

NRCpfCNPJ	NOTerminal	NODocumento	NODocumentoItem	DSContribuicao
36942798819	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>sobre-estadia de conteiner está relacionado ao modo como se definem os valores das diárias: Se, por exemplo, o contêiner ficou fora da disposição do transportador por 70 dias em razão do atraso na devolução, deve-se questionar: quantos fretes o transportador deixou de fechar nesse período? Em 70 dias ele poderia ter fechado no máximo 2 fretes, considerado um transit time médio de 30-40 dias. Logo, perdeu, algo em torno de USD 4k, se considerarmos numa média bastante generosa que o frete custa USD 2k. Portanto, USD 4k seria uma indenização justa pelos 70 dias que ficou sem o contêiner. Simples assim. Os argumentos abaixo já defendidos em processo judicial reforçam essa ideia: 1. O estabelecimento de valores de diárias de sobre-estadia prefixados em tabelas comunicadas aos usuários de contêiner, ou avençados em contrato adesivo, devem ser estabelecidos segundo algum critério, pois, conforme a doutrina e jurisprudência pátria afirmam, a presente cobrança tem natureza indenizatória. 2. Além disso, a importância de se ter clareza nos critérios adotados, é de tamanha relevância,</p>

07182949000107	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>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.</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	--

07182949000107	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>principal via para dirimir os conflitos pertinentes ao tema, e, vale lembrar, a falta de uma metodologia voltada para apuração de potenciais abusividades, com critérios objetivos bem definidos em lei, tem colaborado significativamente para um cenário de insegurança jurídica e não uniformização dos julgados. Cabe notar que a ARR da Resolução Normativa nº 61 carece, também, de uma apuração mais exata, isto é, em números, sobre as principais causas resultantes da demurrage e o percentual representativo de cada uma delas, não bastando apenas apontá-las. De toda sorte, no entender da Usuport, considera-se como sendo de pleno alcance da norma a redução da ocorrência da demurrage a partir da dilatação do prazo correspondente ao free time, estabelecendo na norma um período mínimo adequado com base nos dados extraídos pela própria Agência. Se, por um lado, reconhece-se que não há como a norma reguladora ter o condão de afetar positivamente as deficiências logísticas e de infraestrutura causadoras da demurrage, como se relata na ARR, por outro lado, é totalmente possível, por uma</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	---

07182949000107	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>Com o propósito de diminuir as chances de sobrestadia ou demurrage e a retenção compulsória de contêiner, a Usuport também propõe que a agência reguladora trate com a RFB/Alfândega de mecanismos alternativos que facilitem o deslocamento de carga conteinerizada 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 Usuport endossa o pronunciamento do advogado representante do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil, manifesto na oportunidade da Audiência Pública virtual, realizada na data 11/12/2023.</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	---

33109000000183	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>Navegação Transatlântica (CENTRONAVE) vem apresentar suas contribuições por ocasião da Audiência Pública nº 06/2023- ANTAQ. De pronto, antes de adentrar nas considerações apostas no Relatório de ARR Executiva GRN, é importante reiterar que a sobre-estadia é cobrada no transporte marítimo de cargas, que é uma atividade essencialmente de caráter privado. Logo, aqueles que se utilizam do transporte marítimo não são considerados como usuários em si, porquanto essa é uma figura típica dos serviços públicos, mas contratantes, dentro de uma relação eminentemente de direito privado. O contrato de transporte marítimo reflete uma convergência de vontades. Não se trata de serviço público essencial e, as partes, enquanto pessoas jurídicas legítimas e capazes, são livres para escolher com quem contratar. Neste diapasão, a liberdade contratual é corolário dos princípios de Direito Privado aplicáveis aos contratos de transporte marítimo. Nesse ponto, importa esclarecer que o contrato de transporte de cargas é serviço agregado à atividade empresarial dos importadores e exportadores de bens,</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	--

33109000000183	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>relevante passagem no § 53 do Relatório de Avaliação do Resultado Regulatório, quando se pontua que a essência da regulação no que tange à sobre-estadia se debruçou acerca do incremento da transparência e da previsibilidade na referida cobrança, não se avançando, portanto, em questões como a natureza jurídica tampouco a estipulação de valores. Aqui, revela-se o acerto da política regulatória vigente, já que a definição da natureza jurídica do instituto, ou mesmo a estipulação de valores para cobrança, fugiriam completamente ao escopo de atuação desta Agência Reguladora. Não é demais relembrar que a sobre-estadia de contêiner tem, clara e reconhecidamente, caráter indenizatório, visando compensar o proprietário do contêiner por prejuízos sofridos em razão de sua retenção indevida por prazo superior ao contratado. Em suma, a sobre-estadia corresponde a obrigação de pagamento de indenização pré-fixada para reparar prejuízo causado ao armador pela ultrapassagem do prazo preestabelecido no contrato para a devolução do contêiner, haja vista que a retenção prolongada da unidade de carga</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	---

