

DSNome	NOTerminal	NODocumento	NODocumentoItem	DSContribuicao
Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Despacho GRM	Despacho GRM	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>norma: a) Considerando o verdadeiro problema regulatório com base nas práticas comerciais de utilização de INCOTERMS entre Compradores e Vendedores; b) Um limite razoável para pagamento de multa ou aluguel do contêiner referente à sobre-estadia na situação em que o Usuário entrega ou recebe contêiner vazio, sem haver contratado de frete; c) Um limite equivalente à situação anterior quando o transportador marítimo não entrega o contêiner para o Usuário embarcar.</p> <p>CONTRIBUIÇÃO 1. Os usuários, donos de cargas, exportadores e importadores são, de forma geral, penalizados pela conduta de transportadores marítimos que é marcada por evidências de cartelização com seus contratos de adesão, com a predominância de um ambiente sem mercado no qual o Usuário não tem o poder de escolha. Essa característica estrutural do transporte aquaviário brasileiro impõe largas dificuldades e obstáculos ao comércio exterior do país, com prejuízo a toda sociedade e, portanto, merece a mais profunda atenção da agência reguladora. 2. A sobre-</p>

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Despacho GRM	Despacho GRM	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>mencionadas acima, o usuário também sai penalizado com o desbalanceamento e a indisponibilidade de contêiner vazio: atrasos de faturamento, descumprimento de contratos comerciais, problemas logísticos etc., todavia o transportador marítimo não é penalizado nem multado. É pertinente tratar deste problema nesta oportunidade, uma vez que é o outro lado da discussão - o contrário da sobre-estadia, a indisponibilidade de contêiner.</p> <p>17. Os Usuários reconhecem que deve haver limites razoáveis e práticos de free time para sua utilização, sobretudo considerando os tempos médios de desembarço aferidos pela Alfândega/RFB que são determinantes para o cumprimento da devolução, de modo a não prejudicarem os seus parceiros transportadores marítimos, assim como reconhecem que deve haver penalidade pela não devolução do contêiner no PRAZO FACTÍVEL PRÉ-ESTABELECIDO.</p> <p>18. Se de um lado, a cobrança de valores exagerados é considerada uma ABUSIVIDADE, a não devolução de contêiner pelo Usuário ao transportador marítimo no prazo pré-estabelecido</p>
--	--------------	--------------	--	--

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Despacho GRM	Despacho GRM	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>26. Residem os problemas de sobre-estadia na maioria dos negócios de exportações FOB e importações CIF ou C&F, em que o Usuário possui poder de barganha igual a zero. Nestas condições é imperativa a regulação pela agência, não somente a favor do Usuário, mas sobretudo do Brasil. 27. A norma deve fixar o free time de no mínimo 10 (dez) dias, em decorrência da prática brasileira do tempo de embarque e desembarque nos terminais, como amplamente relatado. Igualmente, fixar o limite de cláusula penal ou aluguel do contêiner no valor de um contêiner novo ou do frete, por atraso superior a cada 60 dias. Também, a norma deve prever todas as situações em que o transportador marítimo seja responsável por atrasos ou alterações de data de atracação, isentando o Usuário de qualquer ônus pelo atraso, em termos de cobranças portuárias, mas também ressarcidos os prejuízos causados a seu negócio. 28. Espera-se que esta contribuição tenha sido esclarecedora e ajude a agência reguladora a tomar as melhores decisões em favor do país.</p>
--	--------------	--------------	--	--

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Despacho GRM	Despacho GRM	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>norma: a) Considerando o verdadeiro problema regulatório com base nas práticas comerciais de utilização de INCOTERMS entre Compradores e Vendedores; b) Um limite razoável para pagamento de multa ou aluguel do contêiner referente à sobre-estadia na situação em que o Usuário entrega ou recebe contêiner vazio, sem haver contratado de frete; c) Um limite equivalente à situação anterior quando o transportador marítimo não entrega o contêiner para o Usuário embarcar.</p> <p>CONTRIBUIÇÃO 1. Os usuários, donos de cargas, exportadores e importadores são, de forma geral, penalizados pela conduta de transportadores marítimos que é marcada por evidências de cartelização com seus contratos de adesão, com a predominância de um ambiente sem mercado no qual o Usuário não tem o poder de escolha. Essa característica estrutural do transporte aquaviário brasileiro impõe largas dificuldades e obstáculos ao comércio exterior do país, com prejuízo a toda sociedade e, portanto, merece a mais profunda atenção da agência reguladora. 2. A sobre-</p>
--	--------------	--------------	--	---

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Despacho GRM	Despacho GRM	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>contêineres vazios é uma forma antecipação a situações conjunturais que, em proporções infinitamente maiores que atrasos pontuais de evolução, comprometem a sustentabilidade do negócio e que são riscos cotidianos a que os transportadores estão acostumados a considerar como oscilações inesperadas nas políticas cambial, monetária e industrial de países; choques de mercados; incidentes climáticos e sanitários; acidentes, paralisações de portos etc., em que os transportadores marítimos estão acostumados a cotidianamente enfrentar, para assegurar o seu negócio em meio a riscos. 16. Nas situações conjunturais mencionadas acima, o usuário também sai penalizado com o desbalanceamento e a indisponibilidade de contêiner vazio: atrasos de faturamento, descumprimento de contratos comerciais, problemas logísticos etc., todavia o transportador marítimo não é penalizado nem multado. É pertinente tratar deste problema nesta oportunidade, uma vez que é o outro lado da discussão - o contrário da sobre-estadia, a indisponibilidade de contêiner.</p>
