



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 53/2024/GRN/SRG

Assunto: **Audiência Pública nº 06/2022.**

DA INTRODUÇÃO

1. Trata-se de análise e de manifestação acerca das contribuições recebidas em decorrência da Audiência Pública nº 06/2023, cujo objeto foi obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de Avaliação do Resultado Regulatório referente à Resolução-ANTAQ nº 62, de 29 de novembro de 2021, Tema 5.1.2 da Agenda de Avaliação do Resultado Regulatório da ANTAQ 2022.
2. Esta Nota obedece à Ordem de Serviço 63 (SEI nº 2201207).
3. É o relatório.

DA ANÁLISE

4. Em primeiro lugar, é importante destacar que os resultados do trabalho foram consolidados no Relatório de ARR Executiva GRN 1728696, no qual, considerou-se que a intervenção regulatória avaliada (RN-18/2017, atual Resolução-ANTAQ nº 62 de 2021) especificamente no que tange aos aspectos regulamentados de sobrestadia de contêiner não necessitariam no presente momento passar por processo de revisão ou revogação normativas, ao passo que se recomendou que fosse dada continuidade à regulamentação atualmente existente.
5. Ademais, em linha com o que foi já decidido pelo Colegiado quando da deliberação da análise dos resultados dos procedimentos para a consecução do Tema 5.1.1 da Agenda de Avaliação do Resultado Regulatório da ANTAQ 2022 - Resolução Normativa-ANTAQ nº 13, de 10 de outubro de 2016 (Acórdão nº 173-2023-ANTAQ - SEI 1906792), o voto do relator propôs que, no caso em tela, fosse oportunizada a participação social visando enriquecimento deste trabalho.
6. Nesse diapasão, foi publicado o Acórdão 446/2023 - 2022495:

Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos, que tratam da análise da Avaliação do Resultado Regulatório - ARR referente à Resolução-ANTAQ nº 62/2021, especificamente no tocante à sobre-estadia de contêiner, consubstanciada no Relatório de ARR Executiva GRN 1728696,

ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 549, ante as razões expostas pelo Relator, em:

aprovar a submissão em Consulta e/ou Audiência Pública da proposta de Avaliação do Resultado Regulatório referente à Resolução-ANTAQ nº 62, de 29 de novembro de 2021, consubstanciada no Relatório de ARR Executiva GRN 1728696; e

disponibilizar, na íntegra, no site da ANTAQ (<https://www.gov.br/antag/pt-br>), o Relatório de ARR Executiva GRN 1728696, pelo prazo de quarenta e cinco dias, visando à obtenção de subsídios para o aprimoramento da proposta de Avaliação do Resultado Regulatório ora proposto;

determinar à Superintendência de Regulação que, anteriormente à disponibilização referida no item anterior, atualize as informações relativa ao status processual da discussão do tema 2.2: "Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres" (processo nº 50300.010899/2020-14), no âmbito do Relatório de ARR Executiva GRN 1728696.
7. A participação social foi publicizada no Aviso de Audiência Pública 06 (SEI nº 2023724).
8. A participação social foi prorrogada por meio do Voto do Relator-D2 (SEI nº 2061898), o qual foi homologado pelo Acórdão 564 (SEI nº 2062261).
9. Novamente a participação social sofreu outra prorrogação, conforme Deliberação-DG 96 (SEI nº 2095741), contemplando inclusive realização de Audiência Pública telepresencial, em Brasília/DF.

10. Assim, no bojo da participação social foram recebidas no Sistema SCLA 15 (quinze) contribuições (2133890). Porém, um adendo: uma contribuição veio listada a título de "teste" e, portanto, são na verdade 14 contribuições validadas, conforme tabela abaixo.

11. A tabela foi estruturada com as colunas **ID** (identificação da contribuição); **Contribuição** (teor da contribuição recebida); **Análise técnica** (comentários da GRN) e **Decisão** (acatada, parcialmente acatada, não acatada e não se aplica). Sobre a coluna "Decisão" basta apenas explicar que o conceito de "não se aplica" foi atribuído aquelas contribuições que não são propriamente sugestões de melhorias no relatório ou no texto da Resolução 62. Assim, são apenas comentários que muitas vezes tem o teor de elogio e concordância com a atual regulação da Agência.

ID	CPF/CNPJ do contribuinte	Contribuição	Análise Técnica	Decisão
1	33109000000183	<p>(...)Os anos de 2020 e de 2021 já apresentam comportamento diferente. Não é possível afirmar categoricamente, mas com o passar do tempo de uma norma no mercado é comum que os atores se acomodem (no sentido de positivo da acepção) indo na direção do comportamento esperado e objetivado pela regulamentação. Ou seja, é muito provável que o mercado tenha sido "educado" pela RN-18/17 e que os transportadores tenham aprimorado suas práticas no sentido de incremento da transparência perante os usuários dos serviços, fazendo com que o número de demandas encaminhadas à Ouvidoria desta Agência tenha tido essa considerável diminuição em relação aos 2 primeiros anos após a entrada em vigor da norma. (...) - grifo nosso. Ou seja: a análise estatística das denúncias instauradas perante a Agência relativas ao termo tarifa abusiva na navegação, em um primeiro momento, revelou que as demandas relacionadas a esta temática reduziram de forma gradual ao longo dos últimos anos, e especialmente pela intervenção regulatória da ANTAQ, culminando em reduzidos 2% (dois por cento) no ano de 2020. Quando a pesquisa de ouvidoria foi direcionada à sobre-estadia de contêineres, de forma específica, verifica-se que o assunto representa uma parcela insignificante das demandas encaminhadas à Agência já que, conforme se verifica do § 118 do Relatório de ARR, em 5 (cinco) anos foram apresentadas tão somente 35 (trinta e cinco) demandas a respeito do tema. A redução no número de demandas instauradas perante a Agência com relação ao tema revela, ao fim e ao cabo, que a política regulatória implementada pela Resolução nº. 62/2021-ANTAQ atingiu sua finalidade, sendo certo que o resultado da regulação é plenamente satisfatório e eventuais demandas que venham a surgir no futuro devem ser analisadas de forma específica pela Agência - sem que haja a regulação pela exceção. Estes números representam e confirmam que a sobre-estadia de contêiner é uma praxe de mercado, e que eventuais disputas ou denúncias que exsurjam desta cobrança representam porção insignificante face ao volume considerável de contêineres movimentados no país todos os anos. Conforme reconhecido pela Diretora Revisora Flávia Takafashi no bojo do Acórdão nº. 120-2023-ANTAQ, publicado no Diário Oficial da União de 29 de março de 2023, relativo ao Processo nº. 50300.010899/2020-14, a regulação econômica do Estado deve interferir nas relações negociais pactuadas entre agentes privados apenas na medida necessária para proteger o interesse público e promover a justiça econômica. Em outras palavras, o papel do Estado na regulamentação das atividades econômicas é equilibrar a liberdade de mercado e a proteção dos direitos dos consumidores, trabalhadores e do meio ambiente. A título ilustrativo, o Centronave consultou seus membros associados (notadamente, empresas de navegação de longo</p>	<p>A contribuição na verdade é um relato do atual panorama da regulação de demurrage à luz da Resolução nº 62. Não há nenhuma sugestão de alteração ou revisão no atual texto da norma.</p>	<p>Não se aplica</p>

curso), que forneceram dados capazes de exemplificar, com clareza, a reduzida disputa acerca de sobre-estadia de contêineres no Brasil, quando comparado o número de contestações face ao volume total transportado. Em uma das empresas, traçando um recorte de 6 (seis) meses, foram transportados 73.391 contêineres, dentre os quais 7.227 (9,8%) incorreram em verbas de sobrestadia, e em 1.329 destes (18,5%, ou 1,8% do total de contêineres) foi de fato aberta alguma disputa para discussão do valor cobrado a título de sobre-estadia de contêineres. Em outra empresa associada ao Centronave, em um recorte de 5 (cinco) meses, foram movimentados 421.964 contêineres, dentre os quais 27.589 (6,5%) incorreram em verbas de sobrestadia, e em 959 destes (3,8%, ou 0,23% do total de contêineres) foi de fato aberta alguma disputa para discussão dos valores cobrados. Para esta empresa em específico, a correção dos valores foi necessária em apenas 8 casos, o que corresponde a 0,0019% do total de unidades de carga movimentadas naquele período. O Relatório de ARR dedica-se, ainda, a trazer exemplos da transparência e publicidade dadas pelos transportadores marítimos, mediante a divulgação das tarifas de sobre-estadias de contêineres em seu sítio eletrônico. Verificou-se, desde as consultas anteriores promovidas por esta Agência acerca da temática, que os valores de tabela de sobre-estadia já são divulgados pelos transportadores marítimos, por meio de seus sítios eletrônicos, sendo de plena ciência de todos os clientes, que são, em sua grande maioria, agentes de cargas, que se utilizam habitualmente do transporte marítimo. Os valores de sobre-estadia de contêineres são registrados, ainda, em Cartórios de Registro de Títulos e Documentos, visando conferir publicidade a estas informações.

