



Regulação para intermediários

Em audiência pública, Antaq decide criar regras para NVOCCs, agentes de cargas e agentes marítimos

Danilo Oliveira

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) regulará intermediários do setor portuário — agentes de cargas, agentes marítimos e NVOCCs (transportadoras não proprietárias de navios para operação compartilhada). A decisão ocorreu, em setembro, durante audiência pública sobre o aprimoramento da Resolução nº 4.271/2015, que trata dos direitos e deveres dos usuários de portos e empresas de navegação. A norma trata de temas importantes para o setor, como sobre-estadia (*demurrage*), multas e penalidades aplicadas. No caso da navegação, estabelece infrações administrativas para empresas de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso.

Devido à relevância desses temas, a Antaq decidiu prorrogar o processo de contribuições. Até o fechamento desta edição, a diretoria da agência não havia deliberado sobre os novos prazos da audiência. A princípio, a Antaq informou que as contribuições poderiam ser enviadas até o último dia 2 de outubro. O diretor geral da Antaq, Mário Povia, destacou que o setor sentiu a necessidade de um tempo maior para discutir a proposta de norma.

A Antaq destaca que a resolução é um dos desdobramentos da agenda positiva estabelecida com os usuários dos portos. “Foi uma evolução. Antes só regulávamos as empresas e os direitos dos usuários ficavam muito soltos. Essa norma vem no sentido de garantir esses direitos”, ressalta o diretor da

Antaq, Adalberto Tokarski, que participou da audiência pública presencial, realizada no dia 17 de setembro, em São Paulo (SP).

Na ocasião, usuários e armadores concordaram sobre a necessidade de regulação dos intermediários, que não havia sido incluída na minuta da nova norma. Para os usuários, a falta de regulação por parte da Antaq transformou as indenizações em fonte de renda para armadores, NVOCC (*Non Vessel Operator Common Carrier*, na sigla em inglês), agentes marítimos e agentes de cargas. Com a regulação, importadores e exportadores esperam dar mais transparência às cobranças de taxas portuárias, entre elas a sobre-estadia.

A Associação dos Usuários dos Portos do Estado do Rio de Janeiro (Usuport-RJ) avalia que, antes de submeter o normativo à audiência pública, a Antaq deveria ter requerido dos armadores as contas abertas das indenizações e, de posse desses estudos, apresentar uma proposta mais embasada tecnicamente. “São valores impostos e cobrados dos usuários, sem a certeza se apenas ressarciram os armadores, ou se lhes propiciaram receitas. Quem paga a conta precisa saber o que está pagando. Sobre-estadia não é serviço. É necessário dar clareza, pois estamos tratando de transporte marítimo, atividade de interesse público e de valores tabelados cobrados do mercado”, afirma o presidente da Usuport-RJ, André de Seixas.

A minuta estabelece, entre outros pontos, que é direito básico do usuário dispor de informações transparentes e precisas de todos os serviços ofertados e dos riscos envolvidos, incluindo a composição detalhada dos correspondentes valores dos preços, fretes, taxas e sobretaxas. Entre os deveres dos usuários está a contratação de empresas brasileiras de navegação (EBNs) autorizadas pela Antaq para serviços de transporte aquaviário na navegação de apoio marítimo, portuário ou de cabotagem.

Para navegação de longo curso, a contratação deve se dar em conformidade com a lei do transporte aquaviário (9.432/1997) e os acordos in-

ternacionais de transporte marítimo ratificados pelo Brasil. Importadores e exportadores também deverão prestar o serviço no local e prazos acordados para embarque, além de levar as irregularidades e infrações ao conhecimento da agência.

O armador, por sua vez, deverá operar com regularidade e segurança, assegurando a oferta de serviços de forma indiscriminada e isonômica a todos os usuários. Em caso de supressão de escala, a norma prevê que caberá ao transportador marítimo adotar as medidas necessárias para entregar a carga no destino acordado, sem custos extras para o usuário.

A resolução determina ainda que a armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas não embarcadas no prazo programado serão cobrados pelo terminal ou pelo operador portuário diretamente do responsável pelo não embarque das cargas. “O transportador marítimo deve prestar informações corretas, claras,

Segundo a Antaq, a resolução é um dos desdobramentos da agenda positiva estabelecida com os usuários dos portos

precisas e ostensivas, em especial dar conhecimento prévio de todos os serviços contratados pelos usuários, incluindo a composição detalhada dos correspondentes valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas”, diz a minuta.