--	--------------	--------------	--	--

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Despacho GRM	Despacho GRM	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>condições FOB e CIF ou C&F, podem ser aferidos com precisão pela agência reguladora junto ao sistema Siscomex, SECEX, do Ministério da Economia. 26. Residem os problemas de sobre-estadia na maioria dos negócios de exportações FOB e importações CIF ou C&F, em que o Usuário possui poder de barganha igual a zero. Nestas condições é imperativa a regulação pela agência, não somente a favor do Usuário, mas sobretudo do Brasil. 27. A norma deve fixar o free time de no mínimo 10 (dez) dias, em decorrência da prática brasileira do tempo de embarque e desembarque nos terminais, como amplamente relatado. Igualmente, fixar o limite de cláusula penal ou aluguel do contêiner no valor de um contêiner novo ou do frete, por atraso superior a cada 60 dias. Também, a norma deve prever todas as situações em que o transportador marítimo seja responsável por atrasos ou alterações de data de atracação, isentando o Usuário de qualquer ônus pelo atraso, em termos de cobranças portuárias, mas também ressarcidos os prejuízos causados a seu negócio. 28. Espera-se que esta contribuição tenha</p>
--	--------------	--------------	--	--

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ	Despacho SRG	Despacho SRG	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>Arroz - ABIARROZ, representa nacionalmente as indústrias e cooperativas de beneficiamento de arroz. Desde a sua criação, a entidade tem como principal mote transformar o Brasil em uma plataforma exportadora de arroz. Neste sentido, a Abiarroz firmou o primeiro convênio com a Apex-Brasil em 2011, para a promoção comercial do arroz no mercado externo. O trabalho exitoso da cadeia produtiva e da Agência logrou transformar o status do Brasil de importador líquido para exportador líquido de arroz. Com qualidade reconhecida mundialmente, o arroz brasileiro tem potencial de abastecer grandes mercados consumidores e ainda garantir a segurança alimentar no mercado interno. Para tanto, é preciso assegurar um ambiente interno de negociações que estimule o setor produtivo, de forma a manter sua competitividade no mercado externo e promover igualdade de condições com os parceiros do Mercosul, principais concorrentes do arroz brasileiro. Os custos portuários configuram um importante diferencial na capacidade exportadora da</p>
--	--------------	--------------	--	---

Associação Brasileira da Indústria Química Abiquim	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>parabenizar este ANTAQ pela iniciativa de desenvolver metodologia para verificar abusividades nas cobranças de sobre-estadia de contêineres, bem como de publicar manual, guia ou instrumento normativo, para instrução do setor privado brasileiro de como apresentar informações sobre possíveis abusividades à esta Agência. Por fim, compartilhamos que tomamos conhecimento por nossas empresas associadas da cobrança por armadores da despesa chamada "Longstanding", a qual gostaríamos de dar conhecimento à esta ANTAQ, pois entendemos ser uma possível abusividade na cobrança. Além dos custos "normais" abaixo: Armazenagem (terminal) - cobrança realizada pelo espaço ocupado do container no terminal de embarque. Detetion (armador) - data de retirada do vazio até depósito no terminal de embarque na origem Temos notado esse novo custo, na casa de USD30/dia. Longstanding (armador) - sendo a sobrestada do container no terminal de embarque; da data de depósito no terminal de embarque até o efetivo embarque;</p>
---	--------------------	--------------------	--	--

Gizely Monteiro Horsth do Nascimento	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>notar que o ponto de conflito está relacionado a natureza jurídica da Demurrage e não a criação de uma metodologia para determinar abusividade, divergindo do tema proposto na Agenda Regulatória. Tal afirmação é possível pelo fato da Seção 6.4 do Relatório AIR nº 3, concluir que os preços de sobre-estadia de contêineres praticados nos portos brasileiros encontram-se em conformidade com os valores cobrados nos portos estrangeiros, e na Seção 6.5, item 211, onde afirma-se que (...) a partir da pesquisa exploratória, verificou-se que os dados obtidos são insuficientes para tecer afirmações taxativas a respeito da abusividade ou não dos preços da sobre-estadia no Brasil em comparação a outros países, assim como qualquer distorção no que se refere aos prazos de free-time. Estas conclusões decorrem, naturalmente, da uniformidade dos preços de sobre-estadia de contêineres praticados pelos transportadores marítimos ao redor do globo. Importante destacar que não pode ser repassada a responsabilidade aos transportadores, pela sobre-estadia originada na devolução intempestiva dos</p>
--------------------------------------	--------------------	--------------------	--	---

CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM DO BRASIL AGENCIA MARÍTIMA LTDA.	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>CONTRIBUINTE: CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM do Brasil Agência Marítima Ltda. ASSUNTO: CONTRIBUIÇÕES PARA A AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº. 13/2021 DA ANTAQ Prezados Senhores, CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM do Brasil Agência Marítima Ltda. vem apresentar suas contribuições por ocasião da Audiência Pública nº 13/2021-ANTAQ, relativa ao Tema 2.2 da Agenda Regulatória 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobreestadia de contêineres -, instaurada em 08 de junho de 2021. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS: À fim de melhor embasar o presente memorando de maneira a abordar os principais pontos relacionados à cobrança de sobreestadia, devem ser inicialmente pontuadas algumas premissas: ? A cobrança de sobreestadia de contêineres deve ser considerada dentro de um cenário global, sendo aplicada no Brasil de acordo com a prática mercadológica internacional; ? Eventual regulação em demasia pela autoridade pública brasileira pode fazer com que o Brasil destoe das práticas globais, gerando mais burocracia e desfavorecimento</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM DO BRASIL AGENCIA MARÍTIMA LTDA.	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>contratantes de transporte têm outras opções para diminuir a quantidade de diárias de utilização dos contêineres, no entanto não o faz, por mera conveniência, aceitando-se com isso eventuais custos e responsabilidades atreladas, de acordo com os contratos de transporte e termos de responsabilidade dos armadores que tratam da sobreestadia de containers. No que tange à natureza jurídica aqui discutida, nota-se que, conforme apuração realizada pela ANTAQ há uma nivelção global de preços cobrados em diversos países à título de sobreestadia, constando-se assim que eventual problema regulatório quanto à prática no Brasil não guarda relação com a natureza jurídica. Na verdade, alterar a natureza jurídica da sobreestadia, estipulando-se uma limitação de valores, além de destoar a prática local da global, não resolveria eventual problemática brasileira com relação ao tema, que, conforme demonstrado não está atrelada à questões de quantum. Neste diapasão, o próprio relatório da ANTAQ conclui que: “Logo, a problemática identificada não se refere à aplicação do regime</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM DO BRASIL AGENCIA MARÍTIMA LTDA.	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>relatório menciona-se, em diversos pontos, o entendimento e posicionamento da FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations). No entanto, é importante frisar que as ponderações da FIATA são unilaterais pois representam os interesses da categoria de agentes de carga única e exclusivamente, divergindo por exemplo dos entendimentos exarados pelo FMC que considera os entendimentos de diversos atuantes no transporte marítimo internacional. Neste ponto, deve-se considerar, em conjunto com os posicionamentos da FIATA, os posicionamentos já emitidos também pela WSC (World Shipping Council) sobre a temática. Sendo assim, resta imprescindível reforçar que a ANTAQ ao expedir RELATÓRIO DE AIR sobre a temática concluiu que os dados obtidos não indicam abusividade dos preços da sobreestadia praticados no Brasil em comparação a outros países, assim como qualquer distorção no que se refere aos prazos de free-time. Foram identificadas flutuações pequenas e pontuais, mas dentro da média do quando praticado</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	O Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNNT (Centronave) vem apresentar suas contribuições por ocasião da Audiência Pública nº 13/2021-ANTAQ, relativa ao Tema 2.2 da Agenda Regulatória 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres. O documento complementar a este Formulário Eletrônico será encaminhado em anexo para o email anexo_audiencia132021@antaq.gov.br.
--	--------------------	--------------------	---	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>QUANTO AO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR Nº 3 De pronto, antes de adentrar nas considerações apostas no Relatório AIR nº 3, é importante reforçar 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, que dele se valem</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>QUANTO AO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR Nº 3 De pronto, antes de adentrar nas considerações apostas no Relatório AIR nº 3, é importante reforçar 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, que dele se valem</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>QUANTO AO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR Nº 3 Uma vez que é uníssono que o transporte marítimo de cargas é atividade privada, ligada à atividade empresarial, realizada por partes com capacidade isonômica, tem-se que não é apropriado nomear os embarcadores/ consignatários como usuários. Portanto, antes de adentrar-se na discussão relativa à natureza jurídica da sobre-estadia e nas possibilidades interpretativas e regulatórias levantadas por esta Agência no Relatório AIR nº 3, mostra-se essencial frisar a necessidade de tratar-se da matéria no âmbito do Direito Privado e da liberdade contratual, o que impede a regulação em demasia por esta Nobre Agência. Inclusive, tal questão já foi analisada pelo Poder Judiciário Brasileiro que entendeu que a ANTAQ não seria competente para se imiscuir em relação ao preço da sobre-estadia, como será detalhado adiante. Feito tal esclarecimento, cumpre contextualizar historicamente a demurrage. Nesta linha, ressalta-se que, com o desenvolvimento do comércio marítimo, criou-se o transporte por meio de navios de</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>QUANTO AO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR Nº 3 Repisa-se que a sobre-estadia de contêiner deriva dos Contratos de Transporte Marítimo, instrumentos que, em regra, envolvem três figuras: o embarcador, o transportador marítimo e o consignatário. Com efeito, é o Contrato de Transporte o fundamento jurídico da cobrança de sobre-estadia, valor devido pelo destinatário, embarcador ou