



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

AUDIÊNCIA PÚBLICA 06.2023 (ANTAQ)

OBJETO: Resolução Normativa nº 62/2021

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

USUPPORT

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

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 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

USUPORT

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

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.

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.



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

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 Usupport, 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 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.



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

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.



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

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.

É importante a agência reguladora saber que a previsibilidade dos custos logísticos facilita os negócios e o contrário, dificulta, prejudicando a competitividade do Brasil.

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.

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.