33109000000183	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>dos contêineres pode criar escassez de contêineres, bloqueios da cadeia de abastecimento e congestionamento portuário em momento no qual as importações e exportações de cargas em contêineres devem se mover com fluidez para ajudar a restaurar a economia global e, inclusive, evitar ineficiências econômicas aos armadores, terminais portuários e ao próprio embarcador e consignatário. Importa ainda esclarecer que os contratantes do serviço de transporte marítimo não estão, de qualquer maneira, obrigados a utilizar os contêineres de propriedade dos armadores de carga para a realização dos transportes, pois existe a opção de transportar as mercadorias em contêineres próprios, entregando os equipamentos com as mercadorias já acondicionadas e prontas para o transporte. No entanto, optam - em mais um exemplo da liberdade contratual que detêm as partes - a utilizar a unidade do transportador, de modo que devem, em consequência, arcar com o sobre-estadia contratado em caso de atraso. Ademais, não há que se falar em abusividade na</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	--

33109000000183	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>apresentam comportamento diferente. Não é possível afirmar categoricamente, mas com o passar do tempo de uma norma no mercado é comum que os atores se acomodem (no sentido de positivo da acepção) indo na direção do comportamento esperado e objetivado pela regulamentação. Ou seja, é muito provável que o mercado tenha sido “educado” pela RN-18/17 e que os transportadores tenham aprimorado suas práticas no sentido de incremento da transparência perante os usuários dos serviços, fazendo com que o número de demandas encaminhadas à Ouvidoria desta Agência tenha tido essa considerável diminuição em relação aos 2 primeiros anos após a entrada em vigor da norma. (...) - grifo nosso. Ou seja: a análise estatística das denúncias instauradas perante a Agência relativas ao termo tarifa abusiva na navegação , em um primeiro momento, revelou que as demandas relacionadas a esta temática reduziram de forma gradual ao longo dos últimos anos, e especialmente pela intervenção regulatória da ANTAQ, culminando em reduzidos 2% (dois por cento) no ano de</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	---

33109000000183	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>de importação e exportação de mercadorias estão, a todo momento, cientes das tarifas cobradas pelos transportadores marítimos e dos prazos de livre utilização para cada tipo de contêiner utilizado no transporte marítimo, fator que denota a expressa previsibilidade contratual dos valores de sobre-estadia cobrados no território nacional. No entanto, em benefício aos ditos players, contratantes do serviço de transporte marítimo, não raro os transportadores marítimos concedem novos parâmetros em benefício àqueles, como períodos alongados de free-time (livre utilização dos contêineres) e valores diferenciados de diárias de sobre-estadia de contêiner, que são negociados no âmbito da relação comercial. É de fundamental importância destacar a esta Nobre Agência que, em que pese exista previsão contratual com valores líquidos acerca da cobrança de sobre-estadia em caso de retorno intempestivo de cada tipo específico de contêiner, as partes contratantes usualmente negociam, de forma prévia, condições especiais ao transporte marítimo, em especial quando a operação</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	--

33109000000183	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>conforme se observa da Síntese Conclusiva do Relatório de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR), diante dos resultados positivos trazidos a partir da política regulatória implementada pela Resolução nº. 62/2021, especificamente no que se refere à sobre-estadia de contêineres, a Gerência de Regulação da Navegação opinou pela continuidade da regulamentação existente, nos seguintes termos (§ 137): (...) Por todo o exposto considera-se que a intervenção regulatória avaliada (RN-18/2017, atual Resolução-ANTAQ nº. 62 de 2021) especificamente no que tange aos aspectos regulamentados de sobre-estadia de contêiner não necessitariam no presente momento passar por processo de revisão ou revogação normativas, ao passo que se recomenda que seja dada CONTINUIDADE à regulamentação atualmente existente. (...) - grifo nosso. Assim, de forma a consolidar os entendimentos acima expostos, no que se refere às contribuições atinentes à Audiência Pública nº 06/2023, reiteramos que: ¢ Todos os players envolvidos em operações de importação e exportação de</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	--