Pela norma, o contrato de transporte, conhecimento de embarque

ou termo de responsabilidade deverá indicar, obrigatoriamente, o valor da sobre-estadia do contêiner e o prazo de livre estadia do contêiner, contado no embarque a partir da data de retirada dos contêineres pelo embarcador e no desembarque a partir do dia seguinte à descarga dos contêineres na instalação portuária de destino. “A responsabilidade do usuário pela sobre-estadia do contêiner termina com a devolução do contêiner em perfeitas condições de uso ao transportador no local designado na contratação ou no momento da devida entrada do contêiner na instalação de embarque”, aponta a norma.

Caso ocorra sobre-estadia de contêiner, o armador deverá notificar o usuário no prazo de 30 dias após o prazo de livre-estadia do contêiner, identificando o contêiner e a quantidade de dias em *demurrage*, com a especificação dos valores devidos. De acordo com a norma, a dosimetria da multa levará em consideração, entre outros



Fornecendo soluções globais para as necessidades de amanhã

1
2 3 4

1. Draga Breydel entrando na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro - RJ.
2. Draga Reynaert dragando no Porto da Ponta da Madeira- São Luiz, MA.
3. Dragas Pearl River e Breydel dragando no Porto de Itaguaí, RJ.
4. Draga Pearl River dragando na Ilha da Madeira, Itaguaí, RJ.



Dragabras

Dragagem, Engenharia Marítima e Ambiental

Member of the DEME Group

Dragabras Serviços de Dragagem Ltda.

Dragagem, Engenharia Marítima e Ambiental
Av. Almirante Barroso, 63, sala 2309

Centro - Rio de Janeiro | CEP: 20.031-913 | Brasil
T/F +55 21 2292-8340 | www.dragabras-deme.com.br

► DEME: Solutions for Global Challenges



fatores, o porte da empresa ou entidade e as circunstâncias agravantes.

As infrações previstas na Resolução 4.271 variam de 10% do valor definido, no caso de pessoa física ou microempreendedor individual (MEI), até 100% do estabelecido no contrato com empresas de grande porte. Para microempresas e empresas de pequeno porte, os índices são de 20% e 40%, respectivamente. Já para empresas de médio porte o percentual é de 60% do valor definido.

O MEI obtém receita bruta igual ou inferior a R\$ 60 mil, enquanto microempresas geram receita entre R\$ 60 mil e R\$ 360 mil. De R\$ 360 mil a R\$ 3,6 milhões de receita, a empresa é considerada de pequeno porte. Acima de R\$ 3,6 milhões até R\$ 300 milhões, o empresário ou pessoa jurídica é classificado como médio porte. As empresas com receitas superiores a R\$ 300 milhões são avaliadas como de grande porte.

As infrações comuns aos agentes de natureza leve variam de R\$ 40 mil até R\$ 200 mil. As de natureza média são todas de R\$ 200 mil, enquanto as infrações graves podem chegar a R\$ 1 milhão. As penalidades de responsabilidade dos transportadores marítimos vão de R\$ 50 mil até R\$ 200 mil. Para as infrações específicas das EBN, há multas de R\$ 20 mil a R\$ 50 mil.

A Antaq também instituiu infrações de afretamento. Não registrar em até 15 dias úteis o afretamento de embarcação,



ARTHUR YAMAMOTO

Expectativa é que o nível de dúvidas em torno da Resolução 4.271/2015 seja grande

por exemplo, sujeita à advertência e multa de até R\$ 50 mil. Não manter disponível durante o afretamento de documentação pode gerar multa de até R\$ 100 mil. Não comunicar a taxa de afretamento ou a existência de remessa cambial de afretamento pode ocasionar multa de até R\$ 100 mil. Bloquear ou manter o bloqueio em consulta de afretamento ou de liberação de embarcação sem que tenha condição de atender ao solicitado pode representar multa de até R\$ 150 mil.

Entre as infrações graves, realizar o subafretamento de embarcação sem autorização ou comunicação à Antaq pode gerar multa de até R\$ 200 mil. Realizar afretamento com embarcação estrangeira em desacordo com as informações contidas na circularização pode render multa de até R\$ 300 mil. Quem afretar embarcação de bandeira estrangeira sem autorização da Antaq pode receber multa de até R\$ 600 mil.

Confirmadas as infrações mais graves, a Antaq poderá acionar a Marinha do Brasil, assim como a Polícia Federal, o Ministério Público Federal e demais órgãos competentes para imediata interdição da operação irregular. Para Adalberto Tokarski, diretor da Antaq, a norma torna mais clara e regula os direitos dos usuários de forma mais específica. “As empresas faziam determinadas cobranças indevidas, algumas das quais chegaram a ser analisadas pela Antaq. Agora estamos com normativo garantindo esses direitos. Significa segurança muito maior para importadores e exportadores”, destaca.

