



Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Gerência de Regulação da Navegação - GRN/SRG

## RELATÓRIO TÉCNICO Nº 10/2023/GRN/SRG

**Assunto: Minuta de resolução referente ao cumprimento do Tema 2.1 da Agenda Regulatória da ANTAQ, ciclo 2022/2024 - Avaliação da pertinência de inserção de tipificação na RN-18 (atual Resolução 62/2021-Antaq) acerca da recusa na assunção da cobrança de sobre-estadia pelo transportador marítimo ou agente intermediário nas situações em que estes foram agente causador da prestação do serviço e restam inadimplentes. - Análise das contribuições da Consulta e Audiência Pública nº 10/2022-ANTAQ.**

### INTRODUÇÃO

1. Em atendimento à Ordem de Serviço 178 (SEI nº 1971119) e Despacho SRG (SEI nº 1970266), o presente Relatório Técnico traz a análise das sugestões, após Audiência Pública, para Apresentar proposta conclusiva para a Resolução, considerando as contribuições advindas da reabertura da Audiência Pública nº 10/2022
2. A primeira rodada de participação social foi aprovada pelo Acórdão 585-2022-ANTAQ (SEI nº 1770727) e publicado no DOU em de 17 de novembro de 2022, o qual aprovou a submissão da proposta de norma para Consulta e Audiência Pública. O procedimento para envio das contribuições da Consulta e Audiência Pública iniciou no dia 28/11/2022, com término no dia 11/01/2023.
3. Em sequência, o Aviso de Audiência Pública 10/2022-ANTAQ (SEI nº 1770957) foi reaberto, sendo aprovado pelo Acórdão 217-2023-ANTAQ (SEI nº 1930308) e publicado no DOU em de 01 de junho de 2023, o qual aprovou a nova submissão da proposta de norma para Consulta e Audiência Pública. O procedimento para envio das contribuições da Consulta e Audiência Pública iniciou no dia 12/06/2023, com término dia 02/07/2023, conforme citado acórdão:

#### **ACÓRDÃO Nº 217-2023-ANTAQ**

Processo: 50300.006171/2022-50

Interessado: Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Relatora: Flávia Takafashi

Unidade Técnica: Superintendência de Regulação - SRG

Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos, que tratam da reabertura do prazo da Audiência Pública nº 10/2023-ANTAQ,

ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 543, ante as razões expostas pela Relatora, em:

reabrir, por vinte dias, o prazo da Audiência Pública nº 10/2022-ANTAQ para submissão do Relatório de AIR 5 (SEI nº 1889476) e da minuta de Resolução SRG SEI nº 1921644, visando a obtenção de contribuições para o aperfeiçoamento do Tema 2.1 da Agenda Regulatória da ANTAQ 2022/2024, "Avaliação da pertinência de inserção de tipificação na Resolução Antaq

nº 62/2021 acerca da recusa na assunção da cobrança de sobre-estadia pelo transportador marítimo ou agente intermediário nas situações em que estes foram agente causador da prestação do serviço e restam inadimplentes";

encaminhar os autos à Superintendência de Regulação (SRG) e Secretaria-Geral (SGE) para as providências decorrentes; e

cientificar a Associação de Usuários de Portos da Bahia - Usupport acerca da presente decisão.

Data da Reunião: 18/05/2023 - Telepresencial.

Especificação do quórum:

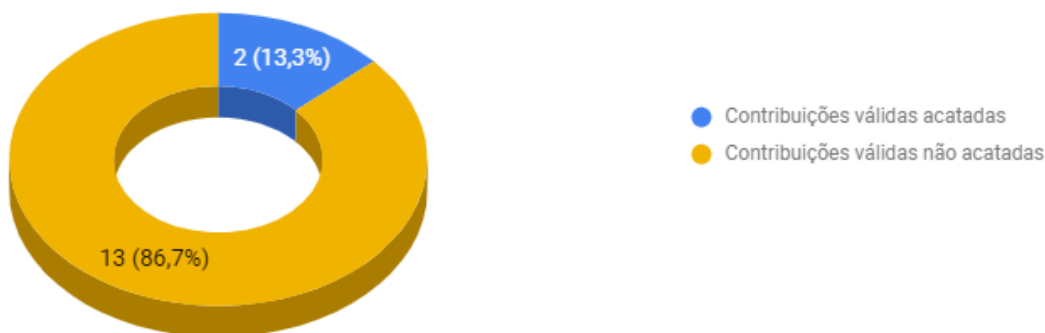
Diretores presentes: Eduardo Nery (Presidente), Flávia Takafashi (Relatora), Lima Filho, Alber Vasconcelos e Caio Farias.

4. Após a comunicação e participação social do usuários, agentes do setor aquaviário nacional e aos demais interessados em geral, serão tratadas individualmente as contribuições recebidas, manifestando-se sobre a análise final desta setorial técnica entre as opções: Sugestão acatada, parcialmente acatada ou não acatada. Acompanhada da análise foram trazidas ainda justificativas ao posicionamento escolhido, bem como o dispositivo ajustado, conforme o caso.

## ANÁLISE

5. Pelo Sistema de Audiências Públicas (SISAP), foram recebidas 15 (quinze) contribuições, analisadas por esta Gerência de Regulação.

6. Do total recebido, **2** (dois) foram acatadas (13,33%), **0** (zero inteiro) parcialmente acatadas (0,00%) e **13** (treze) não acatadas (86,67%), conforme quadro a seguir:



7. As considerações acerca das contribuições recebidas pela SISAP foram compiladas na tabela a seguir:

<b>ID 1</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para Relatório de AIR 5
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT (7182949000107)
	<b>Redação Proposta</b>	Alteração da Matriz de Risco e para quais agentes são atribuídos a responsabilidade de risco.