Neste contexto, destaca-se ainda relevante passagem no § 53 do Relatório de Avaliação do Resultado Regulatório, quando se pontua que a essência da regulação no que tange à sobre-estadia se debruçou acerca do incremento da transparência e da previsibilidade na referida cobrança, não se avançando, portanto, em questões como a natureza jurídica tampouco a estipulação de valores. Aqui, revela-se o acerto da política regulatória vigente, já que a definição da natureza jurídica do instituto, ou mesmo a estipulação de valores para cobrança, fugiriam completamente ao escopo de atuação desta Agência Reguladora. Não é demais lembrar que a sobre-estadia de contêiner tem, clara e reconhecidamente, caráter indenizatório, visando compensar o proprietário do contêiner por prejuízos sofridos em razão de sua retenção indevida por prazo superior ao contratado. Em suma, a sobre-estadia corresponde a obrigação de pagamento de indenização pré-fixada para reparar prejuízo causado ao armador pela ultrapassagem do prazo preestabelecido no contrato para a devolução do contêiner, haja vista que a retenção prolongada da unidade de carga pelo consignatário gera desequilíbrio contratual e econômico, eis que impede/dificulta a realização de novos fretes. Esclarece-se que os navios porta-contêineres são principal forma de transporte de produtos manufaturados em todo o mundo. Os navios porta-contêineres são compostos por vários porões, cada um equipado com guias de células que permitem que os contêineres se encaixem no lugar. Cada contêiner é estivado e peado para fornecer estabilidade no interior da embarcação. O atraso na devolução das unidades de carga prejudica a contratação de possíveis fretes pela falta de

2	33109000000183	<p>equipamentos necessários, importando em graves prejuízos aos transportadores marítimos, razão pela qual o valor da sobre-estadia deve ser tal que não só indenize os transportadores como também incentive a pronta devolução dos contêineres. Isso porque a utilização dos contêineres como depósitos, o que certamente ocorreria se o valor cobrado fosse irrisório, teria impacto nas exportações brasileiras que ficariam represadas pela ausência de unidades de carga. Nesta linha, a ausência de contêineres aptos à movimentação de bens, como a exportação de commodities nacionais, poderia afetar de forma severa toda a cadeia logística e operacional dos portos brasileiros, causando congestionamentos portuários e impactando, como resultado, a economia do país. Veja-se, portanto, que as sobre-estadias de contêiner são críticas para a manutenção e fluidez da cadeia logística nacional. Substituir a praxe comercial da sobre-estadia, consolidada há décadas, e que extrapola os limites das fronteiras brasileiras, por algum mecanismo de definição de preços acarretaria, em última análise, impactos indesejados na cadeia logística e nos portos nacionais, em razão da ausência da cobrança de valores que incentivem a pronta e célere restituição dos cofres de carga pelos contratantes dos serviços de transporte marítimo, além de influenciar no comércio com os demais países, que não adotam qualquer de interferência externa no instituto, o que leva a uma majoração de risco e, em consequência, de preço. Esclarece-se ainda as práticas de mercado revelam que a sobre-estadia é composta por vários fatores, não se restringindo apenas ao valor do contêiner por si só. A fixação do montante cobrado tem como base a valoração comercial de mercado e concorrencial, levando-se em conta fatores compensatórios, inibitórios e punitivos. Outrossim, a sobre-estadia serve a um importante propósito no comércio internacional de forma a manter as trocas entre os países. Manter a carga em movimento é importante para todos os participantes da cadeia de abastecimento. E a sobre-estadia garante que a carga não se amontoie em terminais e depósitos marítimos, o que criaria congestionamento portuário que atrasaria a entrega e o processamento de embarques de carga de exportação e importação, posto que motivam os clientes das transportadoras a devolverem os contêineres vazios prontamente, o que é essencial para a transportar a carga de exportação. Se não há contêiner, não há como se exportar, o que gera um grande impacto na balança comercial brasileira. Além disso, também é importante entender que quando o equipamento não é devolvido e a carga não flui livremente, há custos reais envolvidos, como custos diretos dos equipamentos e custos de oportunidade perdida associados a contêineres que não são devolvidos no prazo. Os prejuízos sofridos pela retenção injusta e indevida das unidades de carga vão muito além do seu valor de mercado bruto; caso os transportadores marítimos cobrassem um valor irrisório, seria mais vantajoso aos contratantes do transporte marítimo reter, ad eternum, os contêineres, utilizando-os como verdadeiros depósitos, do que transferir as mercadorias a um de seus estabelecimentos ou depósitos contratados e remunerados para tal fim.</p>	<p>A contribuição em apreço parece ser continuação da primeira em que a entidade dá o panorama do mercado e analisa a cobrança de demurrage de acordo com a lógica do mercado.</p>	<p>Não se aplica</p>
		<p>E, convém frisar, a não devolução célere dos contêineres pode criar escassez de contêineres, bloqueios da cadeia de abastecimento e congestionamento portuário em momento no qual as importações e exportações de cargas em</p>		

3

33109000000183

contêineres devem se mover com fluidez para ajudar a restaurar a economia global e, inclusive, evitar ineficiências econômicas aos armadores, terminais portuários e ao próprio embarcador e consignatário. Importa ainda esclarecer que os contratantes do serviço de transporte marítimo não estão, de qualquer maneira, obrigados a utilizar os contêineres de propriedade dos armadores de carga para a realização dos transportes, pois existe a opção de transportar as mercadorias em contêineres próprios, entregando os equipamentos com as mercadorias já acondicionadas e prontas para o transporte. No entanto, optam - em mais um exemplo da liberdade contratual que detêm as partes - a utilizar a unidade do transportador, de modo que devem, em consequência, arcar com o sobre-estadia contratado em caso de atraso. Ademais, não há que se falar em abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, tendo em vista a complexa gama de fatores que levam à composição dos preços contratualmente estabelecidos e, repita-se, cobrados de forma internacional, com tarifários aplicados em diversos continentes do globo. É possível notar a complexidade envolvida na elaboração dos preços de sobre-estadia em território nacional, porquanto os transportadores marítimos devem considerar um sem-número de variáveis que visem resguardar o desenvolvimento da sua atividade-fim. Importa destacar que o preço de sobre-estadia é fixado pelos transportadores de forma independente e reflete uma equação financeira própria da atividade desempenhada, cuja formação está acobertada pelo sigilo do negócio necessário para a manutenção da concorrência e preservação da livre iniciativa. PROCESSO CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CAUTELAR COM PEDIDO DE LIMINAR DE EXIBIÇÃO DE DOCUMENTOS. DECISÃO AGRAVADA QUE DETERMINOU A EXIBIÇÃO DE DOCUMENTOS QUE COMPROVEM A COMPOSIÇÃO DOS PREÇOS DE SOBRESTADIA (DEMURRAGE) PRATICADO NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO. DESCABIMENTO. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO PREJUDICADO. DEU-SE PROVIMENTO AO AGRAVO DE INSTRUMENTO À UNANIMIDADE. 1- Para a concessão de uma tutela cautelar exige a lei, basicamente, a presença de dois requisitos, quais sejam: o fumus boni iuris (fumaça do bom direito) e o periculum in mora (perigo ou risco na demora). O fumus boni iuris está ligado à plausibilidade ou aparência do direito afirmado pelo próprio autor na ação principal. Em outras palavras, para que o autor do processo possa fazer jus a uma tutela cautelar terá de demonstrar que os fatos narrados na inicial são plausíveis. 2- Não se mostra razoável exigir que agravante exhiba os custos de formação de preço praticado contratualmente, ante a liberdade de contratação das partes. 3- O documento que se postula a sua exibição estabelece condições essenciais ao exercício do direito à livre concorrência e livre iniciativa, tendo em vista que busca a divulgação da fórmula do cálculo do frete. 4- Exigir a discriminação dos custos de formação de preço, acaba por revelar a margem de lucro obtida na operação comercial, o eu descer ser protegida pelo sigilo para manutenção da leal concorrência entre os comerciantes e preservação da livre iniciativa (art. 170 IV da CF). 5- Impedir ao credor de promover a cobrança da dívida - via execução - soa irrazoável, na medida em que, além de impedir o livre exercício do direito de ação (art. 5º, XXXV, da CF), põe indefinição ao direito incontestado de se cobrar uma dívida decorrente de uma atividade cujo dinamismo é essencial ao seu funcionamento. 6- Agravo de Instrumento provido. (TJPE - Agravo de

Continuação da ID 1 e 2. A entidade segue explicando a lógica por trás da cobrança de demurrage e infere que o atual modelo regulamentado pela ANTAQ é assertivo e não merece ser alterado. Ou seja, defende a manutenção do status quo.

Não se aplica

		<p>Instrumento nº 0016073-77.2015.8.17.0000; 1ª Câmara Cível; Des. Josué Antônio Fonseca de Sena; J. 19/09/2018) Destaca-se que este valor inicialmente estabelecido de sobre-estadia e mesmo os prazos de free time (isto é, de retirada e de devolução dos contêineres) podem e são negociados entre transportador e o contratante do transporte, sendo inúmeras vezes modificados em negociação entre as partes, em razão do volume ou da regularidade do transporte, em claro exemplo de liberdade contratual e de formação de preços.</p> <p>Prosseguindo na análise do Relatório da Avaliação de Resultado Regulatório, a Gerência de Regulação da Navegação traz luz aos dados dos relatórios de ouvidoria, entre os anos de 2015 e 2021, cujos gráficos apresentados indicam a grande redução de demandas relacionadas à suposta abusividade de tarifas, como inclusive foi consignado naquela oportunidade:</p>		
4	07182949000107	<p>Com o propósito de diminuir as chances de sobrestadia ou demurrage e a retenção compulsória de contêiner, a Usupport também propõe que a agência reguladora trate com a RFB/Alfândega de mecanismos alternativos que facilitem o deslocamento de carga containerizada para ambientes de custos mais baixos, bem como na desova dos contêineres, para a rápida liberação de contêineres vazios, buscando caminhos para solucionar o problema e tornar eficiente o comércio exterior brasileiro.</p> <p>Oportunamente, cumpre o registro de que a Usupport endossa o pronunciamento do advogado representante do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil, manifesto na oportunidade da Audiência Pública virtual, realizada na data 11/12/2023.</p>	<p>A sugestão é de cunho procedimental e que depende de interlocução com a RFB. Não há nesse sentido, uma sugestão que enseje alteração no texto da resolução 62 nem no Relatório de ARR.</p>	Não acatada
		<p>CENTRONAVE - Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CENTRONAVE) vem apresentar suas contribuições por ocasião da Audiência Pública nº 06/2023-ANTAQ. De pronto, antes de adentrar nas considerações apostas no Relatório de ARR Executiva GRN, é importante reiterar que a sobre-estadia é cobrada no transporte marítimo de cargas, que é uma atividade essencialmente de caráter privado. Logo, aqueles que se utilizam do transporte marítimo não são considerados como usuários em si, porquanto essa é uma figura típica dos serviços públicos, mas contratantes, dentro de uma relação eminentemente de direito privado. O contrato de transporte marítimo reflete uma convergência de vontades. Não se trata de serviço público essencial e, as partes, enquanto pessoas jurídicas legítimas e capazes, são livres para escolher com quem contratar. Neste diapasão, a liberdade contratual é corolário dos princípios de Direito Privado aplicáveis aos contratos de transporte marítimo. Nesse ponto, importa esclarecer que o contrato de transporte de cargas é serviço agregado à atividade empresarial dos importadores e exportadores de bens, que dele se valem para obter lucro, não havendo ainda qualquer vulnerabilidade entre os contratantes no transporte marítimo, como entende majoritariamente o Superior Tribunal de Justiça: (...). 7. Em regra, o contrato de transporte de cargas é serviço agregado à atividade empresarial dos importadores e exportadores de bens, que dele se valem para levar os seus produtos aos respectivos consumidores, transferindo-lhes o custo no preço final (consumo intermediário). 8. Na espécie, as recorridas não são destinatárias finais - no sentido fático e econômico - dos serviços de transporte marítimo de cargas prestado pelos recorrentes, nem foi reconhecida pelo Tribunal de origem a condição de vulnerabilidade daquelas em face destes, a atrair</p>		

