

Audiência Pública ANTAQ nº 10/2022 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos relativos ao Tema 2.1 da Agenda Regulatória da ANTAQ 2022/2024, que versa sobre "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".

Contribuição:

Em que pese não se fazer aqui objeção a proposta de alteração ao texto do art. 33, inciso XLI, da resolução nº 72 da ANTAQ, que, ao substituir o trecho “que não deram causa” pelo “que não são responsáveis”, desprende-se da análise de nexo de causalidade entre o evento provocador do atraso na armazenagem e a conduta comissiva ou omissiva dos atores envolvidos, passando a considerar a teoria do risco da atividade, por entendermos que há, de fato, riscos inerentes as atividades desempenhadas pelos atores envolvidos, perante os quais devem ser assumidos, por outro lado, consideramos como sendo totalmente irrazoável que a ANTAQ persista na prevalência da tese também na hipótese de greve dos caminhoneiros e greve dos funcionários da receita federal.

Isto porquê, ao que nos parece, a ANTAQ desconsidera a natureza do evento “greve” e suas características à luz das consolidadas teses doutrinárias aplicáveis a disciplina da responsabilidade civil, reproduzidas em jurisprudências, sobretudo em relação ao que se entende por caso fortuito interno e caso fortuito externo.

Assim dispõe o Código Civil, em seu art. 393:

"Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles se responsabilizado".

Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

O caso fortuito (evento da natureza) e a força maior (ação humana de terceiros) são entendidos jurisprudencialmente (STJ) como espécies do gênero fortuito externo. O evento greve é caso fortuito externo da espécie força maior, uma vez que foge totalmente do domínio do ator ao qual está sendo imputada a responsabilização no ANEXO, não sendo exigível que o mesmo adote qualquer medida que seja para prevenir sua ocorrência, como seria possível na hipótese de fortuito interno (eventos

indesejados que se dão no âmbito da sua administração), posto que envolve questões trabalhistas vinculadas somente a relação sindicato/trabalhadores e o fornecedor do serviço de transporte de carga, portanto alheias a relação entre este e o dono da mercadoria contratante do serviço (embarcador/consignatário).

Se a responsabilização pelo custo da armazenagem adicional em decorrência de greve dos caminhoneiros não cabe ser imputada ao embarcador, muito menos o é na hipótese de *greve ou outros movimentos de servidores da Receita Federal ou outros órgãos intervenientes* que, por se tratar de serviço público, tal responsabilização se torna ainda mais irrazoável.

É responsabilidade objetiva do Estado a garantia pela continuidade da prestação de serviço público dado ao seu caráter público e sua essencialidade, cuja interrupção afeta a todos indistintamente, sendo completamente descabido que se transfira ao particular, no caso o embarcador, a responsabilização pelos prejuízos decorrentes da interrupção.

Ademais, cumpre aqui tecer os seguintes comentários, em uma visão mais panorâmica das questões ora enfrentadas:

O terminal de contêiner é a estação intermodal que conecta o modal marítimos aos terrestres e vice-versa. Portanto, existem 3 prestadores de serviços, unicamente, contratados e pagos pelo dono da carga, na condição de comprador ou vendedor: o transportador rodoviário, o transportador marítimo e terminal.

A Antaq, na análise da situação, atribuiu ao embarcador a responsabilidade de riscos relativos às causas de paralisações e atrasos gerados pelo transportador rodoviário e servidores públicos, estes por greve e/ou atuação. Nesta situação, cabe observar:

O embarcador não possui o controle e/ou poder de evitar que terceiros entrem em greve; normalmente, o embarcador envida todos os esforços para que sua carga seja movimentada sem interrupções;

Se for atribuída a responsabilidade ao embarcador de riscos gerados pelo transportador rodoviário, por analogia, também o seria com transportador marítimo; coisas iguais devem ser tratadas com isonomia;

Qualquer tipo de problema relativo à interrupção de movimento da carga gerado por terceiros deve ser assumida igualmente por todos os agentes, sem concentrar o ônus somente no embarcador, uma vez que o dono da carga é a principal vítima, penalizado pelo atraso em contrato comercial que impõe penalidades de no mínimo atraso em recebimento de receitas, além de prejuízos comerciais. Transferir para o embarcador o risco, a Antaq duplica ou triplica a penalidade.

Respeitosamente, entendemos que, ao definir situações em que caberiam a responsabilização civil a entes determinados, a ANTAQ estaria cometendo possível abuso de poder regulatório, indo além das suas competências delimitadas pela Constituição Federal de 1988, pois traz inovações ao ordenamento jurídico, passando, assim, a legislar.

O poder normativo das Agência Reguladoras cumpre ser exercido tão somente de modo a dar fiel cumprimento a Lei, mediante a confecção de instruções normativas, o que não se vê nas questões presentes no Anexo diante da ausência de Lei anterior regulando a matéria, cuja complexidade da discussão caberia passar pelo crivo do Poder Legislativo.

A discriminação de responsabilidade civil e suas definições caberiam ser discutidas no Plenário da Câmara dos Deputados Federais e do Senado Federal mediante projeto de Lei, posto envolver matéria de interesse da União.

É importante levar ao conhecimento da ANTAQ o fato de que a sobrestadia é, por si mesma, prejudicial ao embarcador. Desta forma, não entendemos como prudente a justificativa que possa ser usada em favor da imposição do custo de armazenagem adicional ao dono da carga sob a óptica da relação prestador de serviço x beneficiário, uma vez que o atraso na movimentação da carga em razão de prolongamento do período de armazenagem é, em verdade, uma situação totalmente indesejada pelo dono da carga em especial, sendo o único real beneficiário o próprio prestador de serviço, que passa a ser remunerado pela permanência da mercadoria no pátio de armazenagem nos dias extras ao “free time” de 07 (sete) dias.

Para o embarcador, há uma duplicidade de penalização na situação de armazenagem adicional, quais sejam, a própria assunção dos custos desta e também o atraso gerado pelos eventos com os quais o embarcador sequer teve qualquer contribuição, nas causas aqui especificadas nesta contribuição.

Esperemos que a ANTAQ reconsidere nossas objeções e analise-as sob a óptica do embarcador que, do ponto de vista consumerista, está em posição de vulnerabilidade em relação aos terminais, os quais, de modo ou de outro, acabarão sendo remunerados pela sobrestadia na grande maioria das hipóteses previstas no ANEXO, com reduzida assunção de riscos frente aos demais atores, em especial ao embarcador/consignatário.

USUPORT

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

No tocante a *atuação da Receita Federal (restrições aduaneiras ou sanitárias)*,
cabe aqui considerar que (...)