consignatário do contêiner - solidariamente - por dia de retenção do contêiner além do prazo de franquia (free time) contratado entre as partes. De acordo com a praxe marítima, a emissão do Conhecimento de Transporte (Bill of Landing), contendo as cláusulas que regerão o transporte contratado, ocorre por ocasião do embarque das mercadorias. Este contrato é emitido em, no mínimo, três vias, sendo duas delas entregue ao Embarcador, que, após acertados todos os aspectos comerciais, remete uma via original ao consignatário no porto de destino, para que possa apresentá-la ao transportador, e, assim, retirar a mercadoria. Portanto, a entrega da via original do Conhecimento de</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>QUANTO AO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR Nº 3 - Todas as condições de transporte, no que se incluem os prazos de livre utilização e os valores das diárias de sobre-estadia, encontram-se disponíveis nas páginas dos transportadores, sendo de plena ciência de todos que atuam no ramo, como já reconhecido pelos tribunais brasileiros. Confira: Os conhecimentos de embarque que acompanham a inicial trazem expresso aviso sobre a incidência de tarifas em caso de demora na devolução dos contêineres, com remissão a valores padronizados e publicados na Internet ou disponíveis em qualquer agência da autora (fls.145, item 202). Ao retirar os contêineres, concordou a ré, ainda que tacitamente, com tal previsão. Sendo empresa especializada em comércio exterior, não convence sua alegação de desconhecimento da cobrança ou dos períodos de franquia. Tampouco prospera seu pedido de redução equitativa de valores, por não estarem presentes os requisitos para intervenção judicial no contrato, justificando-se a alto valor buscado, simplesmente, pela grande</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>QUANTO AO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR Nº 3 - Importa ainda esclarecer que os Contratos de Transporte e o Termo de Compromisso de Devolução de Contêiner (TCDC) não constituem contratos de adesão, mas contratos padronizados, no qual embora existam cláusulas pré-estabelecidas, é possível a negociação dos seus termos, como bem ensina o d. professor maritimista Paulo Campos Fernandes , senão vejamos: Nesse sentido, cabe diferenciar contrato de adesão de contrato padronizado. No contrato padronizado, as cláusulas são preestabelecidas, mas as partes têm liberdade, durante a fase de negociação do contrato, de alterá-las, eliminá-las e também de acrescentar novas cláusulas ao contrato que se negocia. Na indústria de transporte marítimo, a negociação de contratos de afretamento faz uso de contratos padronizados. Como exemplo de contratos padronizados, pode-se citar os seguintes modelos: BARECON 89, NYPE, GENCON, etc. *****A maioria dos contratos de transporte marítimo não se configura em relação de consumo. As</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	INICIALMENTE TRAÇADO NA AGENDA REGULATÓRIA 2020/2021 - TEMA 2.2: DESENVOLVER METODOLOGIA PARA DETERMINAR ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES - QUESTÃO JÁ DECIDIDA PELO JUDICIÁRIO. - O Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 foi instaurado com o objetivo precípuo de desenvolver metodologia que embase o corpo técnico na instrução de processos que envolvem reclamações dos usuários no tocante aos valores cobrados a título de sobre-estadia de contêineres, buscando parâmetros para a diminuição de litígios sobre a questão .Ou seja, o problema regulatório identificado refere-se, tão somente, ao desenvolvimento de parâmetros e/ou da modelagem regulatória que possibilite identificar - caso a caso - possíveis abusividades na cobrança de demurrage, bem como garantir a transparência e informações completas a respeito da cobrança de sobre-estadia de contêineres.Não obstante, cumpre registrar que o Relatório AIR nº 3 foge ao escopo inicialmente
--	--------------------	--------------------	---	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	INICIALMENTE TRAÇADO NA AGENDA REGULATÓRIA 2020/2021 - TEMA 2.2: DESENVOLVER METODOLOGIA PARA DETERMINAR ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES - QUESTÃO JÁ DECIDIDA PELO JUDICIÁRIO. - Fato é que o Poder Judiciário vem sendo constantemente abordado, no curso dos últimos anos, em especial no âmbito da Justiça Federal, por empresas e associações que contratam o transporte marítimo e que buscam a tutela jurisdicional para ver decretada a suposta omissão na fiscalização dos preços fixados a título de sobre-estadia de contêineres por parte da ANTAQ, bem como a declaração judicial de abusividade das quantias cobradas pelos transportadores marítimos. No entanto, a sobre-estadia de contêineres é parte de relação comercial que se encontra em estrita consonância com as regras do ordenamento jurídico brasileiro, não possuindo a Agência competência para interferir na esfera jurídica de direito privado oriunda do transporte internacional de cargas, como
--	--------------------	--------------------	---	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	A. DO DESVIRTUAMENTO DO OBJETO INICIALMENTE TRAÇADO NA AGENDA REGULATÓRIA 2020/2021 - TEMA 2.2: DESENVOLVER METODOLOGIA PARA DETERMINAR ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES - QUESTÃO JÁ DECIDIDA PELO JUDICIÁRIO. - Observa-se que, caso a metodologia aplicada imponha novas definições ou limites aos valores e condições para a cobrança de sobre-estadias de contêineres, objeto de livre negociação entre as partes, a ANTAQ certamente ultrapassaria sua competência regulatória, tendo em vista que tal ação interfere no livre mercado e na liberdade econômica, na medida em que são impostos limites que poderão inviabilizar as negociações usuais do mercado.