5	33109000000183	<p>a incidência do CDC. (...) . E, uma vez que é uníssono que o transporte marítimo de cargas é atividade privada, ligada à atividade empresarial, realizada por partes com capacidade isonômica, tem-se que não é apropriado nomear os embarcadores/ consignatários como usuários. Feito tal esclarecimento, cumpre contextualizar historicamente a sobrestadia. Nesta linha, ressalta-se que, com o desenvolvimento do comércio marítimo, criou-se o transporte por meio de navios de contêineres, buscando, dentre outras vantagens, otimizar o transporte. Os contêineres são parte do próprio navio, e, por consequência, surgiu também a figura da sobre-estadia de contêineres, que é a indenização paga ao Transportador pela devolução intempestiva das unidades de carga. É este o instituto que foi objeto do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 da ANTAQ, que buscava desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, e é novamente alvo de análise desta Agência por meio do Tema 5.1.2 da Agenda de Avaliação do Resultado Regulatório da ANTAQ 2022. Como aposto no Relatório de Avaliação do Regulatório GRN nº. 1728696, a ARR se trata de uma ferramenta de melhoria contínua da qualidade regulatória que permite acompanhar e avaliar o desempenho de uma intervenção implementada (tanto normativa, como uma Resolução não normativa, como guias, acordos setoriais, entre outros) . Especificamente quanto ao objeto de escrutínio da avaliação de políticas regulatórias da Agência (leia-se, as previsões acerca da sobre-estadia de contêineres na Resolução-ANTAQ nº. 62 de 2021), assim consignou a Gerência de Regulação da Navegação no Sumário Executivo do aludido documento: (...)Tal intervenção regulatória é conhecida por consignar os direitos e deveres dos usuários e das empresas que atuam nas navegações de cabotagem, longo curso, apoio marítimo e apoio portuário, estabelecendo infrações. A finalidade desta forma foi a de proporcionar ao mercado um ambiente regulatório mais estável a partir de premissas calcadas no aumento da transparência e da previsibilidade das relações comerciais. E com a questão mais específica da sobre-estadia não seria diferente, tanto é que a citada norma reserva capítulo específico acerca do tema.(...) A Gerência de Regulação da Navegação prossegue, ao longo do documento, fazendo uma breve digressão quanto ao tema da sobre-estadia de contêineres e registrando o histórico da Agenda de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da Agência, destacando os Artigos 19 a 21 da Resolução nº. 62/2021, que trataram acerca da temática, cujos objetivos pré-dpuos seriam: a) estabelecer o conceito de livre estadia (free-time), b) estabelecer o conceito de sobre-estadia, c) marcos para o início e fim da livre estadia, d) obrigatoriedade da transparência e do conhecimento prévio dos valores cobrados, e) respeito aos usos e costumes (once on demurrage, always on demurrage).</p>	A contribuição não apresenta nenhuma sugestão que enseje revisão normativa.	Não se aplica
		<p>Todos os players envolvidos em operações de importação e exportação de mercadorias estão, a todo momento, cientes das tarifas cobradas pelos transportadores marítimos e dos prazos de livre utilização para cada tipo de contêiner utilizado no transporte marítimo, fator que denota a expressa previsibilidade contratual dos valores de sobrestadia cobrados no território nacional. No entanto, em benefício aos ditos players, contratantes do serviço de transporte marítimo, não raro os transportadores marítimos concedem novos parâmetros em benefício àqueles, como períodos alongados de free-time</p>		

6	33109000000183	<p>(livre utilização dos contêineres) e valores diferenciados de diárias de sobre-estadia de contêiner, que são negociados no âmbito da relação comercial. É de fundamental importância destacar a esta Nobre Agência que, em que pese exista previsão contratual com valores líquidos acerca da cobrança de sobre-estadia em caso de retorno intempestivo de cada tipo específico de contêiner, as partes contratantes usualmente negociam, de forma prévia, condições especiais ao transporte marítimo, em especial quando a operação envolve grandes quantidades de mercadoria transportada. Trata-se, ao fim e ao cabo, do corolário do princípio da liberdade contratual, insculpido no Artigo 421, do Código Civil de 2002, que assim rege: A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato. É dizer: a todo o momento, independentemente da adoção de condições previamente afixadas no contrato de transporte marítimo, ou de novos parâmetros negociados pelas partes contratantes para com os transportadores marítimos, os players estão cientes dos valores que serão cobrados em caso de descumprimento contratual - qual seja, a devolução dos contêineres em observância aos prazos de free-time acordados. O aumento da transparência e da previsibilidade também foi elogiado pela Gerência de Regulação da Navegação no texto do Relatório de Avaliação de Resultado Regulatório, ao destacar que se enxergam claros benefícios da intervenção regulatória analisada haja vista ir ao encontro do aumento da transparência, mitigação da assimetria de informação e como consequência derradeira contribuir para um maior balanceamento da cadeia logística uma vez que estabelece regras claras para que o mercado, dentro da sua liberdade, consiga atingir maior eficiência, que aliás é um dos princípios estabelecidos de serviço adequado na RN-18/2017.</p>	<p>Novamente a contribuição parece ser uma continuação da ID 5, se atendo ao elogio da norma no tange ao aumento da transparência no mercado desde sua vigência, contribuindo também para um maior balanceamento da cadeia logística como um todo.</p>	<p>Não se aplica</p>
7	33109000000183	<p>III. CONSIDERAÇÕES FINAIS 52. Por fim, conforme se observa da Síntese Conclusiva do Relatório de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR), diante dos resultados positivos trazidos a partir da política regulatória implementada pela Resolução nº. 62/2021, especificamente no que se refere à sobre-estadia de contêineres, a Gerência de Regulação da Navegação opinou pela continuidade da regulamentação existente, nos seguintes termos (§ 137): (...) Por todo o exposto considera-se que a intervenção regulatória avaliada (RN-18/2017, atual Resolução-ANTAQ nº. 62 de 2021) especificamente no que tange aos aspectos regulamentados de sobre-estadia de contêiner não necessitariam no presente momento passar por processo de revisão ou revogação normativas, ao passo que se recomenda que seja dada CONTINUIDADE à regulamentação atualmente existente. (...) - grifo nosso. Assim, de forma a consolidar os entendimentos acima expostos, no que se refere às contribuições atinentes à Audiência Pública nº 06/2023, reiteramos que: Todos os players envolvidos em operações de importação e exportação de mercadorias estão, a todo momento, cientes das tarifas cobradas pelos transportadores marítimos e dos prazos de livre utilização para cada tipo de contêiner utilizado no transporte marítimo, fator que denota a expressa previsibilidade contratual e ampla publicidade dos valores de sobre-estadia cobrados no território nacional. A sobre-estadia é primordial para a manutenção da logística global, evitando-se desabastecimento de mercadorias e contribuindo para um fluxo logístico mais célere e menos custoso, em</p>	<p>A contribuição corrobora com as conclusões do relatório de ARR quando recomenda a continuidade da regulamentação atual em relação à sobreestadia presente na Resolução 62.</p>	<p>Não se aplica</p>