**Justificativa para  
Alteração**

Conforme se depreende da leitura da AIR sobre a contextualização da problemática em discussão, em princípio, a proposição da presente Audiência Pública apresenta-se com a finalidade de conferir aos Terminais Portuários uma garantia pelo ressarcimento dos custos relativos a sobrestadia na armazenagem, quando imputados ao Transportador Marítimo, diante de uma lacuna legal que permeia para uma situação de insegurança jurídica. De logo, cumpre registrar que entendemos a necessidade de dar cobertura legal aos Terminais que, por direito, devem ser ressarcidos, afinal, trata-se de uma situação de continuidade da prestação de serviço, bem como se reconhece o impacto positivo tendente a gerar com a proposição no sentido de diminuir o volume de ações judiciais que têm por objeto a sobrestadia na armazenagem. No entanto, o desfecho dessa proposição, materializada na tabela de matriz de risco, causou surpresa aos donos de carga, importadores/exportadores, ao envolverem-nos na responsabilização pela assunção dos custos da sobrestadia na armazenagem nas mais diversas situações, sobretudo porque, conforme dito alhures, a proposição, num primeiro momento, se encaminhava para trazer uma solução a um problema que envolvia somente os Terminais Portuários e os Armadores. Assim, tendo em vista os impactos potencialmente gerados pela matriz de risco aos usuários, cumpre fazer algumas considerações e objeções: • A Usuport, em consideração ao que dispõe o art. 3º, inciso II, alínea b, da Resolução 3.585/2014, compreende a ANTAQ como agente agregador, a quem compete a missão de criar um ambiente de cooperação entre os diferentes atores, visando, sempre, a equidade e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do setor, o que implica em considerar o diferenciado grau de impacto financeiro que a matriz de risco gera aos diferentes atores, o qual, sendo claramente mais gravosa ao embarcador/consignatário • Na distribuição da responsabilização pelos custos da sobrestadia na armazenagem, observa-se que o embarcador/consignatário assume o encargo na maioria das causas e em todos os três momentos/eventos, configurandose em uma distribuição não equitativa de responsabilidade • Não obstante o fato de entendermos como adequada a lógica jurídica sobre a qual se fundamenta a matriz de risco, com base na tese da responsabilidade civil decorrente dos riscos da atividade, uma vez que é aquela que se mostra apropriada para abarcar as mais diversas situações causadoras do atraso na armazenagem, não poderíamos, contudo, deixar de destacar o fato de que somente o embarcador/consignatário assume integralmente os custos pelo atraso decorrente de situações que fogem do seu domínio (caso fortuito externo/força maior) como, exemplificativamente, a “greve dos caminhoneiros” e “greve da Receita Federal”, sendo esta última ainda mais irrazoável ao consideramos o princípio da continuidade da prestação do serviço público que compete a Administração Pública perante todos os seus administrados, e não ao particular. Em contra partida e de forma antagônica, as causas atribuídas como sendo de responsabilidade dos Terminais Portuários e Transportador Marítimo dizem respeito a eventos adversos intrinsecamente ligados as suas operações, estando, portanto, dentro do seu domínio e poder de gestão, à exemplo do “atraso decorrente dos ajustes na gestão náutica”, para o Transportador Marítimo, e atraso por “problemas técnicos na instalação portuária”, para os Terminais. • Em atenção a garantia ao equilíbrio econômico-financeiro entre três

atores, há que ser considerada na distribuição da responsabilidade a proporcionalidade do impacto financeiro gerado, que para o embarcador/consignatário, há uma duplicidade da penalização: a situação de sobrestadia já é por demais penosa, pois, além do custo da própria sobrestadia, o atraso gera no dever de pagar multas pelo descumprimento de prazos contratuais, além de prejuízos a reputação da empresa dentro mercado. • O prejuízo do atraso aos terminais é, proporcionalmente, irrisório quando comparado àquele suportado pelo embarcador/consignatário, na hipótese de não desocupação do espaço: o espaço reservado para a armazenagem é a “céu aberto”, ou seja, não há grande infraestrutura que demanda alto custo de gestão, sendo restrito somente ao relativo baixo valor do arrendamento por m<sup>2</sup>, diluído ainda em uma pilha de, em média, 04 contêineres E o que aqui se propõe como mudança na matriz de risco? Em que pese ser uma Associação que representa os interesses de seus associados, usuários da prestação de serviços disponibilizados pelos demais atores, a Usupport busca uma linha equilibrada, não almejando a isenção total, mas uma reformulação da tabela que esteja em conformidade com o próprio conceito de cooperação que deve imperar entre os diferentes atores. Assim, propõe-se que haja um compartilhamento de riscos, sem custos adicionais aos donos de carga, em todas as hipóteses que não envolvem causas intrinsecamente ligadas a operacionalidade e gestão do prestador do serviço, sobretudo em relação a “greve dos caminhoneiros” e “greve dos servidores da Receita Federal” pelo seu impacto globalizado, ressalvada a hipótese de “problemas logísticos rodoviários” como causa do atraso na entrada da carga. A oneração integral da sobrestadia ao embarcador/desembarcador, por problemas de terceiro, significa o enfraquecimento dos donos de cargas brasileiros no comércio internacional, situação que a Agência reguladora deve refugar

**Análise Técnica**

Não acatada

**Justificativa da Análise**

A construção da matriz foi balizada a partir do conceito de responsabilização objetiva, ou seja, independente da culpa do agente. Logo, em que pese em muitas situações o agente não ter dado causa ao atraso este é responsabilizado tendo em vista o risco inerente ao próprio negócio. Exemplo: o armador não tem culpa das más condições meteorológicas mas se responsabiliza por atrasos decorrentes dessa situação. Ou seja, algum agente sempre terá, em alguma medida, que absorver e arcar com os riscos da atividade que se propõe a realizar.

Ademais, a ideia de compartilhamento de risco aventada é muito difícil de ser implementada e corre o risco de ter sua medição de forma subjetiva, causando mais mal do que bem ao setor, uma vez que não proporciona segurança regulatória. Nesse sentido, sabe-se que estabelecer critérios objetivos para esse compartilhamento não é trivial, especialmente no que tange aos limites e métricas padronizadas para um rateio justo e razoável dessa causa com o atores envolvidos.

No que se refere à alegação de não responsabilização do transportador, de acordo com o art. 393 do Código Civil, verifica-se que, atualmente, a doutrina e o próprio STJ têm entendido o caso fortuito e a força maior como espécies do gênero fortuito externo, em que o fato tem de ser imprevisível e inevitável, estranho à organização

		<p>da empresa para ser considerado excludente de responsabilidade. De acordo com o STJ, o gênero fortuito interno, apesar de também ser imprevisível e inevitável, relaciona-se aos riscos da atividade, inserindo-se na estrutura do negócio. Ou seja: os casos apontados como fortuito pelo contribuinte, são inerentes à atividade que exerce, não configurando excludente de responsabilidade, segundo entendimento atual do próprio STJ.</p> <p>Por fim, registra-se que no Relatório de AIR produzido pela ANTAQ consta como estratégia de monitoramento da norma a obrigatoriedade de realização de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR). Nesse sentido, eventuais ajustes poderão ser realizados à medida que a norma for implementada e a realidade do mercado apontar para melhorias, utilizando-se as ferramentas como: Painel de Fiscalização, avaliação de casos concretos, demandas de Ouvidoria/Fala.BR, dentre outros que se mostrarem pertinentes.</p>
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 2</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para Relatório de AIR 5
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
	<b>Redação Proposta</b>	Proposta de manutenção do status-quo, para a “opção não-normativa” (não intervenção regulatória adicional), hipótese analisada em parágrafos 173/180 do Relatório de AIR 5, na Seção “Descrição das possíveis alternativas de ação e seus possíveis impactos”.
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia102022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o Centronave entende que não houve aprofundamento do Relatório de AIR em sua última versão. Com a manutenção das fragilidades no AIR, mantém-se o risco de a Iniciativa Regulatória não ter considerado todos os aspectos relevantes para sua formulação. Como consequência, é possível que ela não atenda aos fins propostos e notadamente o aperfeiçoamento do ambiente regulatório
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	<p>Essa questão já foi abarcada na ocasião da primeira rodada de audiência pública e foi respondida no relatório técnico 3 SEI 1879439. A eventual alternativa regulatória prevista na AIR não fere a liberdade econômica dos atores. Como bem apontado pela análise técnica objetiva-se alcançar maior estabilidade regulatória na medida em que ficam clarificados os riscos e os respectivos responsáveis, visando portanto maior razoabilidade nas relações comerciais.</p> <p>O Código Civil também aborda os princípios da boa fé, da transparência, do equilíbrio contratual, da vedação ao enriquecimento ilícito, dentre outros pertinentes, fato que afasta a afirmação de que a proposta normativa invadiria competência exclusiva da União acerca de direito Civil, devendo ser parte da missão desta Autarquia Reguladora coibir possíveis abusos nas relações contratuais e, por isso,</p>