--	--------------------	--------------------	---	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - Inobstante as considerações acima realizadas, se faz necessário reforçar a real natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres, que, ao contrário do entendimento exarado pela Agência Reguladora no Relatório AIR nº 3, não pode ser considerada de cláusula penal moratória. Na esteira do que será exposto a seguir, adiante-se, desde logo, 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 pelo consignatário gera desequilíbrio contratual e econômico, eis que impede/dificulta a realização de novos</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - Este segue sendo o entendimento do C. Superior Tribunal de Justiça quanto à natureza jurídica de indenização pré-fixada da sobre-estadia de contêineres, como se verifica dos seguintes julgados: AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO. SOBREESTADIA DE CONTÊINER. DEMURRAGE. ALEGAÇÃO DE NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICCIONAL. INOCORRÊNCIA. NATUREZA JURÍDICA DE INDENIZAÇÃO. ENTENDIMENTO DO TRIBUNAL DE ORIGEM EM CONSONÂNCIA COM O DO STJ. BUROCRACIA PORTUÁRIA ALEGADA COMO EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE. REEXAME DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA 7/STJ. AGRAVO CONHECIDO PARA CONHECER EM PARTE DO RECURSO ESPECIAL E NEGAR PROVIMENTO - grifo nosso. (STJ, 3ª Turma, AREsp 1.480.405/ES, Relator Min. Paulo de Tarso Sanseverino, julgado em 03/09/2020) *** AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. PROCESSUAL CIVIL (CPC/15). VIOLAÇÃO AO ARTIGO 1.022,</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - Também é este o posicionamento dos Egrégios Tribunais de Justiça brasileiros, em especial do maior tribunal do país, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, refutando-se a tese de que a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres seria de cláusula penal. Veja-se os julgados abaixo, todos do ano de 2020: (...) CONTRATO - Transporte marítimo internacional - Sobre-estadias de contêineres - Atraso na devolução que gera o dever de indenizar - Comprovação documental pormenorizada nos dias de estadia livre das unidades de carga, assim como dos valores cobrados a título de demurrage - Cobrança de sobre-estadia, ademais, que possui natureza jurídica de indenização prefixada em razão da retenção indevida do contêiner, não se enquadrando nas hipóteses de cláusula penal ou multa - Cobrança que decorre de praxe comercial de conhecimento de todos os que atuam nesta atividade, tendo sido livremente anuída pelas partes - Expressividade da quantia cobrada pela autora que decorre do decurso do tempo
--	--------------------	--------------------	---	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - Importa explicitar que, por trás da equivocada caracterização das sobre-estadias de contêiner como cláusula penal, busca-se aplicar às cobranças os artigos 408 e 412 do Código Civil, o que, entretanto, é descabido, ainda que se cogitasse, por hipótese, que a natureza jurídica fosse de cláusula penal. Repita-se: não se vislumbra opção diversa à natureza jurídica de sobre-estadia de contêineres que não a de indenização pré-fixada nos contratos de transporte marítimo, no entanto cumpre-nos trazer breves comentários acerca do instituto jurídico da cláusula penal contratual. As cláusulas penais constituem obrigações acessórias, que vivem na dependência da obrigação principal a que aderem, seguindo o princípio da gravitação jurídica. Existem, no entanto, duas espécies de cláusula penal muito bem definidas: a compensatória e a moratória. Na primeira, a multa é estipulada para o caso de o devedor não cumprir a totalidade de sua obrigação, isto é, para a hipótese de</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - A regra geral é de que na multa compensatória, o valor pode corresponder até a integralidade do montante da prestação devida, enquanto na moratória não há limitação, apenas não se admitindo a sua excessiva gravidade, pela impossibilidade de se tolerar o enriquecimento sem causa. Excessividade essa que deve ser analisada caso a caso e eventualmente diminuída por um juiz e não por essa i. Agência. A bem da verdade, adotar este raciocínio e permitir a limitação do valor cobrado ao valor da suposta obrigação principal, o que se faz apenas em apreço ao princípio da eventualidade, seria incorrer em flagrante contradição com a própria razão de ser da sobre-estadia de contêiner, enquanto relevante instrumento de incentivo econômico à pronta devolução dos cofres de carga e estímulo ao regular funcionamento da cadeia logística de suprimentos. Ademais, a circunstância de a cláusula penal ser moratória implica seja ela cumulativa com a pretensão à prestação principal e com perdas e danos</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - O atraso na devolução das unidades de carga prejudica ainda a contratação de possíveis fretes pela falta de equipamentos necessários, importando em graves prejuízos aos transportadores marítimos, razão pela qual o valor da sobre-estadia deve ser tal que não só indenize os transportadores como também incentive a pronta devolução dos contêineres. Isso porque a utilização dos contêineres como depósitos, o que certamente ocorreria se o valor cobrado fosse irrisório, teria impacto nas exportações brasileiras que ficariam represadas pela ausência de unidades de carga. Nesta linha, a ausência de contêineres aptos à movimentação de bens, como a exportação de commodities nacionais, poderia afetar de forma severa toda a cadeia logística e operacional dos portos brasileiros, causando congestionamentos portuários e impactando, como resultado, a economia do país. Veja-se, portanto, que as sobre-estadias de contêiner são críticas para a manutenção e fluidez da cadeia logística</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - Outrossim, a sobre-estadia serve a um importante propósito no comércio internacional de forma a manter as trocas entre os países. Manter a carga em movimento é importante para todos os participantes da cadeia de abastecimento. E a sobre-estadia garante que a carga não se amontoie em terminais e depósitos marítimos, o que criaria congestionamento portuário que atrasaria a entrega e o processamento de embarques de carga de exportação e importação, posto que motivam os clientes das transportadoras a devolverem