		<p>perspectiva micro, e ao desenvolvimento contínuo da atividade econômica dos países, em um cenário macro. A sobre-estadia de contêineres já configura verdadeira praxe de mercado, sendo ínfima a quantidade de denúncias ou disputas abertas para discussão da referida cobrança vis-à-vis a quantidade de contêineres movimentados nos portos brasileiros, todos os anos. Revela-se como melhor opção a continuidade da política regulatória atual quanto à regulamentação da sobre-estadia de contêineres, regida pelos Artigos 19 a 21 da Resolução-ANTAQ nº. 62 de 2021.</p>		
8	35198030000139	<p>A ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE DIREITO MARÍTIMO, ADUANEIRO E PORTUÁRIO - ANDMAP, inscrita no CNPJ nº 35.198.030/0001-39, informa ainda ter encaminhado o texto na íntegra através do e-mail anexo_audiencia062023@antaq.gov.br como determinado no AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2023-ANTAQ: Art. 12. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias ou BL, até a liquidação relativa ao pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa, vedada a retenção por quaisquer outras justificativas. Aspecto crítico: Ante a edição da referida norma, parte relevante do mercado de transportes tem exposto os transportadores marítimos e os agentes intermediários a fragilidade documental, a medida que há claríssimo conflito normativo, e no mercado atual tem havido dispensa a via original do Conhecimento de Embarque em razão do dispositivo em comento. A fragilidade aos transportadores marítimos e os agentes intermediários repousa ao fato que o Conhecimento de Embarque, em sua via original, ostenta posição de um dos mais importantes documentos no comércio exterior, e sua via negociável representa título de crédito, bem como prova de legitimação quanto a carga a ser reivindicada no ponto de destino. Neste propósito, uma vez emitidas as vias originais do Conhecimento de Embarque, e entregues no ponto de embarque, a negociabilidade do referido documento ficaria a cargo dos tomadores do transporte (shipper/exportador e/ou consignee/importador). Portanto, caberia ao portador da via original emitida remeter uma dessas originais ao tomador no ponto de destino, sem mais ingerência do transportador marítimo e agentes intermediários, que inclusive estão legalmente impedidos de emitir novas vias. Dado exemplo bastante corriqueiro, atualmente os transportadores marítimos e os agentes intermediários estão impedidos de reter cargas por falta de apresentação de via original do Conhecimento de Embarque, satisfazendo-se os mecanismos logísticos ao que se denomina de documento equivalente. Portanto, racionalmente, e sob o prisma da pirâmide de Kelsen e hierarquia das Leis, o artigo 12 da Resolução ANTAQ nº 62/2021 submeter-se-ia a normas hierarquicamente superiores, que ao seu critério exigem a apresentação da via original do Conhecimento de Embarque. NOVA PROPOSTA DE REDAÇÃO: Art. 12. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários, somente poderão reter mercadorias até a liquidação relativa ao pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa, vedada a retenção por quaisquer outras justificativas. Parágrafo único: Sem prejuízo as hipóteses previstas no caput, a entrega das mercadorias ainda estará condicionada a apresentação da via original do conhecimento de embarque ou documento equivalente, como exige o art. 754 da Lei nº</p>	<p>Sobre a primeira parte da contribuição que versa sobre alteração na redação do artigo 12, informa-se que na época da elaboração da norma a preocupação preçpua foi a de elencar hipóteses em que poderiam ser retidas as mercadorias, com inspiração no Decreto-Lei nº 116.</p> <p>A questão que envolve a documentação ser ou não original nem é abordada no dispositivo em comento. De toda a sorte, entende-se que a questão pode ser objeto de futura melhoria na Resolução, não sendo, porém alvo de análise no âmbito da ARR até porque versa sobre dispositivo que não se relaciona diretamente ao objeto da ARR, qual seja: demurrage (arts. 19 a 21).</p> <p>A segunda parte da</p>	Não acatada

	<p>10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil, e demais leis aplicáveis. OUTRO DISPOSITIVO LEGAL A SER REVISADO Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado: I - no embarque, a partir da data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) pelo embarcador no local acordado; e II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no local acordado. Portanto, a utilização do baú metálico se dá por livre iniciativa e conveniência dos usuários (importadores/exportadores), ao passo que poderiam movimentar suas cargas requerendo a desova sob o ônus e custos pelo manuseio das cargas soltas (desunitizadas). Portanto, a utilização do contêiner é conveniente aos usuários, no entanto a retenção destes equipamentos afeta a frota dos transportadores, que lidam com custos recorrentes de reposição destas unidades, o que admite que a posse dos baús seja livremente negociada, tanto nos períodos, diárias e isenções. Diante do acima proposto, o free time, ou prazo livre de estadia, é o período isento de cobrança, o qual é livremente negociado entre os contratantes, e visa conceder a conveniência aos usuários para gerenciar seus fluxos logísticos com redução de custos. Todavia o benefício deveria ser interpretado com reciprocidade, a medida que os prazos concedidos e negociados com os transportadores marítimos e/ou agentes intermediários deveriam ser rigorosamente cumpridos pelos usuários, sob pena da incidência das sobre-estadias. Neste aspecto, o free time, ou prazo livre de estadia, enquanto utilizado como uma conveniência logística aos usuários, deve ser interpretado como bônus de pontualidade e estímulo de adimplemen NOVA PROPOSTA DE REDAÇÃO: Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado: I - no embarque, a partir da data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) pelo embarcador no local acordado; e II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no local acordado. Parágrafo único: O prazo de livre estadia é livremente negociado entre as partes, como incentivo a devolução do equipamento e poderá ser contratualmente reduzido ou revogado na hi</p>	<p>contribuição, qual seja, a sugestão de alteração no art. 20 da resolução 62 é dispensável uma vez que o já é homenageado na norma em apreço a autonomia de vontade em relação ao prazo do free time sendo, portanto, aspecto negociado entre a relação contratual de cunho privado. Nesse sentido, seria redundante abordar o prazo de free time como livremente pactuado.</p>	
	<p>Parte 1 de 3 - itens 1 a 12 - Contribuição do CECAFÉ (congrega 120 associados que exportam 145.000 TEUs/ano), da LOGÍSTICA BRASIL e da ANFACER (congrega 63 associadas que exportam 45.000 TEUs/ano) para a AP n.º 6/2023 da ANTAQ - ARR sobre-estadia de contêiner - Osvaldo Agripino - Advogado, Agripino & Ferreira Advogados 1. Primeiramente, parabenizamos a Antaq pela iniciativa, qualidade e conclusões do Relatório da ARR, datado de 25/11/2022, em tema complexo que é um dos mais relevantes para o serviço adequado no transporte marítimo de contêiner, especialmente as condições de previsibilidade, modicidade e eficiência, ressaltando-se que o direito ao serviço adequado vem sendo sonogado do usuário pela inexistência de critério para identificar abusividade na sobre-estadia, quando o período de sobre-estadia é grande, de modo que não há modicidade nesses casos. 2. Em face do formato adotado por essa Agência, as contribuintes informam que enviarão os documentos mencionados através do e-mail: anexo_audiencia062023@antaq.gov.br 3. As entidades acima ficam felizes por poderem participar dessa luta há vários anos e verem a curva de aprendizado dessa Agência, não somente para o mercado brasileiro, mas para outros modelos regulatórios. 4. Nesse passo,</p>		

9

0344928000108

seguem os comentários e contribuições: I - Sobre as Recomendações Técnicas da ARR - itens 139 e segs. 5. As entidades acima concordam com as recomendações técnicas do item 139 da ARR, todavia, como tem relação direta com o tema objeto da ARR, no que tange à metodologia para identificar a abusividade na sobre-estadia - item 2.2. da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021, em ROD realizada em 23/03/2023 (Proc. nº 50300.010899/2020-14), ou seja quatro meses depois da conclusão da ARR, essa Agência decidiu arquivar a minuta de metodologia, por 4 x 1 (vencido o Relator). 6. Essa decisão surpreendeu os usuários e ensejou recurso parte do CECAFÉ e da LOGÍSTICA BRASIL (processo nº 50300.006635/2023-17, com apoio de várias entidades nacionais e regionais de usuários, dentre as quais a ANFACER, onde se encontram as procurações para os advogados abaixo subscritos, para que o Acórdão nº 120/2023 seja reformado com a manutenção do voto do Relator. 7. Dessa forma, reitera-se o teor dos argumentos e pedido do recurso acima, que se encontra aguardando decisão, bem como urgência na solução do problema, vez que transcorridos sete meses da interposição do mesmo, ressaltando-se que o processo condutor teve início em 2020 e que em outra oportunidade (processo nº 50300.012622/2018-10 e processo condutor nº 50300.006313/2018-01), essa Agência também se recusou a regular a sobre-estadia de contêiner, ao acolher relatório do Diretor Relator Francisval Mendes, que sustentava que a sobre-estadia não é objeto de regulação da Antaq, pois não é tarifa e nem frete. 8. Mencione-se que os usuários continuam sofrendo problemas por falta de limitação do valor da demurrage-detention, tal como no processo de cumprimento de sentença nº 5001637-33.2021.8.24.0126, da 1ª. Vara de Itapoá, SC, no qual um importador, após decisão do TJ-SC, pagou US\$ 1,39 milhão (US\$ 257.410) pela demurrage de um contêiner, cujo frete foi US\$ 6.063 e o valor da carga US\$ 78.386, ou seja, 42,45 vezes o valor do frete e 3,28 vezes o valor da carga, conforme sentença (doc. 01), acordo (doc. 02) e artigo do presidente da USUPORT SUL (doc. 03), Sr. Aluisio Selomar Saft de Oliveira, publicado na Portos e Navios. 9. Como visto, o modelo atual tem servido como uma enorme cláusula de barreira para os usuários do transporte marítimo de contêiner entrarem e permanecerem no comércio marítimo. Os custos de transação são absurdos. 10. Em relação ao ARR, algumas outras ponderações são relevantes: II - Sobre a falta de previsibilidade e de modicidade na cobrança de sobre-estadia - itens 122 e seguintes Exemplos da Transparência e publicidade dadas pelas empresas 11. Acerca da metodologia para coleta de valor da diária de sobre-estadia (detention e demurrage), verificou-se um problema de assimetria de informação, pois a Antaq ao informar as tabelas da CMA-CGM, Cosco, Hapag-Lloyd, MSC, Maersk e One, como exemplos de transparência e publicidade dadas pelas empresas (itens 122 e 123), não têm conhecimento do valor e das cláusulas contratuais que os agentes intermediários cobram efetivamente na ponta. 12. O universo de empresas que cobram sobre-estadia não é seis, mas sim de centenas de agentes intermediários que cobram valor em alguns casos até 5 vezes aquele cobrado pelo armador, tal como no caso de um agente intermediário que opera contêiner do armador NYK e cobra 5 vezes a diária US\$ 300 e o armador R\$ 60 e o free time é de 4 dias, enquanto o agente não concede free time (processo n. 0308920-20.2015.8.24.0033, 3ª Vara Cível de Itajaí). A assimetria de informação é imensa e

A contribuição se inicia mostrando descontentamento da entidade em relação à decisão proferida no Acórdão 120/2023. Sobre este aspecto, registra-se que este tema foge ao escopo do presente processo e, portanto, não será examinado.