		<p>a necessidade de se verificar e comprovar o responsável pela geração da cobrança adicional. A legislação deve ser interpretada como um microsistema, como parte de um contexto e não de forma isolada.</p> <p>Ademais, a última versão do relatório contou apenas com ajustes pontuais e não teve modificação no mérito das questões enfrentadas. Por fim, não merece prosperar a alegação de insuficiência frente ao Decreto nº 10.411 quanto da estrutura da AIR visto que o relatório contempla todos os quesitos obrigatórios em sua elaboração.</p>
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 3</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para Relatório de AIR 5
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Santos Brasil Participações S.A (2762121000104)
	<b>Redação Proposta</b>	Inclusão de requisito quando do oferecimento de denúncia na ANTAQ, a saber, a prestação de informação acerca da existência ou não de ação judicial sobre a matéria que será analisada pela Agência Reguladora.
	<b>Justificativa para Alteração</b>	<p>Segundo teor do art. 3º, inciso VI, da Lei de Portos (12.815/2013), a natureza das relações entabuladas entre terminal e usuário, sobretudo para operação de contêineres, é de direito privado, prevalecendo a regra de liberdade negocial e livre estipulação de preços para o negócio jurídico. Noutras palavras, as obrigações prévias e livremente estabelecidas entre esses players deverão ser estritamente observadas/cumpridas (guarda da carga, cut-off etc.), sob pena de se incidir indenizações/compensações, como é o caso da sobre-estadia. Identificado o descumprimento contratual ou legal e não formalizado eventual acordo comercial entre os agentes, são movidas ações judiciais que buscam a identificação do sujeito passivo da obrigação pecuniária e a satisfação do crédito inadimplido. Por se tratar de relação jurídica estabelecida entre pessoas jurídicas de direito privado, a competência para resolução do litígio entre terminal/usuário é a Justiça Comum (Estadual), conforme art. 125, da CF e Leis Orgânicas Estaduais. Todavia, mesmo com decisão definitiva do Poder Judiciário (competente), a ANTAQ recebe denúncias dos exportadores/importadores para nova averiguação de responsabilidade. Como exemplo, citam-se as decisões do TJSP, transitadas em julgadas (TJ-SP - APL: 00360411220128260562 SP 0036041-12.2012.8.26.0562, TJ-SP - APL: 02033060920088260], TJ-SP 0203306- 09.2008.8.26.0100; TJSP; Apelação Cível 0160180-06.2008.8.26.0100), que atestam a legalidade da cobrança de armazenagem adicional pelos terminais em face de usuários de determinado seguimento, as quais foram reapresentadas na ANTAQ. A duplicidade na análise jurídica do tema (ANTAQ e Justiça) atrai o risco de prolação de decisões conflitantes, a gerar cenário de relevante insegurança jurídica aos regulados. Nesse sentido, com o objetivo de evitar o cenário indesejado, recomenda-se a inclusão de requisito mandatório para análise das denúncias submetidas à Agência, inserindo dispositivo na norma que disponha que “as matérias eventualmente judicializadas ou com decisões transitadas em julgado na justiça, não poderão ser analisadas pela ANTAQ”. A recomendação</p>

		tem referência na regulamentação observada da ANEEL, que assim dispõe no art. 599, da Resolução Normativa nº 1000/2021: Art. 599. O disposto neste Capítulo aplica-se, exclusivamente, aos casos de dano elétrico causado a equipamento instalado em unidade consumidora do grupo B. § 1º Não compete às agências estaduais conveniadas e à ANEEL analisar reclamações de ressarcimento de: I - danos elétricos não previstos no caput, a exemplo dos ocorridos em unidades consumidoras do Grupo A, danos morais e outros danos patrimoniais, inclusive danos emergentes e lucros cessantes; e II - casos que tenham decisão judicial transitada em julgado. § 2º O disposto no § 1º não exclui a responsabilidade da distribuidora pelos danos. Nesse sentido, recomendamos a inclusão de dispositivo na norma que preveja expressamente a impossibilidade de a ANTAQ analisar irregularidades derivadas da cobrança de sobre-estadia de armazenagem submetidas mediante denúncia, as quais são objeto de ação judicial ou decisão judicial transitada em julgado, evitando, assim, indesejada insegurança jurídica aos regulados.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	<p>A intervenção regulatória proposta não almeja exceder do poder regulamentar tampouco ferir a liberdade comercial entre os agentes. Na verdade o que se pretende ao regulamentar a matéria é conferir maior segurança regulatória ao setor na medida em que são estabelecidas situações que ensejam riscos e respectivas responsabilizações. Ao mesmo tempo que a Agência deve obedecer à liberdade econômica dos entes privados deve justamente exercer sua regulação prevista em lei objetivando a adequada prestação do serviços sempre harmonizando os interesses público e privado.</p> <p>Ademais, não existe duplicidade na análise jurídica do tema. Cada esfera (administrativa e judicial, ou seja: ANTAQ e poder Judiciário) possuem suas competências jamais podendo serem vistas como conflitantes. O fato de um caso concreto ter sua decisão judicial não teria o condão de afastar a análise no âmbito administrativo pois as responsabilizações e penalidades são distintas, a dizer: ambas são autônomas entre si.</p>
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 4</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO USUÁRIOS DOS PORTOS, DOS TRANSPORTES E DA LOGÍSTICA (LOGÍSTICA BRASIL) (22688420000145)
	<b>Redação Proposta</b>	Na resolução da matriz de risco Evento - Atraso para retirada da carga na instalação portuária Causa - Greve ou outros movimentos de servidores da Receita Federal ou outros órgãos intervenientes Responsabilidade pelo risco - Comércio e logística de cargas (usuário), até o prazo de oito dias, conforme legislação e precedente do TRF3 acima. O período excedente deverá ser direcionado para a categoria profissional em greve