Tokarski diz que muitos usuários temem operar com exportação porque correm risco muito grande, ficando na mão da empresa de navegação ou do porto. Ele lembra que a Lei nº 10.233/2001 determina que a Antaq garanta os direitos dos usuários. Um exemplo dos problemas vividos no porto é quando um exportador coloca contêineres no dia programado pelo porto, o navio pula a escala e ele tem de arcar com os dias a mais na espera do segundo navio. Nesse caso, a Antaq entende, pela nova norma, que quem deu causa é que vai ter que pagar a conta.

RBNA – Sociedade Classificadora
Focados no seu sucesso

Há 33 anos desenvolvendo qualidade e alta performance para os seus negócios

- Classificadora 100% brasileira com expertise em águas brasileiras;
- Focados no desenvolvimento da indústria naval nacional;
- Não importa o tamanho da frota, estamos juntos para crescer com vocês;
- Todo nosso trabalho é para você desbravar as águas com segurança e desempenho;
- Indesistíveis como todo brasileiro, como você;
 - Minimizando seu risco.
 - Classificação de embarcações;
 - Classificação de insumos (materiais e equipamentos);
 - Certificação estatutária;
 - Acompanhamento da Construção;
 - Homologação de empresas;
 - Certificação de sistemas de Mergulho;
 - Certificações ISM/ISPS.
 - Vistorias de condição em graneleiros para a DPC
 - Certificação Industrial;

Certificada ISO 9001 – RO – Recognized Organization na IMO

Rio de Janeiro (21) 2178-9560 **Manaus** (92) 3622-0462 **Belém** (91) 98417-2961

O superintendente de regulação da Antaq, Arthur Yamamoto, destaca que, por se tratar de uma resolução nova, a expectativa é que o nível de dúvidas em torno da Resolução 4.271/2015 seja grande. “Está nascendo no contexto de um olhar da diretoria da agência para questão dos usuários. Até então olhávamos mais a regulação da prestação de serviços e da outorga. Agora estamos olhando os direitos deles”, afirma Yamamoto. Ele acrescenta que a participação dos usuários foi pequena em relação à expectativa da agência. Com a inclusão dos intermediários na regulação, ele acredita que haverá procura desse segmento por informações.

Yamamoto admite que será preciso aprofundar o processo de registro de armadores estrangeiros. Ele estima que 70% a 80% dos armadores com linhas regulares possuem representação no Brasil. Os usuários, no entanto, querem que a representação dos ar-

madores tenha registro na Antaq para facilitar a fiscalização.

O pós-doutor em regulação de transportes pela Harvard University e especialista em direito dos usuários dos transportes e portos, Osvaldo Agripino de Castro Junior, compara que a Constituição norte-americana não obriga que a agência de fiscalização regule o armador estrangeiro. No entanto, ele ressalta que, para o armador estrangeiro operar nos Estados Unidos, precisa ter agente intermediário cadastrado. Lá todo aumento de preço é informado à agência reguladora do transporte aquaviário nos Estados Unidos, a *Federal Maritime Commission* (FMC), para que ela possa acompanhar a defesa da concorrência e do usuário.

Num primeiro momento durante a audiência em São Paulo, os armadores pediram arquivamento da Resolução 4.271, depois concordaram com

a prorrogação do processo e inclusão dos agentes intermediários na regulação da agência. “O próprio armador estrangeiro entendeu que ele pode ser regulado, mas quer que o intermediário também seja porque, às vezes, ele ganha muito mais do que o armador”, afirma Agripino, que é consultor jurídico das Usuport.

Os usuários da Bahia, Rio de Janeiro e Santa Catarina elencaram 18 questionamentos e sugestões à norma. Entre as dúvidas, eles solicitaram uma distinção entre taxa e sobretaxa para entender se a Antaq considera taxa e serviço como serviço ou ressarcimento de despesa efetuada por transportador marítimo e repassada ao usuário. Eles também querem saber como a Antaq pretende acompanhar os fretes e preços para garantir modicidade nos serviços prestados pelo armador.

Outro questionamento dos usuários é no sentido de saber como fica a legalidade da contratação de serviços



**Se você quer embarcações,
terminais portuários,
balsas, rebocadores,
empurradores e ferry boats,
siga para o norte.**

No norte do Brasil, às margens do Rio Negro, está instalado um dos maiores e mais bem estruturados estaleiros da atualidade. São mais 130.000 m² de área, com padrão tecnológico up to date. Agilidade produtiva, pontualidade, qualidade e satisfação garantida, são pontos já incorporados ao serviço do Juruá Estaleiro & Navegação.