Quanto à segunda parte, que começa apontando para o problema de assimetria de informação no que tange aos agentes intermediários, esta setorial entende que a contribuição é pertinente uma vez que o relatório de ARR trouxe como escopo a transparência dos transportadores marítimos efetivos. **Assim, registra-se oportuno que a Agência amplie o alcance no intuito de verificar se o mesmo princípio estaria sendo atendido também pelos agentes intermediários.**

Parcialmente acatada

		proporciona abusos.		
10	36942798819	<p>O ponto central do debate em relação à sobre-estadia de container está relacionado ao modo como se definem os valores das diárias: Se, por exemplo, o contêiner ficou fora da disposição do transportador por 70 dias em razão do atraso na devolução, deve-se questionar: quantos fretes o transportador deixou de fechar nesse período? Em 70 dias ele poderia ter fechado no máximo 2 fretes, considerado um transit time médio de 30-40 dias. Logo, perdeu, algo em torno de USD 4k, se considerarmos numa média bastante generosa que o frete custa USD 2k. Portanto, USD 4k seria uma indenização justa pelos 70 dias que ficou sem o contêiner. Simples assim. Os argumentos abaixo já defendidos em processo judicial reforçam essa ideia: 1. O estabelecimento de valores de diárias de sobre-estadia prefixados em tabelas comunicadas aos usuários de contêiner, ou avençados em contrato adesivo, devem ser estabelecidos segundo algum critério, pois, conforme a doutrina e jurisprudência pátria afirmam, a presente cobrança tem natureza indenizatória. 2. Além disso, a importância de se ter clareza nos critérios adotados, é de tamanha relevância, justamente porque o abuso de direito é considerado ilícito civil, nos termos do artigo 187, do Código Civil, e também porque a lei veda o enriquecimento sem causa, por força do artigo 884, do mesmo Diploma. 3. Pois bem. No caso vertente, qual foi, especificamente, o critério adotado para se fixar o valor das diárias? 4. E a resposta para essa pergunta é: NENHUM! 5. Simplesmente não há qualquer parâmetro, nem critério objetivo, para se fixar as diárias de sobre-estadias. 6. Mas, poder-se-ia argumentar: o usuário tinha a escolha de optar por outros transportadores marítimo. 7. Essa seria uma grande falácia, porque TODOS os transportadores marítimos trabalham da mesma maneira, ou seja, com contratos de adesão que não permitem qualquer margem para discussão, e com valores de diárias de sobre-estadia de contêineres sem qualquer critério ou parâmetro objetivo norteador à sua fixação. 8. Portanto, fica claro que o usuário não tinha por onde escapar, pois, afinal, para cumprir o seu objetivo social e empresarial, ela tinha que contratar com algum dos transportadores marítimo à disposição no mercado. 9. Poder-se-ia dizer também: a cobrança está fundamentada nos usos e costumes. 10. Ora, mas, nem por isso se pode cobrar o que quiser, justamente em função dos artigos acima mencionados, e de todo sistema jurídico existente, justamente, para proporcionar maior equilíbrio entre as partes. 11. E se for para se invocar os usos e costumes, diga-se então, que os usos e costumes na origem da sobre-estadia, qual seja a Inglaterra ou Portugal, de onde as práticas brasileiras, obviamente, inspiraram-se, determina que as sobre-estadias tenham como parâmetro as perdas de frete, independentemente se os valores foram prefixados (demurrage) ou não (detention) . 12. Na realidade, os transportadores pretendem a legitimação pelo Poder Judiciário de um prejuízo não demonstrado, ou referenciado por uma virtualidade, um número mágico , estabelecido num determinado contrato adesivo, chamado de termo de responsabilidade . 13. Nesse sentido, por não poder nenhuma cobrança estar assim fundamentada, para se verificar se a cobrança é extravagante ou inescrupulosa, basta se comparar o valor cobrado com as possíveis perdas de frete. 14. Diante dos supostos 70 dias de sobre-estadia de dois contêineres, o transportador cobra o valor de R\$ 51.104,33 (cinquenta e um mil e cento e quatro reais e</p>	<p>A contribuição avança acerca de critérios de suposta abusividade em relação aos valores cobrados bem como perpassa sobre a discussão da natureza jurídica, fatores que fogem ao escopo deste projeto e que, inclusive já foram alvo de análises em processos específicos.</p>	<p>Não acatada</p>

	<p>trinta e três centavos). 15. Segundo dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, na Review of maritime transport de 2017 (docs. anexos), o frete de um contêiner de 20 pés da China para a América do Sul - tal qual é o caso aqui tratado - custou em 2016 o valor médio de US\$ 1.644,00. 16. Se em 70 dias poderia o transportador ter fechado, em média, dois fretes, sendo um para cada contêiner, teria ela perdido um total de US\$ 3.288,00, o que em reais, com a taxa do câmbio da época (R\$ 3,25), perfaria o valor de R\$ 10.686,00. 17. Trata-se, assim, de uma diferença de R\$ 40.418,33 em relação ao valor pretendido R\$ 51.104,33. 18. Com esses dados, fica claramente demonstrado que além de os valores das diárias da sobre-estadia de contêiner, impostos pelo transportador, assim como é feito por todos os outros transportadores marítimos, em contrato de adesão, não se basearem em qualquer parâmetro objetivo de estipulação, também desencadeiam cobranças extremamente abusivas e extravagantes, sem qualquer respaldo em critérios minimamente aceitáveis, em desacordo com a legislação e o ordenamento jurídico vigente.</p>		
	<p>Em que pese o fato de que a cobrança de preço ou multa de sobrestadia de contêiner só veio a ser formal e legalmente reconhecida pelo agente regulador em 2017, com o advento da Resolução nº 18/2017, atual Resolução Normativa nº 62/2021, pode-se dizer que jamais houve controvérsia quanto a sua legalidade, posto se tratar de prática comercial também adotada em outros países, afinal é reconhecida a ocupação de espaço em armazenamento e a retenção do contêiner que necessita ser utilizado pelo proprietário, após o prazo pactuado. Nota-se que com a Resolução nº 18/2017, a ANTAQ adotou como enfoque exclusivo a garantia da transparência e previsibilidade da cobrança mediante a previsão que determina ao transportador marítimo, proprietário ou depositário do contêiner o dever de disponibilizar ao embarcador os valores da sobrestadia e o número de dias de livre estadia até a confirmação da reserva (art. 19), bem como informações relativas a identificação do contêiner e o valor diário de sobreestadia a ser cobrado a partir do 1º dia de contagem da sobrestadia (§ 4º, art. 21 da Resolução Normativa nº 61/2021. Decorre, assim, que ao não estabelecer um teto sobre a cobrança, a Agência entendeu por bem fazer valer o preceito da liberdade de precificação, não obstante a demanda dos usuários embarcadores que traz apelo a adoção de uma metodologia para a apuração de possíveis abusividades mediante critérios objetivos pré-fixados, como a estipulação de um teto. Dito isto, cabe, primeiramente, pontuar que a Usuport discorda inteiramente sobre a alegação presente no parágrafo 49 da ARR, de que a liberdade contratual entre as partes é ampla, posto que não se coaduna com a realidade e efetiva prática: a natureza do contrato é de adesão, e em assim sendo, os preços relativos à multa de sobrestadia, bem como o período de free time, são estabelecidos unilateralmente pelos armadores, não havendo espaço no campo negocial. É aceitar ou não entregar/receber a carga. Observa-se que a oferta do transporte marítimo é pequena em função da pouca concorrência, o que impõe uma atuação do agente regulador efetiva no sentido de propiciar uma disputa leal de mercado, combatendo a cartelização do setor, uma vez que a não atuação seria caracterizada como omissão em prejuízo ao</p>	<p>Mais uma vez a contribuição versa sobre suposta discordância do atual enfrentamento do tema pela Agência. Frisa-se que este não é o espaço oportuno para retornar o debate.</p> <p>Além disso, os fundamentos da decisão de não se optar pela metodologia de abusividade de sobrestadia estão dispostos no Acórdão</p>	