	<b>Justificativa para Alteração</b>	Justificativa: A inclusão do prazo de oito dias é vital para limitar a responsabilidade do pagamento pelo usuário ao período de até oito dias de armazenagem adicional, vez que na maioria das vezes, o movimento de greve da Receita ou de outros órgãos, inclusive trabalhadores portuários, imputa um prazo de pagamento maior do que 8 dias, como se verifica na Operação Padrão. Usuário não pode ser penalizada por greve de servidores. Verificar justificativa mais delhada na contribuição enviada via email
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	A atuação da Agência visando estipular um prazo para limitar a responsabilidade do usuário fere a liberdade econômica das empresas numa atuação que extrapola o poder regulamentar da ANTAQ. Ademais, a questão envolvendo os casos fortuitos e de força maior e sua respectiva necessidade de manutenção na matriz de risco já foi exaustivamente tecida no âmbito deste relatório de análise das contribuições objeto da AP nº 10/2022.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 5</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO USUÁRIOS DOS PORTOS, DOS TRANSPORTES E DA LOGÍSTICA (LOGÍSTICA BRASIL) (22688420000145)
	<b>Redação Proposta</b>	No anexo da Resolução que trata da matriz de risco Evento - Atraso na entrada da carga na instalação portuária Causa - Greve ou outros movimentos de servidores da Receita Federal ou outros órgãos intervenientes Responsabilidade pelo risco - Comércio e logística de cargas (embarcador/consignatário), até o prazo de oito dias, conforme legislação e precedente do TRF3 acima. O período excedente deverá ser direcio- nado para a categoria profissional em greve
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Justificativa: A inclusão do prazo de oito dias é vital para limitar a responsabilidade do pagamento pelo usuário ao período de até oito dias de armazenagem adicional, vez que na maioria das vezes, o movimento de greve da Receita ou de outros órgãos, inclusive trabalhadores portuários, imputa um prazo de pagamento maior do que 8 dias, como se verifica na Operação Padrão. Verificar mais argumentos na contribuição enviada via e-mail.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	A atuação da Agência visando estipular um prazo para limitar a responsabilidade do usuário fere a liberdade econômica das empresas numa atuação que extrapola o poder regulamentar da ANTAQ. Ademais, a questão envolvendo os casos fortuitos e de força maior e sua respectiva necessidade de manutenção na matriz de risco já foi exaustivamente tecida no âmbito deste relatório de análise das contribuições objeto da AP nº 10/2022.



	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 6</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (3449280000108)
	<b>Redação Proposta</b>	Anexo da Resolução - Matriz de risco Evento - Atraso na entrada da carga na instalação portuária Causa - Greve ou outros movimentos de servidores da Receita Federal ou outros órgãos intervenientes Responsabilidade - Comércio e logística de cargas (embarcador/consignatário), até o prazo de oito dias, conforme legislação e precedente do TRF3 acima. O período excedente deverá ser direcionado para a categoria profissional em greve
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Justificativa: A inclusão do prazo de oito dias é vital para limitar a responsabilidade do pagamento pelo usuário ao período de até oito dias de armazenagem adicional, vez que na maioria das vezes, o movimento de greve da Receita ou de outros órgãos, inclusive trabalhadores portuários, imputa um prazo de pagamento de até 46 dias, como se verifica na Operação Padrão. Há vários casos na Antaq envolvendo esse problema, ainda sem decisão de Diretoria. A justificativa mais detalhada está na contribuição enviada para o email da AP 10 2022
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	A atuação da Agência visando estipular um prazo para limitar a responsabilidade do usuário fere a liberdade econômica das empresas numa atuação que extrapola o poder regulamentar da ANTAQ. Ademais, a questão envolvendo os casos fortuitos e de força maior e sua respectiva necessidade de manutenção na matriz de risco já foi exaustivamente tecida no âmbito deste relatório de análise das contribuições objeto da AP nº 10/2022.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 7</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
	<b>Redação Proposta</b>	Proposta de manutenção do status-quo, para a “opção não-normativa” (nãointervenção regulatória adicional), hipótese analisada em parágrafos 173/180 do Relatório de AIR 5, na Seção “Descrição das possíveis alternativas de ação e seus possíveis impactos”, quanto à (a) inclusão de inciso XI no art. 30 da Resolução ANTAQ nº 62/ 2021, e (b) criação de resolução com matriz de riscos - ambos contidos na Minuta de Resolução SRG SEI nº 1921644

	<b>Justificativa para Alteração</b>	<p>Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia102022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), com essa Iniciativa Regulatória, a ANTAQ ultrapassa sua competência normativa ao dispor sobre direito civil, em substituição à União, que possui competência exclusiva sobre essa matéria, conforme o art. 21, I, da Constituição Federal. No mérito, da maneira como atualmente redigida, a Minuta vai de encontro às previsões do art. 393 do Código Civil quanto à não responsabilização do transportador na ocorrência de caso fortuito e força maior. Ademais, a Matriz contém inconsistências e omissões, de forma que a Iniciativa Regulatória pode aumentar a insegurança jurídica, o que contraria o art. 30 da LINDB</p>
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	<p>Essa questão já foi abarcada na ocasião da primeira rodada de audiência pública e foi respondida no relatório técnico 3 SEI 1879439. A eventual alternativa regulatória prevista na AIR não fere a liberdade econômica dos atores. Como bem apontado pela análise técnica objetiva-se alcançar maior estabilidade regulatória na medida em que ficam clarificados os riscos e os respectivos responsáveis, visando portanto maior razoabilidade nas relações comerciais.</p> <p>O Código Civil também aborda os princípios da boa fé, da transparência, do equilíbrio contratual, da vedação ao enriquecimento ilícito, dentre outros pertinentes, fato que afasta a afirmação de que a proposta normativa invadiria competência exclusiva da União acerca de direito Civil, devendo ser parte da missão desta Autarquia Reguladora coibir possíveis abusos nas relações contratuais e, por isso, a necessidade de se verificar e comprovar o responsável pela geração da cobrança adicional. A legislação deve ser interpretada como um microsistema, como parte de um contexto e não de forma isolada.</p> <p>Assim, no que se refere à alegação de não responsabilização do transportador, de acordo com o art. 393 do Código Civil, verifica-se que, atualmente, a doutrina e o próprio STJ têm entendido o caso fortuito e a força maior como espécies do gênero fortuito externo, em que o fato tem de ser imprevisível e inevitável, estranho à organização da empresa para ser considerado excludente de responsabilidade. De acordo com o STJ, o gênero fortuito interno, apesar de também ser imprevisível e inevitável, relaciona-se aos riscos da atividade, inserindo-se na estrutura do negócio. Ou seja: os casos apontados como fortuito pelo contribuinte, são inerentes à atividade que exerce, não configurando excludente de responsabilidade, segundo entendimento atual do próprio STJ.</p>
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 8</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Companhia de Docas do Rio de Janeiro (42266890000128)