Procurando embarcações, terminais portuários, balsas, rebocadores, empurradores e ferry boats com a qualidade que você precisa, vá na direção certa.



Estrada do Brito, Km 01
Margem direita do Rio Negro
Cacau Pirêra - Iranduba - AM
Fone: (92) 99396-0168
www.juru aestaleiro.com.br



pelo usuário de empresas estrangeiras de navegação quando o armador tem sede num país e navios registrados em bandeira de conveniência, sem acordo bilateral celebrados com o Brasil, como Libéria e Panamá. Eles querem esclarecer se o transportador marítimo será punido conforme previsto na nova norma.

Na parte das infrações graves dos agentes, as Usuport questionam a não inclusão do longo curso no inciso que prevê multa de até R\$ 1 milhão para quem operar na navegação de apoio marítimo, apoio portuário ou cabotagem sem autorização da Antaq. “Esses mesmos armadores que operam no Brasil têm que ter registro e autorização para operar nos Estados Unidos e existe um monitoramento”, observa.

O Centro Nacional de Navegação (Centronave) avalia que a prorrogação do processo é importante porque ainda há itens genéricos na resolução gerando incertezas. Um deles é a penalização do armador em casos de cancelamento de escala. A entidade alega que a minuta da norma não detalha quais os critérios para aplicação de multas aos armadores. “Uma das questões é a suposta omissão de escala, que está sendo considerada como infração. Não temos esse entendimento. O ajuste de programação é necessidade operacional intrínseca à atividade marítima”, afirma o diretor executivo do Centronave, Claudio Loureiro de Souza. Ele ressalta que os usuários têm o recurso de apresentar queixa à Antaq.

O Centronave estima que, dependendo da linha de navegação, o cancelamento de escala entre seus associados é de 1% a 2% do total de operações realizadas. Uma das causas é quando as condições climáticas estão ruins e o atraso prejudica as escalas subsequentes. Ele acrescenta que não interessa

ao armador cancelar uma escala programada porque já fechou os valores do frete. “O cancelamento é sempre uma medida extrema, por conta de algum problema operacional. Se essas autuações começarem a acontecer, o armador vai questionar as multas administrativa e judicialmente e não vai pagar”, revela.

Ronaldo Silva Júnior



O Centronave avalia que a prorrogação do processo é importante porque ainda há itens gerando incertezas

Loureiro diz que já teve contato com representantes de diversas entidades que representam os usuários de portos e identificou queixas “genéricas”. O Centronave informou à Antaq que está disponível para discutir com o usuário através da agência, mas precisa que as reclamações sejam apresentadas de forma mais detalhada, por exemplo, quando houver denúncia de cobrança abusiva. A entidade também pede que sejam revistos os deveres dos usuários.

Na avaliação do Centronave, uma das questões que merecem atenção é dos contêineres consolidados, quando mais de um cliente enche um contêiner. Segundo Loureiro, o usuário está sendo cobrado pelo intermediário, e não pelo armador. “Já identificamos casos em que a *demurrage* de contêineres é um e cobram 10 do usuário. Então parece que o culpado final é o armador, mas é alguém que no meio do caminho está exorbitando na sua cobrança. O fato de não ter o intermediário nessa resolução a torna quase inaplicável em algumas questões”, explica Loureiro.

Essa foi uma das razões para que usuários e armadores concordassem na necessidade de entendimento do papel dos intermediários. Para o diretor executivo do Centronave, algumas questões não precisariam de resolução porque são reguladas em contratos comerciais. Há casos, por exemplo, de grandes empresas NVOCC internacionais que fecham com armador e com usuário final contratos para vários embarques. “Tem que prevalecer o contrato que existe entre as partes. Na ausência do contrato, entra a resolução”, diz.

Em suma, o Centronave avalia que a resolução precisa entender melhor a parte operacional do armador e das práticas internacionais de mercado. Loureiro destaca ainda que todos os associados do Centronave possuem representante no Brasil. Segundo ele, todas as empresas que operam no Brasil estão sujeitas à fiscalização de diversos órgãos, como Receita Federal e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Além disso, ele diz que as agências marítimas que atendem aos armadores estrangeiros podem ser fiscalizadas. “O universo das informações já está disponível. Os armadores são regulados, mas as informações não são cruzadas”, ressalta. ■