11	07182949000107	<p>país. Não menos importante é a ressalva de que a estipulação de valor máximo não se trata de violação a liberdade de precificação, mas de adequação a realidade de um mercado regulado, de modo a evitar abusos, como já se constatou em cobranças cujos valores estão em disparate aos preços cobrados no exterior, levando empresas, sobretudo as de menor porte, ao pagamento de dívidas insolvíveis, constituindo-se em grave barreira à competitividade brasileira e, o pior, à inserção no mercado de novas empresas entrantes na exportação e importação. Acerca dos litígios que envolvem a matéria, antes de mais nada, cumpre salientar que é nítido que o fato gerador da cobrança a título de sobrestadia de contêiner é situação totalmente indesejável para ambas as partes contratantes: para o embarcador tomador do serviço, há um dispêndio financeiro extra ao custo já considerável que engloba toda a cadeia de movimentação da carga e posterior devolução do contêiner, seja na importação ou na exportação, e ao armador, em uma visão mais superficial, a indisponibilidade de contêiner que seria reservado a outro embarcador. Partindo-se dessa premissa, tem-se que o sentido certo para a boa regulação da matéria envolve provisões normativas que possam influir numa menor incidência de seu fato gerador, o que, para a Antaq, importaria, também, na redução de processos administrativos que versam sobre o tema. Vale dizer, a necessidade de uma ativa e constante atuação da Antaq em processos administrativos que têm por objeto conflitos que giram em torno de um tema em específico, quando frequentes ou em números irrazoáveis, por lógica, denota a falta de uma regulação mais adequada, posto que a atividade regulatória tem como uma de suas premissas o zelo pela harmonia e equilíbrio entre os agentes atuantes no setor, postulados estes que, para serem alcançados, exige-se que as situações de potencial conflito sejam antes remediadas ou mesmo sensivelmente reduzidas pela boa regulação. Segundo relatório publicado na ARR, cerca de 35,37% das demandas a título de Tarifa abusiva na navegação são especificamente sobre demurrage, mas que teria ocorrido uma queda no número de processos administrativos que têm por objeto a impugnação do tema, levando a agência a concluir que a norma alcançou seu objeto. Contudo, tal informação não se coaduna com o real cenário, posto que é problemático o alto índice de demandas judiciais que têm por objeto a multa decorrente da sobrestadia de contêineres, fato este ignorado pela ARR.</p>	<p>120/2023.</p> <p>Nesse sentido, entende-se que a contribuição não tem o condão de ensejar qualquer tipo de alteração tanto no relatório de ARR quanto na resolução 62.</p> <p>Por fim, com o fito de aprimorar o acompanhamento do mercado, informa-se que já está em construção a elaboração da base de dados junto aos players do mercado justamente visando verificar o cenário decorrente das cobranças de sobrestadia.</p>	Não acatada
		<p>Frisa-se, o Poder Judiciário ainda é a principal via para dirimir os conflitos pertinentes ao tema, e, vale lembrar, a falta de uma metodologia voltada para apuração de potenciais abusividades, com critérios objetivos bem definidos em lei, tem colaborado significativamente para um cenário de insegurança jurídica e não uniformização dos julgados. Cabe notar que a ARR da Resolução Normativa nº 61 carece, também, de uma apuração mais exata, isto é, em números, sobre as principais causas resultantes da demurrage e o percentual representativo de cada uma delas, não bastando apenas apontá-las. De toda sorte, no entender da Usuport, considera-se como sendo de pleno alcance da norma a redução da ocorrência da demurrage a partir da dilatação do prazo correspondente ao free time, estabelecendo na norma um período mínimo adequado com base nos dados extraídos pela própria Agência. Se, por um lado, reconhece-se que não há como a norma reguladora ter o condão de afetar positivamente as deficiências</p>		

12	07182949000107	<p>logísticas e de infraestrutura causadoras da demurrage, como se relata na ARR, por outro lado, é totalmente possível, por uma questão lógica, mitigar as chances de extrapolação do prazo a partir de sua dilatação, sobretudo quando a própria Agência reconhece que há uma inadequação entre a realidade e o prazo de free time comumente adotado frente as mais diversas situações causadoras que fogem a vontade do embarcador. Assim, em situações como cobrança de sobrestadia de contêiner que decorre de atraso na liberação da carga pelos agentes de fiscalização tributária ou sanitária, a estipulação, em norma, de um prazo mínimo com folga de dias adequada à realidade, considerando todo o rigor e burocracia da fiscalização, diminuiria as chances de ocorrência de seu fato gerador e, por consequência, o número de demandas, em que pese, vale refrisar, não haver um levantamento na sobre o percentual que essas causas representam. Além disso, ainda sobre a demurrage proveniente de atraso na liberação da carga, é oportuna a menção ao estudo de TRS na Exportação realizado pela RFB, em que se constatou que o tempo médio de liberação da carga no modal marítimo é de 193,6 horas, contra 34,72h do modal aéreo e 5,34 do modal rodoviário. Diante desse cenário tão discrepante, com o fim de colaborar para a mitigação da ocorrência de sobrestadia de contêiner, seria importante, também para o bem do usuário embarcador e o custo-Brasil, uma atuação administrativa da Antaq de modo complementar a sua atuação normativa, no sentido de fomentar o planejamento de políticas e programas junto a Receita Federal do Brasil, voltadas para a facilitação dos trâmites fiscais que repercutissem na diminuição do tempo de liberação da carga, oportunizando, inclusive, ao embarcador a devolver do contêiner em tempo hábil. O tempo excessivo para liberação da carga no modal marítimo, de um lado, é indicativo de grave ineficiência que gera alto custo ao exportador/importador brasileiro e, do outro, é fonte de aumento de lucro de transportadores marítimos e terminais de contêiner. Neste sentido, impõe-se a atuação da Antaq. Já ao final, o ARR conclui que tanto a quantidade de processos em si não é numericamente relevante, quanto a infração cometida propriamente dita é menor ainda, além de que a grande maioria dos mesmos não lograram êxito ou no cometimento da infração em si, ou na dificuldade de comprovação da autoria e materialidade (parágrafo 128). Tal cenário, contudo, contrasta com a realidade na qual se nota a insatisfação com os valores cobrados à título de sobrestadia de contêiner, evidenciada pela grande mobilização de diversas entidades representativas dos embarcadores no apelo por uma metodologia voltada para apurar potenciais abusividades, cuja carência a própria agência admite como sendo fator que impede estabelecer os parâmetros necessários a caracterização da abusividade. Cabe novamente registrar que a Usupport entende que a determinação de um valor-teto precedente a conclusão do processo administrativo em que se discute a pertinência de uma metodologia não fulmina um dos preceitos do livre mercado, qual seja, a liberdade de precificação, mas sim confere ao embarcador maior segurança na viabilidade do negócio, não representando uma barreira comercial para a entrada de novos interessados, sobretudo porque o cumprimento do prazo estabelecido para a devolução, muitas das vezes, não depende exclusivamente do embarcador, considerando todas as situações que contribuem para gerar o atraso.</p>	<p>Novamente consigna-se que o projeto que culminou na elaboração do relatório de ARR não é a esfera adequada para se discutir eventuais divergências de opinião sobre a criação de metodologia que vise apurar abusividades nas cobranças.</p> <p>Sobre o aprimoramento na apuração das causas, informa-se que este é justamente um dos principais objetos no âmbito da criação da base de dados já apontada na ID 11.</p> <p>Quanto à sugestão de dilatação do prazo de free time a ser estabelecido em norma, entende-se como situação muito sensível e até temerária pois, além de adentrar em aspectos negociais privados, o fato inevitavelmente encareceria o valor da demurrage visto que os transportadores iriam repassar esse custo de "gratuidade" na hora de cobrança da sobrestadia devida.</p>	Não acatada
----	----------------	---	---	-------------

13	0344928000108	<p>Parte 2 de 3 - Itens 13 a 18 - Contribuição do CECAFE, LOGÍSTICA BRASIL E ANFACER. 13. Pode parecer que há transparência no mercado de sobre-estadia de contêiner, mas não é, vez que limitada, pois a quase totalidade dos agentes intermediários que cobram sobre-estadia não disponibiliza no site da empresa o valor e as condições da sobre-estadia, embora em alguns casos tenham essa tabela registrada em cartório de Santos. 14. Como exemplo, tomemos o caso da cobrança do agente DACHSER BRASIL LOGÍSTICA LTDA contra a IMPORTS COMERCIAL IMPORTADORA LTDA, 0000997-10.2017.8.16.0052 (Cumprimento de Sentença), na Vara Cível de Barracão (PR), para embasar valor de diária em execução, o agente usa três tabelas (Condições Gerais) de agentes intermediários (doc. 04), Cobrac Log (fls. 55-64), Overseas (fls. 65-77) e Gold Leg (fls. 78-84). 15. Essa tabela é usada como parâmetro para o valor da cobrança, mas é desconhecida pelo usuário, ademais o valor da diária per se precisa ser analisado em cada concreto, para verificar se há modicidade. Quando o contêiner fica muitos dias em sobre-estadia, o valor cobrado pode ser imódico. 16. No processo nº 1006716-42.2022.8.26.0006, que tramita na 3ª. Vara Cível do Foro Regional VI - Penha de França, a autora FCA COMÉRCIO EXTERIOR E LOGÍSTICA LTDA, exige de US\$ 290 a US\$ 500/Dia de demurrage (doc. 05), dos usuários AGATHA TRADING e JF COMEX. DO BANCO DE DADOS COM AS INFORMAÇÕES DO PAGAMENTO DA SOBRE-ESTADIA. NÃO INFORMAÇÃO SERÁ CONSIDERADA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA COM PAGAMENTO DE MULTA II.a) ANTAQ não pode continuar permitindo que os armadores e agentes intermediários continuem cobrando valor da diária sem que a ANTAQ tenha previamente o registro desse valor, do período de free time e das cláusulas contratuais. 17. Nesse sentido, como se trata do modelo regulatório é ex post, é importante que a Agência, na linha do que já foi decidido no processo arquivado da metodologia, pendente de recurso, caso a Agência não opte por exigir o registro prévio do termo de responsabilidade e devolução do contêiner ou das condições gerais do negócio (com cláusulas e valores da sobre-estadia), crie um banco de dados, tal como sugerido pelo voto relator da Diretora Flávia Takafaschi no processo da metodologia para identificar abusividade da sobre-estadia, que foi aprovado em ROD. 18. Para o Banco de Dados, a Antaq deve exigir do agente intermediário e do armador que forneça os seguintes dados de cada cobrança extrajudicial e judicial onde tenha havido o pagamento da sobre-estadia, seja por usuário ao agente intermediário/armador, seja por agente intermediário ao armador, sob pena de multa, em caso de descumprimento dessa obrigação: i) nome das partes: credor (agente ou armador), e devedor (usuário ou agente intermediário) ii) dias de livre estadia iii) valor da diária de sobre-estadia de acordo o número de dias iv) valor pago a título de sobre-estadia, e condições de pagamento v) cláusulas contratuais e condições gerais do negócio vi) termo de acordo vii) Nota de débito discriminando o valor e os serviços cobrados viii) se cobrado em US\$ convertido em R\$, informar o câmbio oficial do acordo/pagamento e o câmbio do valor cobrado, com a taxa ptax (para identificar abusividade, pois há casos de cobrança de até 12% (ver Nota Técnica nº 70/2021/GRM/SRG - SEI 1423940-50001.048146/2021-37) ix) número do processo judicial e Vara</p>	<p>A contribuição encontra eco na realidade, ou seja, realmente não é comum encontrar no website dos agentes intermediários uma tabela contendo valores e condições da cobrança de sobrestadia.</p> <p>Nesse sentido, no bojo da elaboração da já citada base de dados em construção, ampliar-se-á o escopo para que seja inserida na base uma amostragem dos agentes intermediários.</p> <p>Assim, reconhece-se que há de ser ampliada a transparência e a previsibilidade que já existe por parte dos armadores para os agentes intermediários.</p> <p>Tanto a coleta dessa base de dados quanto um trabalho de conscientização e mudança de paradigma podem ser importantes na ampliação da transparência, que atualmente é deficiente.</p>	Acatada
		Parte 3 de 3 - Itens 19 a 24 - Contribuição do CECAFÉ, da LOGÍSTICA BRASIL e da ANFACER.		