<b>Redação Proposta</b>	Incluir no evento "Atraso para retirada da carga na instalação portuária" a causa "Baldeação em porto diferente ao de destino, sem a conveniência ou responsabilidade do consignatário da mercadoria, para carregamento em veículo rodoviário ou ferroviário, objetivando sua entrega no porto de destino ou ao consignatário", e o "Transportador Marítimo Efetivo" pela Responsabilidade pelo Risco.
<b>Justificativa para Alteração</b>	Deixou de ser tratado de forma clara e objetiva na proposta de Resolução ANTAQ os casos em que o Armador, ao seu interesse, descarrega mercadorias, principalmente em contêineres, em porto distinto ao de destino da carga, para posterior embarque, em outra embarcação ou no mesmo navio em outra viagem (baldeação), ou até em veículos rodoviários / ferroviários, objetivando a entrega da mercadoria no porto de destino, conforme contrato de afretamento firmado entre o consignatário e o próprio Armador. Acontece que os terminais do porto onde ocorreu a baldeação por vezes imputam a responsabilidade pelo pagamento da armazenagem adicional ao consignatário, sendo que a descarga e armazenagem no porto de baldeação ocorre, em sua maioria, por conveniência e responsabilidade do Armador / Transportador Marítimo.
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se que a possibilidade aventada já se encontra contemplada no evento "Atraso para embarque da carga já armazenada" em que a causa seria "Ajustes na gestão comercial (overbooking, corte de carga, quebra de lote/cut&run) " em que o transportador marítimo já é responsabilizado.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>ID 9</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Companhia de Docas do Rio de Janeiro (42266890000128)
	<b>Redação Proposta</b>	Incluir no evento "Atraso para embarque da carga já armazenada" a causa "Baldeação em porto diferente ao de destino, sem a conveniência ou responsabilidade do consignatário da mercadoria, para posterior embarque em outra embarcação ou na mesma embarcação em outra viagem, objetivando sua entrega no porto de destino ou ao consignatário", e o "Transportador Marítimo Efetivo" pela Responsabilidade pelo Risco.
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Deixou de ser tratado de forma clara e objetiva na proposta de Resolução ANTAQ os casos em que o Armador, ao seu interesse, descarrega mercadorias, principalmente em contêineres, em porto distinto ao de destino da carga, para posterior embarque, em outra embarcação ou no mesmo navio em outra viagem (baldeação), ou até em veículos rodoviários / ferroviários, objetivando a entrega da mercadoria no porto de destino, conforme contrato de afretamento firmado entre o consignatário e o próprio Armador. Acontece que os terminais do porto onde ocorreu a baldeação por vezes imputam a

		responsabilidade pelo pagamento da armazenagem adicional ao consignatário, sendo que a descarga e armazenagem no porto de baldeação ocorre, em sua maioria, por conveniência e responsabilidade do Armador / Transportador Marítimo.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	Do mesmo modo que a sugestão anterior também entende-se que a possibilidade aventada já se encontra contemplada no evento "Atraso para embarque da carga já armazenada" em que a causa seria "Ajustes na gestão comercial (overbooking, corte de carga, quebra de lote/cut&run) " em que o transportador marítimo já é responsabilizado.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 10</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Companhia de Docas do Rio de Janeiro (42266890000128)
	<b>Redação Proposta</b>	Incluir "operador portuário" como responsável pelo risco no evento "Atraso para retirada da carga na instalação portuária", em relação à causa "Problemas técnicos da instalação portuária", quando as operações ocorrerem em cais público
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Predominantemente os equipamentos utilizados nas operações, no cais público, são de propriedades e responsabilidades dos Operadores Portuários
	<b>Análise Técnica</b>	<a href="#">Acatada</a>
	<b>Justificativa da Análise</b>	<p>É coerente a sugestão recebida, considerando o papel da autoridade portuária dentro do modelo de governança da infraestrutura comum do porto organizado, uma vez que à administração do porto atua normalmente, em áreas não arrendadas, provendo a infraestrutura de armazenagem, cabendo ao operador portuário independente realizar a movimentação e, nesse sentido, pertence a esse o risco e responsabilidade derivados dos problemas técnicos da operação, mesmo que a carga permaneça na área pública não arrendada.</p> <p>Ademais, mesmo na situação em que a administração do porto atue como fiel depositário e armazém geral, a movimentação de carga é feita também pelos equipamentos e pessoal do operador portuário, e não da autoridade portuária.</p>
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	<b><u>Ajuste na Matriz de risco Resolução-MINUTA GRN (SEI nº 1971127)</u></b>
<b>ID 11</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG

	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Companhia de Docas do Rio de Janeiro (42266890000128)
	<b>Redação Proposta</b>	Incluir "operador portuário" como responsável pelo risco no evento "Atraso para embarque da carga já armazenada", em relação às causas "Problemas técnicos da instalação portuária" e "Indisponibilidade de berço dentro da janela de atracação", quando as operações ocorrerem em cais público.
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Predominantemente os equipamentos utilizados nas operações, no cais público, são de propriedades e responsabilidades dos Operadores Portuários. Além disso, o atraso do navio precedente e a baixa produtividade, no cais público, estão relacionados diretamente à eficiência do Operador Portuário.
	<b>Análise Técnica</b>	<a href="#">Acatada</a>
	<b>Justificativa da Análise</b>	<p>É coerente a sugestão recebida, considerando o papel da autoridade portuária dentro do modelo de governança da infraestrutura comum do porto organizado, uma vez que à administração do porto atua normalmente, em áreas não arrendadas, provendo a infraestrutura de armazenagem, cabendo ao operador portuário independente realizar a movimentação e, nesse sentido, pertence a esse o risco e responsabilidade derivados dos problemas técnicos da operação, mesmo que a carga permaneça na área pública não arrendada.</p> <p>Ademais, mesmo na situação em que a administração do porto atue como fiel depositário e armazém geral, a movimentação de carga é feita também pelos equipamentos e pessoal do operador portuário, e não da autoridade portuária.</p>
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	<b><u>Ajuste na Matriz de risco Resolução-MINUTA GRN (SEI nº 1971127)</u></b>
<b>ID 12</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Santos Brasil Participações S.A (2762121000104)
	<b>Redação Proposta</b>	Inclusão de requisito quando do oferecimento de denúncia na ANTAQ, a saber, a prestação de informação acerca da existência ou não de ação judicial sobre a matéria que será analisada pela Agência Reguladora
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Segundo teor do art. 3º, inciso VI, da Lei de Portos (12.815/2013), a natureza das relações entabuladas entre terminal e usuário, sobretudo para operação de contêineres, é de direito privado, prevalecendo a regra de liberdade negocial e livre estipulação de preços para o negócio jurídico. Noutras palavras, as obrigações prévias e livremente estabelecidas entre esses players deverão ser estritamente observadas/cumpridas (guarda da carga, cut-off etc.), sob pena de se incidir indenizações/compensações, como é o caso da sobreestadia. Identificado o descumprimento contratual ou legal e não formalizado eventual acordo comercial entre os agentes, são movidas ações judiciais que buscam a identificação do sujeito passivo da obrigação