os contêineres vazios prontamente, o que é essencial para a transportar a carga de exportação. Vale lembrar que se não há contêiner, não há como se exportar, o que gera um grande impacto na balança comercial brasileira. Além disso, também é importante entender que quando o equipamento não é devolvido e a carga não flui livremente, há custos reais envolvidos, como custos diretos dos equipamentos e custos de oportunidade</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>ESTADIA DE CONTÊINERES - INDENIZAÇÃO PRÉ-FIXADA NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - Importa destacar que o preço de sobre-estadia é fixado pelos transportadores de forma independente e refletem uma equação financeira própria da atividade desempenhada, cuja formação está acobertada pelo sigilo do negócio necessário para a manutenção da concorrência e preservação da livre iniciativa. PROCESSO CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CAUTELAR COM PEDIDO DE LIMINAR DE EXIBIÇÃO DE DOCUMENTOS. DECISÃO AGRAVADA QUE DETERMINOU A EXIBIÇÃO DE DOCUMENTOS QUE COMPROVEM A COMPOSIÇÃO DOS PREÇOS DE SOBRESTADIA (DEMURRAGE) PRATICADO NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO. DESCABIMENTO. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO PREJUDICADO. DEU-SE PROVIMENTO AO AGRAVO DE INSTRUMENTO À UNANIMIDADE. 1- Para a concessão de uma tutela cautelar exige a lei, basicamente, a presença de dois requisitos, quais sejam: o fumus boni iuris (fumaça do bom direito) e o periculum in</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>RELATÓRIO AIR Nº 3 QUANTO AO COMPARATIVO INTERNACIONAL NA PRÁTICA DO DEMURRAGE . Como visto, a sobre-estadia de contêineres, enquanto instituto do Direito Marítimo presente no cenário global, também goza de discussões quanto à sua aplicabilidade nas mais diversas jurisdições, mormente quanto à sua natureza jurídica. Veja-se, de forma exemplificativa, o comentário da doutrinadora Eliane Octaviano Martins em sua obra Curso de direito marítimo: "No direito comparado, o Direito francês e o Direito alemão enquadram a natureza da demurrage como suplemento do frete, caso esteja prevista em contrato. No mesmo sentido, a legislação portuguesa ampara expressamente o caráter de suplemento do frete da demurrage. Sustenta Esteves (1988, p. 61), com amparo na legislação portuguesa ora referenciada, a demurrage ser um suplemento do frete, pois embora implique uma demora, a sobre-estadia não deverá ser entendida como uma situação de mora em que haja incorrido o afretador nem com uma violação de um dever contratual, mas um direito do</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>RELATÓRIO AIR Nº 3 QUANTO AO COMPARATIVO INTERNACIONAL NA PRÁTICA DO DEMURRAGE - O direito inglês, verdadeira jurisdição paradigma no estudo do Direito Marítimo, por ser o berço da matéria e centralizar a maior parte das disputas sobre o tema, também possui posicionamento acerca da temática: "A sobre-estadia de contêiner, por seu turno, acompanha o entendimento perfilado para a demurrage de navio. A jurisprudência inglesa afirma que a natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner é de cláusula indenizatória, consubstanciada em liquidated damages, ou seja, indenização prefixada ou danos liquidados, natureza jurídica esta existente naquele ordenamento. É excluída expressamente a possibilidade de enquadramento deste instituto como contraprestação pelo exercício de um direito, porquanto a sobre-estadia é vista como consequência de uma quebra contratual, verificada após a ultrapassagem do free time concedido no contrato. Muito embora a doutrina inglesa critique a sobre-estadia de contêiner e afirme que, na realidade, este instituto se</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>RELATÓRIO AIR Nº 3 QUANTO AO COMPARATIVO INTERNACIONAL NA PRÁTICA DO DEMURRAGE - Ou seja, conforme mencionado, a sobre-estadia serve a um importante propósito ao comércio internacional, pois mantém o fluxo das importações e exportações e evita congestionamento portuário que atrasaria a entrega e o processamento de embarques de carga de exportação e importação que precisam usar o terminal. Por outro lado, há um viés de indenização, posto que o retardo na devolução dos equipamentos gera custos aos transportadores, tanto relacionados diretamente as unidades de carga (aquisição e deslocamento de contêineres), como de perdas de novos fretes. Em que pese as considerações supra, ao tratar do Benchmark Internacional (seção 6 do Relatório AIR nº 3), a Agência limita-se a afirmar que (...) apesar de haver jurisprudência dominante, há queixas de que a função contratual da sobre-estadia foi desvirtuada (SEI 50300.010899/2020-14, pg. 306). Não se pode olvidar, contudo, que a demurrage de contêineres surge, no</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>RELATÓRIO AIR Nº 3 QUANTO AO COMPARATIVO INTERNACIONAL NA PRÁTICA DO DEMURRAGE - A World Shipping Council (WSC), associação global comercial sem fins lucrativos representante dos transportadores marítimos internacionais em matérias regulatórias, confirmou tal entendimento quando da sua manifestação: In this context, it is important to first recognize that Brazil already has existing regulations governing detention and demurrage practices in Normative Regulation 18/2017. Section III of NR 18/2017 (Articles 19-21) provides that demurrage practices, including free time rules, must be made available to consignees at the time of booking. The regulations also set forth when free time begins to run for purposes of collection of these charges, and describes particular instances, such as force majeure events, when a cargo interest is not responsible for the payment detention and demurrage charges. Thus, Brazil already has comprehensive rules governing detention and demurrage. WSC is not aware of any other major trading jurisdiction that</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>RELATÓRIO AIR Nº 3 QUANTO AO COMPARATIVO INTERNACIONAL NA PRÁTICA DO DEMURRAGE - Não se há notícia de qualquer nação marítima que tenha leis ou regulações acerca da sobre-estadia de contêineres e quando estas devem ou não ser cobradas. Como destacado no Relatório AIR nº 3, inclusive, os Estados Unidos da América (um dos maiores parceiros comerciais do Brasil no comércio exterior) tiveram recentemente a experiência de seu órgão regulador federal marítimo, a Federal Maritime Commission (FMC), se debruçar sobre questões atinentes ao instituto jurídico da sobre-estadia. Após 2 (dois) anos de estudo, recebimento de informações de inúmeros interessados, análises e investigações, a conclusão foi de que a melhor solução seria criar uma regra de interpretação de forma a ser avaliado em cada caso o cabimento da sobre-estadia . Para tanto, foram estipulados padrões de interpretação que devem ser utilizados como parâmetros de validade e alcance das cláusulas indenizatórias de sobre-estadia de contêiner. A regra interpretativa pretende refletir três</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>RELATÓRIO AIR Nº 3 QUANTO AO COMPARATIVO INTERNACIONAL NA PRÁTICA DO DEMURRAGE - A World Shipping Council também sugere que o modelo norte-americano sirva como inspiração aos anseios desta Nobre Agência: In this regard, WSC believes a recently concluded administrative proceeding in the United States, which has consistently been one of Brazil's top import and export trading partners, is relevant to ANTAQ's current review of the issue. The U.S. Federal Maritime Commission (FMC) recently conducted a review of ocean carrier detention and demurrage charges in the United States, and issued a final interpretive rule on May 18, 2020. In addition to being a key trading partner of Brazil, this administrative proceeding is instructive to ANTAQ's current review of a similar issue because, despite requests from U.S. importers and exporters that the FMC adopt restrictive rules governing detention and demurrage charges, the FMC ultimately decided that such sweeping regulations were counter-productive, and decided instead to take</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>CONTRAMÃO DO SEU PAPEL DE AGENTE REGULADOR - PROMOÇÃO DO DESEQUILÍBRIO NACIONAL FACE AO MODELO MUNDIALMENTE PRATICADO - DA I) MANUTENÇÃO DO STATUS QUO OU II) DA ADOÇÃO DE POLÍTICA DE PUBLICITAÇÃO DOS VALORES COBRADOS COMO MELHORES OPÇÕES PARA O TEMA 2.2 - Insta registrar que eventuais normas reguladoras propostas pela Agência que não reflitam o ambiente global de negócios e suas práticas, no âmbito comercial marítimo, podem deixar o Brasil em desvantagem no cenário internacional. Por oportuno, como dito, a World Shipping Council (WSC), associação global comercial sem fins lucrativos representante dos transportadores marítimos internacionais em matérias regulatórias, assim se manifesta quanto à regulação do demurrage: " Após realização de pesquisa entre seus transportadores marítimos membros, confirmou que: seus membros não têm conhecimento de qualquer nação marítima que tenha leis ou regulações acerca da demurrage ou detention ou quando estas devem ou não ser cobradas.</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>CONTRAMÃO DO SEU PAPEL DE AGENTE REGULADOR - PROMOÇÃO DO DESEQUILÍBRIO NACIONAL FACE AO MODELO MUNDIALMENTE PRATICADO - DA I) MANUTENÇÃO DO STATUS QUO OU II) DA ADOÇÃO DE POLÍTICA DE PUBLICITAÇÃO DOS VALORES COBRADOS COMO MELHORES OPÇÕES PARA O TEMA 2.2 - Registra-se que nenhuma das legislações estrangeiras entende a demurrage como cláusula penal, não sendo razoável que o Brasil destoe desse entendimento, sob pena de ficar à margem da prática mundial. Nesta linha, vislumbra-se que a melhor solução para o caso em análise é manter-se o status quo, de modo que não seja editada nova proposta regulatória para o demurrage, a qual, caso aprovada pela Agência, certamente colocará em risco de desarmonia o comércio marítimo nacional, em comparação ao mercado estrangeiro. O caderno de Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR do Governo Federal , inclusive, discorre acerca da opção regulatória de nada fazer ou de buscar mais alternativas , evitando-</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>CONSIGNATÁRIO QUANTO AO AGRAVAMENTO DOS VALORES DE DEMURRAGE - Ainda quanto às conclusões exaradas no Relatório AIR nº 3, esta Nobre Agência trata, na Seção 4.5.6, do Dever de mitigar o próprio prejuízo , aduzindo, de forma indireta, a responsabilidade dos transportadores marítimos, na figura de credores, bem como a boa-fé objetiva ao se manterem supostamente inertes enquanto o inadimplemento do devedor (de sobre-estadias de contêineres) se estende pelo tempo. Esta conduta decorreria, maxime, da teoria do duty to mitigate the loss , que exige que cada parte, de uma relação jurídica obrigacional, tanto nas relações contratuais quanto nas relações extracontratuais, empreenda esforços razoáveis para minimizar perdas . De acordo com o Relatório AIR nº 3, pode-se concluir que não age de boa-fé quem, podendo substituir os contêineres para não atrasar ou impedir o início da viagem ou a realização de novos fretes, deixa de fazê-lo e perde a oportunidade de reduzir a extensão de seus danos . A despeito deste entendimento, data vênua, revela-se</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>E. DA RESPONSABILIDADE EXCLUSIVA DO CONSIGNATÁRIO QUANTO AO AGRAVAMENTO DOS VALORES DE DEMURRAGE - Não se pode permitir que os riscos inerentes à atividade dos contratantes do transporte marítimo sejam transferidos aos Transportadores, sendo certo que a majoração das quantias devidas a título de sobre-estadia de contêineres ocorre por culpa, única e exclusiva, dos primeiros, que insistem em reter as unidades além do prazo de livre-franquia avençado nos contratos de transporte marítimo, ainda que possam desovar a carga e depositá-lo em terminal alfandegado, como, inclusive, é autorizado pela Receita Federal. Não é demais lembrar que os valores de sobre-estadia que atingem patamares mais elevados geralmente decorrem de situações pontuais como grande volume de contêineres e longo período de retenção, não podendo as exceções serem vistas e tratadas como regras.