14	03449280000108	<p>SUGESTÃO DE INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA POR NÃO CONTRIBUIÇÃO DO PRESTADOR DE SERVIÇO RECEBEDOR DE SOBRE-ESTADIA NA CRIAÇÃO DO BANCO DE DADOS, TAL COMO JÁ DECIDIDO NO PROCESSO DA METODOLOGIA PARA IDENTIFICAÇÃO DA ABUSIVIDADE PENDENTE DE ANÁLISE DE RECURSO, PARA QUE A AGÊNCIA TENHA DADOS MAIS PRÓXIMOS DA REALIDADE DO MERCADO, E POSSA FAZER UMA REGULACÃO EFICAZ. 19. Sugere-se a inclusão do inciso VII, no art. 28, da Resolução n. 62/2021: Art. 28. Constituem infrações administrativas de natureza grave: (...) VIII - não informar à Antaq, através de sistema criada pela Agência, as seguintes informações, quando houver recebimento de valor de sobre-estadia de contêiner por parte de transportador marítimo ou agente intermediário, cobrado de usuário ou de agente intermediário, nesse caso como usuário, decorrente de acordo extrajudicial ou judicial, ou cumprimento de sentença: i) nome das partes: credor (agente intermediário ou transportador marítimo), e devedor (usuário ou agente intermediário); ii) dias de livre estadia; iii) valor da diária de sobre-estadia; (iv) número de dias; v) valor pago a título de sobre-estadia e condições de pagamento; vi) cláusulas contratuais e condições gerais do negócio; vii) termo de acordo; viii) nota de débito discriminando o valor e os serviços cobrados; ix) se cobrado em US\$ convertido em R\$, informar o câmbio oficial do acordo/pagamento e o câmbio do valor cobrado, com a taxa ptax; x) valor da carga; xi) tipo de contêiner e xi) número do processo judicial e Vara: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); III - Da matriz de risco do usuário quando há atraso causado por greve 20. Sobre a problemática de incluir o atraso decorrente de greve ou operações fiscais, denominadas de padrão , metazero ou maré vermelha na matriz de risco do usuário, quando se trata de ultrapassagem do prazo legal de oito dias. 21. No item 71 da ARR há menção ao problema acima, de modo que é necessário que a norma sofra uma alteração para mencionar que o usuário não pode ser responsabilizar por atrasos causados por servidores em greve, vez que esses devem agir com eficiência, nos termos do art. 37, caput, da CF/88, devendo ser responsabilizados inclusive por despesas extraordinárias que causarem ao usuário, quando ultrapassam oito dias, tal como reconhecido pela legislação fiscal e pelos julgados dos tribunais. 22. Por fim, recomenda-se a leitura de todos os processos que se encontram na lista em anexo (doc. 06) e que fazem parte do recurso de reconsideração acima mencionado. CONCLUSÃO 23. Reitera-se o pedido que foi feito pelo CECAFÉ, Logística Brasil e Anfacer, na Audiência Pública n. 10/2022, que trata da armazenagem adicional, enviada em 02 de julho de 2023, no sentido de, no caso da sobre-estadia cujo prazo ultrapasse os oitos dias, não seja arcada pelo usuário, mas por quem causou o atraso, com o direcionamento da cobrança do armador ou do agente intermediário a esse, independente de ser servidor público ou não. 24. São essas as contribuições. Cordialmente, CECAFÉ, LOGÍSTICA BRASIL e ANFACER Documentos que serão enviados para o email da Antaq: 01 - sentença sobre demurrage Vara Cível de Itapoá 02 - acordo no processo de demurrage acima 03 - artigo do presidente da USUPPORT SUL 04 - processo com 3 tabelas de cartórios com condições da sobre-estadia em processo de cumprimento de sentença DACHSER X IMPORTS 05 - ação de cobrança do agente FCA 06 - Tabela de processos informada no processo da Antaq - recurso de reconsideração do processo de metodologia da abusividade</p>	<p>Sobre a sugestão de inclusão de novo artigo na resolução 62 entende-se como desnecessário uma vez que a norma já prevê dispositivo infracional para o caso do regulado não encaminhar informações solicitadas pela Agência, vide art. 26, II.</p> <p>Sobre a estipulação de um prazo máximo de sobrestadia, qual seja, de oito dias, entende-se como intervenção indevida e temerária nas relações privadas com consequências negativas para toda a cadeia logística.</p>	Não acatada
----	----------------	---	--	-------------

12. Feitas as análises na forma da tabela acima, registra-se apenas que apesar das contribuições terem sido contabilizadas 15, conforme o próprio relatório 1 (2133603) trouxe, é possível perceber que na verdade muitas contribuições são continuações das anteriores. Talvez essa seja uma limitação do sistema utilizado pela ANTAQ para recepcioná-las. Provavelmente quando a contribuição atingia uma certa quantidade de caracteres era necessário que se protocolizasse uma nova contribuição no sistema. É de se observar, inclusive, que em algumas contribuições parece que ainda haveria continuação nas frases, que acabam de forma abrupta, a exemplo da ID 8.

13. Desse modo, resta consignado aqui a sugestão de que a área que gere o sistema encarregado de receber as contribuições realize aprimoramentos para solucionar essas inconsistências nas próximas oportunidades de participação social.

14. Ademais, os documentos complementares anexados aos presentes autos pelas entidades contribuintes são apenas repetições do que já havia sido contribuído via sistema, o que altera é somente o formato em que foram encaminhadas. Em que pese em alguns casos apresentarem algum tipo de informação complementar, o teor da contribuição não se altera.

15. Outro aspecto importante a ser comentado é que foram acessados os websites de uma amostra de empresas atuantes como agentes intermediários no intuito de ser verificada ou não a transparência na divulgação dos valores de sobrestadia, justamente por essa questão ter sido a contribuição acatada no rol daquelas recebidas na participação social em tela.

16. Nesse sentido, foi construída lista de agentes desconsolidadores na importação, a qual foi obtida de consulta ao extrato da base do sistema Porto Sem Papel compartilhado com a ANTAQ. O levantamento incidiu sobre os conhecimentos de embarque eletrônicos do tipo master emitidos em 2023. Além disso, os registros e as quantidades de contêineres associadas foram agrupados pela raiz do CNPJ dos agentes encontrados, isto é, pelo os 8 primeiros números do CNPJ. Isso, para evitar a dispersão dos desconsolidadores com a mesma matriz na população. Desse procedimento resultou a obtenção de 1.079 elementos e das respectivas quantidades de contêineres em conhecimentos master de 2023 para desconsolidação.

17. Os dados foram ordenados e apenas os registros correspondentes à acumulação de 80% do total de contêineres com desconsolidação foram considerados para a população em estudo. Assim, compuseram a lista final apenas os 112 elementos associados a uma quantidade de ao menos 1.356 contêineres em 2023. Essa população foi dividida em dois estratos para fins amostrais:

- 1- com os 10 maiores em quantidade de contêineres; e
- 2- com os 102 elementos restantes necessários para o acúmulo de 80% dos contêineres.

18. Considerando o parâmetro alvo como a proporção de elementos com informações de preços nos respectivos sites, a coleta de dados foi definida como censitária perante o estrato 1 e amostral no estrato 2.

19. Os cálculos amostrais sobre o estrato 2 foram realizados em consideração a um erro máximo admitido de 10%, para mais ou para menos, com um nível de confiança de 95% de se produzir estimativas dentro da margem de erro. Dessa forma, considerando a população finita de 102 elementos, foi calculado o tamanho da amostra em 50 agentes dentro do estrato 2. O desenho amostral final está exposto no quadro logo abaixo.

1. Estrato	2. Tamanho do estrato populacional (N_e)	3. Proporção do estrato	4. Tamanho amostral estrato (n_e)
1: 10 maiores	10	0,089	10
2: Maiores, com 80% dos contêineres acumulados, exceto 10 maiores	102	0,911	50
Total	112	1	60

20. Assim, tendo em vista a estratificação adotada, a estimativa não viciada do parâmetro na população de 112 elementos deve ser obtida da ponderação das proporções observadas nos dados consultados em cada estrato segundo a coluna 3 do quadro 1. Ou seja, a proporção observada no estrato 1 tem de ser ponderada pelo peso 0,089 (10/112) e a do estrato 2 por 0,911 (102/112) para a produção da estimativa final.

21. De toda a população, foi possível detectar em apenas 4 delas as informações relativas aos valores cobrados a título de sobrestadia. A seguir, elenca-se o endereço eletrônico das referidas empresas a fim de demonstrá-las:

- <https://www.handline.com.br/>
- <https://eslogistics.com.br/>
- <https://www.dmslog.com/>
- <https://brplog.com/>

22. Essa constatação indica, conforme já apontado na tabela que analisa as contribuições,

que a Agência necessita incluir os agentes intermediários no rol das entidades constantes da base de dados de sobrestadia em construção ao mesmo tempo que deve atuar com o devido *enforcement* para que o padrão do mercado se altere e essas empresas passem a atuar com maior transparência na divulgação conforme preceitua a Resolução nº 62.