pecuniária e a satisfação do crédito inadimplido. Por se tratar de relação jurídica estabelecida entre pessoas jurídicas de direito privado, a competência para resolução do litígio entre terminal/usuário é a Justiça Comum (Estadual), conforme art. 125, da CF e Leis Orgânicas Estaduais. Todavia, mesmo com decisão definitiva do Poder Judiciário (competente), a ANTAQ recebe denúncias dos exportadores/importadores para nova averiguação de responsabilidade. Como exemplo, citam-se as decisões do TJSP, transitadas em julgadas (TJ-SP - APL: 00360411220128260562 SP 0036041-12.2012.8.26.0562, TJ-SP - APL: 02033060920088260], TJSP 0203306- 09.2008.8.26.0100; TJSP; Apelação Cível 0160180-06.2008.8.26.0100), que atestam a legalidade da cobrança de armazenagem adicional pelos terminais em face de usuários de determinado seguimento, as quais foram reapresentadas na ANTAQ. A duplicidade na análise jurídica do tema (ANTAQ e Justiça) atrai o risco de prolação de decisões conflitantes, a gerar cenário de relevante insegurança jurídica aos regulados. Nesse sentido, com o objetivo de evitar o cenário indesejado, recomenda-se a inclusão de requisito mandatório para análise das denúncias submetidas à Agência, inserindo dispositivo na norma que disponha que “as matérias eventualmente judicializadas ou com decisões transitadas em julgado na justiça, não poderão ser analisadas pela ANTAQ”. A recomendação tem referência na regulamentação observada da ANEEL, que assim dispõe no art. 599, da Resolução Normativa nº 1000/2021: Art. 599. O disposto neste Capítulo aplica-se, exclusivamente, aos casos de dano elétrico causado a equipamento instalado em unidade consumidora do grupo B. § 1º Não compete às agências estaduais conveniadas e à ANEEL analisar reclamações de ressarcimento de: I - danos elétricos não previstos no caput, a exemplo dos ocorridos em unidades consumidoras do Grupo A danos morais e outros danos patrimoniais, inclusive danos emergentes e lucros cessantes; e II - casos que tenham decisão judicial transitada em julgado. § 2º O disposto no § 1º não exclui a responsabilidade da distribuidora pelos danos. Nesse sentido, recomendamos a inclusão de dispositivo na norma que preveja expressamente a impossibilidade de a ANTAQ analisar irregularidades derivadas da cobrança de sobre-estadia de armazenagem submetidas mediante denúncia, as quais são objeto de ação judicial ou decisão judicial transitada em julgado, evitando, assim, indesejada insegurança jurídica aos regulados.

**Análise Técnica**

Não acatada

**Justificativa da Análise**

A intervenção regulatória proposta não almeja exceder do poder regulamentar tampouco ferir a liberdade comercial entre os agentes. Na verdade o que se pretende ao regulamentar a matéria é conferir maior segurança regulatória ao setor na medida em que são estabelecidas situações que ensejam riscos e respectivas responsabilizações. Ao mesmo tempo que a Agência deve obedecer à liberdade econômica dos entes privados deve justamente exercer sua regulação prevista em lei objetivando a adequada prestação do serviços sempre harmonizando os interesses público e privado.

Ademais, não existe duplicidade na análise jurídica do tema. Cada esfera (administrativa e judicial, ou seja: ANTAQ e poder Judiciário) possuem suas competências jamais podendo serem vistas como

		conflitantes. O fato de um caso concreto ter sua decisão judicial não teria o condão de afastar a análise no âmbito administrativo pois as responsabilizações e penalidades são distintas, a dizer: ambas são autônomas entre si.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 13</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Santos Brasil Participações S.A (2762121000104)
	<b>Redação Proposta</b>	Inclusão de requisito quando do oferecimento de denúncia na ANTAQ, a saber, a prestação de informação acerca da existência ou não de ação judicial sobre a matéria que será analisada pela Agência Reguladora
	<b>Justificativa para Alteração</b>	<p>Segundo teor do art. 3º, inciso VI, da Lei de Portos (12.815/2013), a natureza das relações entabuladas entre terminal e usuário, sobretudo para operação de contêineres, é de direito privado, prevalecendo a regra de liberdade negocial e livre estipulação de preços para o negócio jurídico. Noutras palavras, as obrigações prévias e livremente estabelecidas entre esses players deverão ser estritamente observadas/cumpridas (guarda da carga, cut-off etc.), sob pena de se incidir indenizações/compensações, como é o caso da sobre-estadia. Identificado o descumprimento contratual ou legal e não formalizado eventual acordo comercial entre os agentes, são movidas ações judiciais que buscam a identificação do sujeito passivo da obrigação pecuniária e a satisfação do crédito inadimplido. Por se tratar de relação jurídica estabelecida entre pessoas jurídicas de direito privado, a competência para resolução do litígio entre terminal/usuário é a Justiça Comum (Estadual), conforme art. 125, da CF e Leis Orgânicas Estaduais. Todavia, mesmo com decisão definitiva do Poder Judiciário (competente), a ANTAQ recebe denúncias dos exportadores/importadores para nova averiguação de responsabilidade. Como exemplo, citam-se as decisões do TJSP, transitadas em julgadas (TJ-SP - APL: 00360411220128260562 SP 0036041-12.2012.8.26.0562, TJ-SP - APL: 02033060920088260], TJ-SP 0203306- 09.2008.8.26.0100; TJSP; Apelação Cível 0160180-06.2008.8.26.0100), que atestam a legalidade da cobrança de armazenagem adicional pelos terminais em face de usuários de determinado seguimento, as quais foram reapresentadas na ANTAQ. A duplicidade na análise jurídica do tema (ANTAQ e Justiça) atrai o risco de prolação de decisões conflitantes, a gerar cenário de relevante insegurança jurídica aos regulados. Nesse sentido, com o objetivo de evitar o cenário indesejado, recomenda-se a inclusão de requisito mandatório para análise das denúncias submetidas à Agência, inserindo dispositivo na norma que disponha que “as matérias eventualmente judicializadas ou com decisões transitadas em julgado na justiça, não poderão ser analisadas pela ANTAQ”. A recomendação tem referência na regulamentação observada da ANEEL, que assim dispõe no art. 599, da Resolução Normativa nº 1000/2021: Art. 599. O disposto neste Capítulo aplica-se, exclusivamente, aos casos de dano elétrico causado a equipamento instalado em unidade consumidora do</p>