35198030000139	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>MARÍTIMO, ADUANEIRO E PORTUÁRIO - ANDMAP, inscrita no CNPJ nº 35.198.030/0001-39, informa ainda ter encaminhado o texto na íntegra através do e-mail anexo_audiencia062023@antaq.gov.br como determinado no AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2023-ANTAQ: Art. 12. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias ou BL, até a liquidação relativa ao pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa, vedada a retenção por quaisquer outras justificativas. Aspecto crítico: Ante a edição da referida norma, parte relevante do mercado de transportes tem exposto os transportadores marítimos e os agentes intermediários a fragilidade documental, a medida que há claríssimo conflito normativo, e no mercado atual tem havido dispensa a via original do Conhecimento de Embarque em razão do dispositivo em comento. A fragilidade aos transportadores marítimos e os agentes intermediários repousa ao fato que o Conhecimento de Embarque, em sua via original, ostenta posição de um dos mais</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	---

03449280000108	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>do CECAFÉ (congrega 120 associados que exportam 145.000 TEUs/ano), da LOGÍSTICA BRASIL e da ANFACER (congrega 63 associadas que exportam 45.000 TEUs/ano) para a AP n.º 6/2023 da ANTAQ - ARR sobre-estadia de contêiner - Osvaldo Agripino - Advogado, Agripino & Ferreira Advogados 1. Primeiramente, parabenizamos a Antaq pela iniciativa, qualidade e conclusões do Relatório da ARR, datado de 25/11/2022, em tema complexo que é um dos mais relevantes para o serviço adequado no transporte marítimo de contêiner, especialmente as condições de previsibilidade, modicidade e eficiência, ressaltando-se que o direito ao serviço adequado vem sendo sonegado do usuário pela inexistência de critério para identificar abusividade na sobre-estadia, quando o período de sobre-estadia é grande, de modo que não há modicidade nesses casos. 2. Em face do formato adotado por essa Agência, as contribuintes informam que enviarão os documentos mencionados através do e-mail: anexo_audiencia062023@antaq.gov.br 3. As entidades acima ficam felizes por poderem participar dessa luta há vários</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	---

03449280000108	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	<p>do CECAFE, LOGÍSTICA BRASIL E ANFACER.</p> <p>13. Pode parecer que há transparência no mercado de sobre-estadia de contêiner, mas não é, vez que limitada, pois a quase totalidade dos agentes intermediários que cobram sobre-estadia não disponibiliza no site da empresa o valor e as condições da sobre-estadia, embora em alguns casos tenham essa tabela registrada em cartório de Santos.</p> <p>14. Como exemplo, tomemos o caso da cobrança do agente DACHSER BRASIL LOGÍSTICA LTDA contra a IMPORTS COMERCIAL IMPORTADORA LTDA, 0000997-10.2017.8.16.0052 (Cumprimento de Sentença), na Vara Cível de Barracão (PR), para embasar valor de diária em execução, o agente usa três tabelas (Condições Gerais) de agentes intermediários (doc. 04), Cobrac Log (fls. 55-64), Overseas (fls. 65-77) e Gold Leg (fls. 78-84).</p> <p>15. Essa tabela é usada como parâmetro para o valor da cobrança, mas é desconhecida pelo usuário, ademais o valor da diária per se precisa ser analisado em cada concreto, para verificar se há modicidade. Quando o contêiner fica muitos dias em sobre-estadia, o valor cobrado pode ser imódico.</p> <p>16. No</p>
----------------	------------------	------------------	-----------------------------	--

				do CECAFÉ, da LOGÍSTICA BRASIL e da ANFACER. SUGESTÃO DE INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA POR NÃO CONTRIBUIÇÃO DO PRESTADOR DE SERVIÇO RECEBEDOR DE SOBRE-ESTADIA NA CRIAÇÃO DO BANCO DE DADOS, TAL COMO JÁ DECIDIDO NO PROCESSO DA METODOLOGIA PARA IDENTIFICAÇÃO DA ABUSIVIDADE PENDENTE DE ANÁLISE DE RECURSO, PARA QUE A AGÊNCIA TENHA DADOS MAIS PRÓXIMOS DA REALIDADE DO MERCADO, E POSSA FAZER UMA REGULAÇÃO EFICAZ. 19. Sugere-se a inclusão do inciso VII, no art. 28, da Resolução n. 62/2021: Art. 28. Constituem infrações administrativas de natureza grave: (...) VIII - não informar à Antaq, através de sistema criada pela Agência, as seguintes informações, quando houver recebimento de valor de sobre-estadia de contêiner por parte de transportador marítimo ou agente intermediário, cobrado de usuário ou de agente intermediário, nesse caso como usuário, decorrente de acordo extrajudicial ou judicial, ou cumprimento de sentença: i) nome das partes: credor (agente intermediário ou transportador marítimo),
03449280000108	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	
46132929134	Relatório de ARR	Relatório de ARR	Contribuir para o documento	teste