SUGESTÃO DE ALTERAÇÃO NA RESOLUÇÃO 62

23. A dinâmica do mercado de transporte marítimo e a complexidade das interações globais exigem uma vigilância regulatória que seja tanto reativa quanto antecipatória. Isso significa que, além de responder aos desafios atuais, devemos estar constantemente em busca de oportunidades para inovar e aperfeiçoar nossos marcos regulatórios. Esta visão não apenas honra nossa missão institucional, mas também nos posiciona de maneira proativa diante das rápidas mudanças do cenário global.

24. O compromisso desta Agência com o aprimoramento contínuo das práticas regulatórias é um pilar fundamental para assegurar que nossa atuação permaneça relevante, eficaz e integralmente alinhada com os objetivos estratégicos de promover um transporte aquaviário eficiente, equitativo e justo. Tal comprometimento é refletido não apenas na resposta às demandas atuais, mas também na nossa proatividade em antecipar e moldar o futuro do setor.

25. Nesse sentido, fatos novos identificados, como a Final Rule publicada pela Federal Maritime Commission (FMC) dos Estados Unidos, destacam áreas importantes para o aprimoramento da nossa regulação.

26. A publicação da Final Rule pela FMC ilustra uma tendência global em direção a uma maior transparência e responsabilização no setor de transporte marítimo, enfatizando a importância de prover aos usuários informações claras e acessíveis sobre a sobre-estadia e demurrage. Este movimento global reforça a necessidade de avaliarmos continuamente nossas próprias práticas regulatórias e de considerarmos ajustes que possam melhor atender às necessidades dos usuários do transporte aquaviário, garantindo uma atuação justa, transparente e eficiente.

27. De acordo com os achados do Fact Finding Investigation nº 29, observa-se a necessidade de maior coesão nas práticas de devolução de contêineres nos Estados Unidos, com recomendações para regulamentação que assegure a comunicação efetiva e confiável das informações aos usuários. A Ocean Shipping Reform Act estabeleceu requisitos mínimos para as faturas de demurrage e detention, reforçando o mandato da FMC para definir práticas proibidas relativas à cobrança dessas taxas e garantir a emissão de regras claras dentro de um prazo determinado.

28. A Final Rule adiciona especificações ao Código de Regulamentos Federais, estabelecendo categorias claras de informações que devem constar nas faturas, promovendo assim maior transparência e permitindo uma disputa mais efetiva dessas cobranças. Essas iniciativas internacionais sublinham a importância de uma regulação que não apenas proteja os direitos dos usuários, mas também promove um ambiente de negócios claro e justo. A Res. 62 e as regulamentações subsequentes da FMC refletem um esforço contínuo para melhorar a governança e a responsabilidade no setor de transporte marítimo, enfatizando a transparência e a equidade.

29. É essencial que a ANTAQ esteja atenta a estas evoluções, incorporando as melhores práticas e lições aprendidas no cenário internacional, e adaptando-as ao contexto brasileiro para fortalecer nossa regulação.

30. Desse modo, consigna-se que, dentro deste trabalho de benchmarking internacional, os principais achados na Final Rule, classifica as informações que devem estar contidas nas faturas de detention e demurrage nas seguintes categorias:

- identificação;
- tempo;
- taxa;
- disputa;
- certificações.

31. Nesse sentido, apresenta-se quadro comparativo a fim de ser melhor elucidada a questão no intuito de comparar as duas regulações:

Final Rule	Res. 62 (dispositivo similar)
(§ 541.4) Uma fatura somente pode ser emitida para: •A pessoa que contratou o transporte marítimo; ou •O destinatário.	Art. 13. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários somente poderão cobrar valores do embarcador, consignatário, endossatário, portador do BL, devedor solidário ou daquele expressamente designado em instrumento contratual específico, sendo vedada a cobrança direta a

Uma fatura não pode ser emitida para qualquer outra pessoa.	terceiros estranhos à relação jurídica.
(§ 541.7) A fatura de demurrage ou detenção deverá ser emitida no prazo de 30 dias a partir da data em que se encerrou a demurrage ou detenção, sob pena de a parte faturada não ser obrigada a pagar a cobrança. Se a parte faturadora for um NVOCC, ela deverá emitir a fatura no prazo de 30 dias a partir da data de emissão da fatura que recebeu, sob pena de a parte faturada não ser obrigada a pagar a cobrança.	Art. 21... (...) § 4º O transportador marítimo ou o proprietário do contêiner deverá manter disponível ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL, a partir do 1º (primeiro) dia de contagem da sobre-estadia, enquanto esta durar, a identificação do contêiner e o valor diário de sobre-estadia a ser cobrado.
(§ 541.6) (a) Informações de identificação: (1) O(s) número(s) do Conhecimento de Embarque; (2) O(s) número(s) do(s) contêiner(es); (3) Para importações, o(s) porto(s) de descarga; e (4) A base pela qual a parte cobrada é a parte interessada e, portanto, responsável pela cobrança.	Art. 21 ... (...) § 4º O transportador marítimo ou o proprietário do contêiner deverá manter disponível ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL, a partir do 1º (primeiro) dia de contagem da sobre-estadia, enquanto esta durar, a identificação do contêiner e o valor diário de sobre-estadia a ser cobrado.
(§ 541.6) (b) Informações de tempo. (1) A data da fatura; (2) A data de vencimento da fatura; (3) O tempo livre permitido em dias; (4) A data de início do tempo livre; (5) A data final do tempo livre; (6) Para importações, a data de disponibilidade do contêiner; (7) Para exportações, a primeira data de devolução; e (8) A(s) data(s) específica(s) para as quais foram cobradas demurrage e/ou detenção.	Art. 19. As regras e os valores de sobre-estadia, bem como o número de dias de livre estadia do contêiner deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL. Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado: I - no embarque, a partir da data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) pelo embarcador no local acordado; e II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no local acordado
(§ 541.6) (c) Informações sobre taxas: (1) O valor total devido; (2) A regra de detenção ou sobreestadia aplicável; e (3) A tarifa ou tarifas específicas de acordo com a regra tarifária ou contrato de serviço aplicável.	Art. 19. As regras e os valores de sobre-estadia, bem como o número de dias de livre estadia do contêiner deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL. Art. 21 (...) § 4º O transportador marítimo ou o proprietário do contêiner deverá manter disponível ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL, a partir do 1º (primeiro) dia de contagem da sobre-estadia, enquanto esta durar, a identificação do contêiner e o valor diário de sobre-estadia a ser cobrado.
(§ 541.6) (d) Informações de disputa (e) Informações de certificações	Sem similar.

32. Nessa esteira, resta consignada a sugestão de aprimoramento da Resolução 62 para o próximo ciclo da Agenda regulatória da Agência à luz do benchmarking internacional apresentado em relação à FMC, com destaque para revisão dos dispositivos para que haja um estudo acerca de conteúdos mínimos dos contratos marítimos, prazo para emissão da cobrança, cobrança de caução, etc.

33. Neste momento não está sendo realizado juízo de valor, apenas sendo trazidos subsídios para eventual revisão na Resolução 62 na oportunidade de ser acatada a sugestão para que seja incluído no rol de temas a serem tratados na próxima agenda regulatória (2025-2028).

DAS CONCLUSÕES

34. Por todo o exposto, conclui-se que:

I - A partir da contribuição acatada, foi constatado que a Agência necessita incluir os agentes intermediários no rol das entidades constantes da base de dados de sobrestadia em construção ao mesmo tempo que deve atuar com o devido *enforcement* para que o padrão do mercado se altere e essas empresas passem a atuar com maior transparência na divulgação conforme preceitua a Resolução nº 62. Este fato também está registrado no Relatório de ARR Executiva GRN (SEI nº 2234988);

II - Fatos novos identificados, como a Final Rule publicada pela Federal Maritime Commission (FMC) dos Estados Unidos, destacam áreas importantes para o aprimoramento da nossa regulação.

III - Registra-se a sugestão de aprimoramento da Resolução 62 para o próximo ciclo da Agenda regulatória da Agência à luz do benchmarking internacional apresentado em relação à FMC, com destaque para revisão dos dispositivos para que haja um estudo acerca de conteúdos mínimos dos contratos marítimos, prazo para emissão da cobrança, cobrança de caução, etc.

IV - é relevante ser levado à consulta da PFA a sugestão ventilada pela entidade na ID 8, com o fito de verificar a compatibilidade ou não de dispositivo da Resolução 62 (art. 12) com o código Civil e demais legislação relacionada, sobretudo acerca da necessidade dos usuários apresentarem o conhecimento de embarque ou documento similar para entrega das mercadorias pelos transportadores (vide art. 754 do código civil, artigo 589 do código comercial, art. 554 do regulamento aduaneiro e art. 54 da IN 800 da Receita Federal). Nesse sentido, a depender do parecer jurídico, pode ser considerada uma eventual revisão.

35. Por fim, não se pode esquecer, além das sugestões apontadas acima que, conforme determinado no Acórdão nº 120-2023- ANTAQ, a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), em conjunto com a Superintendência de Regulação (SRG), iniciaram a implementação de uma base de dados para o acompanhamento do comportamento de mercado relacionado à cobrança de demurrage.

36. De toda sorte, tanto a recomendação de revisão por conta do benchmarking da FMC, quanto eventual sugestão a ser conformada pela PFA, serão levadas à cabo no bojo da próxima Agenda Regulatória da ANTAQ, cujo processo de elaboração está ocorrendo e que passará a valer para o ciclo de 2025 a 2028.

37. Encaminha-se o presente feito com as conclusões a serem submetidas à consideração superior e o seu regular prosseguimento.

É o entendimento.

MARCELO C. DONATO

Especialista em Regulação



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Carvalho de Donato, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 06/07/2024, às 10:56, 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 **2201582** e o código CRC **22A54162**.