		<p>grupo B. § 1º Não compete às agências estaduais conveniadas e à ANEEL analisar reclamações de ressarcimento de: I - danos elétricos não previstos no caput, a exemplo dos ocorridos em unidades consumidoras do Grupo A, danos morais e outros danos patrimoniais, inclusive danos emergentes e lucros cessantes; e II - casos que tenham decisão judicial transitada em julgado. § 2º O disposto no § 1º não exclui a responsabilidade da distribuidora pelos danos. Nesse sentido, recomendamos a inclusão de dispositivo na norma que preveja expressamente a impossibilidade de a ANTAQ analisar irregularidades derivadas da cobrança de sobre-estadia de armazenagem submetidas mediante denúncia, as quais são objeto de ação judicial ou decisão judicial transitada em julgado, evitando, assim, indesejada insegurança jurídica aos regulados.</p>
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	<p>A intervenção regulatória proposta não almeja exceder do poder regulamentar tampouco ferir a liberdade comercial entre os agentes. Na verdade o que se pretende ao regulamentar a matéria é conferir maior segurança regulatória ao setor na medida em que são estabelecidas situações que ensejam riscos e respectivas responsabilizações. Ao mesmo tempo que a Agência deve obedecer à liberdade econômica dos entes privados deve justamente exercer sua regulação prevista em lei objetivando a adequada prestação do serviços sempre harmonizando os interesses público e privado.</p> <p>Ademais, não existe duplicidade na análise jurídica do tema. Cada esfera (administrativa e judicial, ou seja: ANTAQ e poder Judiciário) possuem suas competências jamais podendo serem vistas como conflitantes. O fato de um caso concreto ter sua decisão judicial não teria o condão de afastar a análise no âmbito administrativo pois as responsabilizações e penalidades são distintas, a dizer: ambas são autônomas entre si.</p>
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 14</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Santos Brasil Participações S.A (2762121000104)
	<b>Redação Proposta</b>	Inclusão de requisito quando do oferecimento de denúncia na ANTAQ, a saber, a prestação de informação acerca da existência ou não de ação judicial sobre a matéria que será analisada pela Agência Reguladora
	<b>Justificativa para Alteração</b>	Segundo teor do art. 3º, inciso VI, da Lei de Portos (12.815/2013), a natureza das relações entabuladas entre terminal e usuário, sobretudo para operação de contêineres, é de direito privado, prevalecendo a regra de liberdade negocial e livre estipulação de preços para o negócio jurídico. Noutras palavras, as obrigações prévias e livremente estabelecidas entre esses players deverão ser estritamente observadas/cumpridas (guarda da carga, cut-off etc.), sob pena de se incidir indenizações/compensações, como é o caso da sobre-estadia. Identificado o descumprimento contratual ou legal e não formalizado



eventual acordo comercial entre os agentes, são movidas ações judiciais que buscam a identificação do sujeito passivo da obrigação pecuniária e a satisfação do crédito inadimplido. Por se tratar de relação jurídica estabelecida entre pessoas jurídicas de direito privado, a competência para resolução do litígio entre terminal/usuário é a Justiça Comum (Estadual), conforme art. 125, da CF e Leis Orgânicas Estaduais. Todavia, mesmo com decisão definitiva do Poder Judiciário (competente), a ANTAQ recebe denúncias dos exportadores/importadores para nova averiguação de responsabilidade. Como exemplo, citam-se as decisões do TJSP, transitadas em julgadas (TJ-SP - APL: 00360411220128260562 SP 0036041-12.2012.8.26.0562, TJ-SP - APL: 02033060920088260], TJ-SP 0203306- 09.2008.8.26.0100; TJSP; Apelação Cível 0160180-06.2008.8.26.0100), que atestam a legalidade da cobrança de armazenagem adicional pelos terminais em face de usuários de determinado seguimento, as quais foram reapresentadas na ANTAQ. A duplicidade na análise jurídica do tema (ANTAQ e Justiça) atrai o risco de prolação de decisões conflitantes, a gerar cenário de relevante insegurança jurídica aos regulados. Nesse sentido, com o objetivo de evitar o cenário indesejado, recomenda-se a inclusão de requisito mandatório para análise das denúncias submetidas à Agência, inserindo dispositivo na norma que disponha que “as matérias eventualmente judicializadas ou com decisões transitadas em julgado na justiça, não poderão ser analisadas pela ANTAQ”. A recomendação tem referência na regulamentação observada da ANEEL, que assim dispõe no art. 599, da Resolução Normativa nº 1000/2021: Art. 599. O disposto neste Capítulo aplica-se, exclusivamente, aos casos de dano elétrico causado a equipamento instalado em unidade consumidora do grupo B § 1º Não compete às agências estaduais conveniadas e à ANEEL analisar reclamações de ressarcimento de: I - danos elétricos não previstos no caput, a exemplo dos ocorridos em unidades consumidoras do Grupo A, danos morais e outros danos patrimoniais, inclusive danos emergentes e lucros cessantes; e II - casos que tenham decisão judicial transitada em julgado. § 2º O disposto no § 1º não exclui a responsabilidade da distribuidora pelos danos. Nesse sentido, recomendamos a inclusão de dispositivo na norma que preveja expressamente a impossibilidade de a ANTAQ

<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
<b>Justificativa da Análise</b>	<p>A intervenção regulatória proposta não almeja exceder do poder regulamentar tampouco ferir a liberdade comercial entre os agentes. Na verdade o que se pretende ao regulamentar a matéria é conferir maior segurança regulatória ao setor na medida em que são estabelecidas situações que ensejam riscos e respectivas responsabilizações. Ao mesmo tempo que a Agência deve obedecer à liberdade econômica dos entes privados deve justamente exercer sua regulação prevista em lei objetivando a adequada prestação do serviços sempre harmonizando os interesses público e privado.</p> <p>Ademais, não existe duplicidade na análise jurídica do tema. Cada esfera (administrativa e judicial, ou seja: ANTAQ e poder Judiciário) possuem suas competências jamais podendo serem vistas como conflitantes. O fato de um caso concreto ter sua decisão judicial não teria o condão de afastar a análise no âmbito administrativo pois as</p>

