estabelecidos nos incisos I e II do caput deste artigo. (Redação dada pela Resolução nº 3.284-ANTAQ, de 2014)". Sugere-se que seja declarada a **ANULAÇÃO** do 2º Termo Aditivo, e seja aplicada a penalidade disposta no art. 20, por descumprimento de disposição regulamentar indicado no art. 6º, § 2º, da Resolução Nº 1274-ANTAQ;

IV - Considerando o fato indicado no Parágrafo 19 deste relatório, que indica a lavratura de interdição em desfavor da empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES em 13/01/2022, que está

mantida até a presente data, envolvendo, as embarcações MICHELLE e DRAGÃO, que operavam sem estar inscritas na frota, ou seja, que desde a lavratura da interdição já se passaram mais de 12 meses, que seja promovida a **EXTINÇÃO** do Termo de Autorização Nº 1392 (SEI 1898900) pela inércia da empresa em promover a regularização das infrações apuradas pela ANTAQ, e ainda por não manter aprestadas as embarcações vinculadas à outorga: DRAGÃO II e GAIVOTA V.

V - Considerando que as embarcações LIDIA e ROBSON I, vinculadas ao Termo de Autorização Nº 1341 (SEI 1898897) não constam da frota de empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES, sugere-se a aplicação de penalidade de **SUSPENSÃO**, pelo prazo de seis meses, do Termo de Autorização Nº 1341 (SEI 1898897), referente à travessia sobre o Rio Sucurundi.

VI - Considerando que a embarcação DRAGÃO, vinculada ao Termo de Autorização nº 1348 (SEI 1898898) não está inscrita na frota da empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES, e que a balsa BRENDA, que deveria estar empregada naquela travessia, está sendo empregada na travessia sobre o Rio Autaz Mirim, sugere-se a aplicação de penalidade de **EXTINÇÃO** do Termo de Autorização Nº 1348 (SEI 1898898), referente à travessia sobre o Rio Madeira;

VII - Considerando que as embarcações NARA I e RICARDO, vinculadas ao Termo de Autorização Nº 1321 (SEI 1898975) não consta da frota da empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES, sugere-se a aplicação de penalidade de **SUSPENSÃO**, pelo prazo de seis meses, do Termo de Autorização Nº 1321 (SEI 1898975), referente à travessia sobre o Rio Aripuanã;

VIII - Considerando que a empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES indicou a embarcação JAMARY, vinculada ao Termo de Autorização Nº 1396 (SEI 1898899) para obtenção de autorização para prestação do serviço de travessia sobre o Rio Autaz Mirim, pretendendo firmar contrato com o Departamento Nacional de Infraestrutura - DNIT, no âmbito do Chamamento Público promovido pela ANTAQ; e que não empregou a referida embarcação à operação, tendo posteriormente requerido sua substituição pela embarcação BRENDA, vinculada ao Termo de Autorização Nº 1348-ANTAQ (SEI 1898898), correspondente à travessia sobre o Rio Madeira, cujos documentos, à época do chamamento público não atendiam as exigências editalícias, mas havia pretensão da empresa em empregar esta e não aquela embarcação na prestação dos serviços autorizados, fica evidenciado que a empresa se utilizou deste artifício para se consagrar vencedora do processo de chamamento público, apesar das restrições de empregar a mesma embarcação em outorgas distintas, disposta no art. 6º, § 2º, da Resolução Nº 1274-ANTAQ, portanto, sugere-se, em relação a este fato que seja promovida, a **DECLARAÇÃO DE INIDONEIDADE** em desfavor da empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES;

IX - Sugiro o encaminhamento do presente relatório à Marinha do Brasil, para fins de apurar os fatos relacionados à prestação de serviço pela empresa AMAZÔNIA NAVEGAÇÕES nas travessias sobre o Rio Curuçá e Autaz Mirim;

X - Sugiro o encaminhamento do presente relatório ao DNIT, principalmente no caso de acolhimento das penalidades acima sugeridas;

Era o que tinha a relatar.

- (1) A embarcação LIDIA não está inscrita na frota da empresa (SEI 1898833);
- (2) A embarcação ROBSON I não está inscrita na frota da empresa (SEI 1898833);
- (3) A embarcação DRAGÃO não está inscrita na frota da empresa (SEI 1898833);
- (4) A embarcação DRAGÃO II não está inscrita na frota da empresa (SEI 1898833);
- (5) A embarcação GAIVOTA V não está inscrita na frota da empresa (SEI 1898833);
- (6) A embarcação NARA I não está inscrita na frota da empresa (SEI 1898833);
- (7) A embarcação RICARDO não está inscrita na frota da empresa (SEI 1898833);

ROGÉRIO SILVA DOS ANJOS

Técnico em Regulação

JOÃO MARIA FERREIRA FILHO

Técnico em Regulação



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Silva dos Anjos, Gerente Regional de Manaus substituto**, em 13/04/2023, às 13:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **João Maria Ferreira Filho, Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários**, em 13/04/2023, às 15:31, 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 **1898627** e o código CRC **F018481D**.

Referência: Processo nº 50300.005939/2023-59

SEI nº 1898627