		responsabilizações e penalidades são distintas, a dizer: ambas são autônomas entre si.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
<b>ID 15</b>	<b>Redação Original</b>	contribuições para minuta de Resolução SRG
	<b>Razão Social (CPF/CNPJ)</b>	Santos Brasil Participações S.A (2762121000104)
	<b>Redação Proposta</b>	Inclusão de requisito quando do oferecimento de denúncia na ANTAQ, a saber, a prestação de informação acerca da existência ou não de ação judicial sobre a matéria que será analisada pela Agência Reguladora
	<b>Justificativa para Alteração</b>	<p>Segundo teor do art. 3º, inciso VI, da Lei de Portos (12.815/2013), a natureza das relações entabuladas entre terminal e usuário, sobretudo para operação de contêineres, é de direito privado, prevalecendo a regra de liberdade negocial e livre estipulação de preços para o negócio jurídico. Noutras palavras, as obrigações prévias e livremente estabelecidas entre esses players deverão ser estritamente observadas/cumpridas (guarda da carga, cut-off etc.), sob pena de se incidir indenizações/compensações, como é o caso da sobre-estadia. Identificado o descumprimento contratual ou legal e não formalizado eventual acordo comercial entre os agentes, são movidas ações judiciais que buscam a identificação do sujeito passivo da obrigação pecuniária e a satisfação do crédito inadimplido. Por se tratar de relação jurídica estabelecida entre pessoas jurídicas de direito privado, a competência para resolução do litígio entre terminal/usuário é a Justiça Comum (Estadual), conforme art. 125, da CF e Leis Orgânicas Estaduais. Todavia, mesmo com decisão definitiva do Poder Judiciário (competente), a ANTAQ recebe denúncias dos exportadores/importadores para nova averiguação de responsabilidade. Como exemplo, citam-se as decisões do TJSP, transitadas em julgadas (TJ-SP - APL: 00360411220128260562 SP 0036041-12.2012.8.26.0562, TJ-SP - APL: 02033060920088260], TJ-SP 0203306- 09.2008.8.26.0100; TJSP; Apelação Cível 0160180-06.2008.8.26.0100), que atestam a legalidade da cobrança de armazenagem adicional pelos terminais em face de usuários de determinado seguimento, as quais foram reapresentadas na ANTAQ. A duplicidade na análise jurídica do tema (ANTAQ e Justiça) atrai o risco de prolação de decisões conflitantes, a gerar cenário de relevante insegurança jurídica aos regulados. Nesse sentido, com o objetivo de evitar o cenário indesejado, recomenda-se a inclusão de requisito mandatório para análise das denúncias submetidas à Agência, inserindo dispositivo na norma que disponha que “as matérias eventualmente judicializadas ou com decisões transitadas em julgado na justiça, não poderão ser analisadas pela ANTAQ”. A recomendação tem referência na regulamentação observada da ANEEL, que assim dispõe no art. 599, da Resolução Normativa nº 1000/2021: Art. 599. O disposto neste Capítulo aplica-se, exclusivamente, aos casos de dano elétrico causado a equipamento instalado em unidade consumidora do grupo B § 1º Não compete às agências estaduais conveniadas e à ANEEL analisar reclamações de ressarcimento de: I - danos elétricos</p>

	<p>não previstos no caput, a exemplo dos ocorridos em unidades consumidoras do Grupo A, danos morais e outros danos patrimoniais, inclusive danos emergentes e lucros cessantes; e II - casos que tenham decisão judicial transitada em julgado. § 2º O disposto no § 1º não exclui a responsabilidade da distribuidora pelos danos. Nesse sentido, recomendamos a inclusão de dispositivo na norma que preveja expressamente a impossibilidade de a ANTAQ neste Capítulo aplica-se, exclusivamente, aos casos de dano elétrico causado a equipamento instalado em unidade consumidora do grupo B. § 1º Não compete às agências estaduais conveniadas e à ANEEL analisar reclamações de ressarcimento de: I - danos elétricos não previstos no caput, a exemplo dos ocorridos em unidades consumidoras do Grupo A, danos morais e outros danos patrimoniais, inclusive danos emergentes e lucros cessantes; e II - casos que tenham decisão judicial transitada em julgado. § 2º O disposto no § 1º não exclui a responsabilidade da distribuidora pelos danos. Nesse sentido, recomendamos a inclusão de dispositivo na norma que preveja expressamente a impossibilidade de a ANTAQ analisar irregularidades derivadas da cobrança de sobre-estadia de armazenagem submetidas mediante denúncia, as quais são objeto de ação judicial ou decisão judicial transitada em julgado, evitando, assim, indesejada insegurança jurídica aos regulados.</p>
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
<b>Justificativa da Análise</b>	<p>A intervenção regulatória proposta não almeja exceder do poder regulamentar tampouco ferir a liberdade comercial entre os agentes. Na verdade o que se pretende ao regulamentar a matéria é conferir maior segurança regulatória ao setor na medida em que são estabelecidas situações que ensejam riscos e respectivas responsabilizações. Ao mesmo tempo que a Agência deve obedecer à liberdade econômica dos entes privados deve justamente exercer sua regulação prevista em lei objetivando a adequada prestação do serviços sempre harmonizando os interesses público e privado.</p> <p>Ademais, não existe duplicidade na análise jurídica do tema. Cada esfera (administrativa e judicial, ou seja: ANTAQ e poder Judiciário) possuem suas competências jamais podendo serem vistas como conflitantes. O fato de um caso concreto ter sua decisão judicial não teria o condão de afastar a análise no âmbito administrativo pois as responsabilizações e penalidades são distintas, a dizer: ambas são autônomas entre si.</p>
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

8. Abaixo, apresenta-se quadro resumo com as estatísticas das contribuições recebidas na Consulta e Audiência Pública nº 10/2022-ANTAQ:

INFORMAÇÃO	TOTAL	100,00%
Total de contribuições recebidas	15	100,00%
Maior número de contribuições enviadas: Companhia de Docas do Rio de Janeiro	4	26,67%
Contribuições invalidadas pela área técnica	0	0,00%
<b>Contribuições válidas</b>	<b>15</b>	<b>100,00%</b>

INFORMAÇÃO	TOTAL	100,00%
Contribuições válidas acatadas	2	13,33%
Contribuições válidas parcialmente acatadas	0	0,00%
Contribuições válidas não acatadas	13	86,67%

## CONCLUSÃO

9. Ante o exposto, submete-se o presente Relatório Técnico após as contribuições analisadas além da:

- Resolução-MINUTA GRN (1971127) - versão destacada com as alterações propostas na cor azul e;
- Resolução-MINUTA GRN (SEI nº 2002160) - versão final, após as contribuições analisadas.

10. Sendo estas as considerações, submeto os presentes autos.

À consideração superior.

**MARCELO C. DONATO**

Especialista em Regulação



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Carvalho de Donato, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 28/08/2023, às 18:41, 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 **1971125** e o código CRC **10DECCAB**.