</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>VALORES DA COBRANÇA DE SOBREESTADIA DE CONTÊINER E DO PERÍODO DE FREE TIME - NEGOCIAÇÕES PRÉVIAS - Os valores de sobre-estadia de contêineres são divulgados, atualmente, pelos transportadores marítimos, por meio de seus sítios eletrônicos e também são registrados em Cartórios de Registro de Títulos e Documentos, visando conferir publicidade a estas informações. Todos os players envolvidos em operações 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 demurrage 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</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	<p>PRATICADOS COM O MERCADO INTERNACIONAL - Ademais, como se observa das conclusões extraídas na Seção 6.4 do Relatório AIR nº 3, que ora se responde, os preços de sobre-estadia de contêineres praticados nos portos brasileiros se encontram em conformidade com os valores cobrados nos portos estrangeiros, conforme afirmou a GDE (Gerência de Desenvolvimento e Estudos) desta Agência Reguladora: (...) a comparação de valores de balcão médios de sobre-estadia após o 14º dia de desembarque, pesquisados nos portos de Santos, Buenos Aires, Antuérpia, Roterdã, Cingapura e Xangai, apontam, de forma geral, para valores brasileiros em linha com os valores dos demais portos estrangeiros (com exceção à Xangai, este nitidamente inferior) . Em suas Conclusões (Seção 6.5, item 211), ainda, afirma-se que (...) a partir da pesquisa exploratória, verificou-se que os dados obtidos são insuficientes para tecer afirmações taxativas a respeito da abusividade ou não dos preços da sobre-estadia no Brasil em comparação a outros países, assim como qualquer</p>
--	--------------------	--------------------	---	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>PRATICADOS COM O MERCADO INTERNACIONAL - A sobre-estadia é composta por vários fatores, não se restringindo apenas ao valor do contêiner por si só. A fixação do montante cobrado tem como base a valoração comercial de mercado e concorrencial, levando-se em conta fatores compensatórios, inibitórios e incentivadores, como já detalhado. Outrossim, vale relembrar que, a sobre-estadia serve incentivar a pronta devolução das unidades de carga, de forma a manter os contêineres em contínuo movimento de forma a evitar congestionamentos no comércio marítimo e, de forma coadjuvante, indenizar os prejuízos incorridos pelos transportadores marítimos. Ademais, buscando a eficiência na prestação dos respectivos serviços logísticos relacionados à coleta e devolução dos contêineres, a sobre-estadia de contêineres serve para promoção do desenvolvimento econômico e ampliação da competitividade do país no mercado internacional. Além disso, também é importante entender que quando o equipamento não é devolvido e a carga</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>PRATICADOS COM O MERCADO INTERNACIONAL - A World Shipping Council também se manifesta: The absence of provisions like Item II above in other countries's laws arises from the recognition in those countries that such restrictions would be antithetical to free trade, to efficient ocean transportation and to freedom of contract. Indeed, the FMC in the United States expressly declined from taking this kind of exclusive and prescriptive approach to regulating detention and demurrage practices. One key reason for this is the danger in imposing a one-size-fits-all approach to this issue. These charges are an integral part of the overall negotiated agreement between carriers and their shipper customers. Carrier equipment and lost opportunity costs are different, and how each carrier decides to allocate such costs in their individual negotiations with their customers are a basis upon which carriers compete against one another. Competition in the marketplace - not excessive regulation - is the best mechanism for setting the terms of that allocation. Most governments are</p>
--	--------------------	--------------------	--	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>PELA FALTA DE CONTÊINERES A própria situação pandêmica atual demonstrou que caso haja a impossibilidade ou ausência de incentivos para que a carga continue sendo movimentada e o contêiner devolvido, podem resultar sérios problemas, conforme reportagem da agência de notícias Bloomberg, divulgada pelo site de notícias UOL, conforme link aqui colacionado: https://economia.uol.com.br/noticias/bloomberg/2020/03/19/comercio-global-e-limitado-por-falta-de-containers.htm De fato, o cenário experimentado pela sociedade civil na atualidade, com a evolução da pandemia do coronavírus por todo o mundo, fez gerar uma intensa demanda por fretes em escala global, aliada à escassez de contêineres, que pôs em risco a retomada da economia mundial e o fluxo da cadeia logística de suprimentos mundo afora. 143. Diversos foram os portais de notícias que reportaram, nos últimos meses, extremas dificuldades no transporte marítimo global, com a alta dos preços dos fretes em razão da altíssima demanda, sobretudo oriunda da China, contudo</p>
--	--------------------	--------------------	--	---

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	<p>forma a consolidar os entendimentos acima expostos, no que se refere às contribuições atinentes à Audiência Pública nº 13/2021, reiteramos que: “Vislumbra-se o desvirtuamento do objetivo precípua do Tema 2.2 da Agenda Regulatória 2020/2021, qual seja, o desenvolvimento de parâmetros e/ou da modelagem regulatória que possibilite identificar - caso a caso - possíveis abusividades na cobrança de demurrage, uma vez que a ANTAQ pretende discutir e definir, em confronto com suas próprias funções previstas na Lei 10.2233/2001, a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres no Direito Brasileiro. A conduta da ANTAQ deve limitar-se a zelar, tão somente, pela transparência das informações relativas aos valores cobrados a título de demurrage, não devendo perpassar a conceituação de natureza jurídica do instituto da sobre-estadia, uma vez que já pacificada pelo Poder Judiciário. Ao contrário do entendimento exarado pela ANTAQ no Relatório AIR nº 3 quanto ao caráter de cláusula penal da demurrage, reitera-se que sobre-estadia de contêiner tem, clara</p>
--	--------------------	--------------------	---	--

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	Para melhor visualização das contribuições, jurisprudência e doutrina aqui apostas, o CNNT encaminha documento anexo, de mesmo teor, em pdf, via email anexo_audiencia132021@antaq.gov.br, para anexação aos autos, facilitando a análise desta Agência Reguladora.
--	--------------------	--------------------	--	--

ABAC- Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem	Relatório de AIR 3	Relatório de AIR 3	<p>aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.</p>	<p>entendemos que foram abrangentes e foram consideradas as contribuições dadas pelos mais diversos players do mercado no momento da tomada de subsídios, tendo-se chegado às seguintes possibilidades: 1) Realização de pesquisas periódicas de preços; 2) Apresentação de metodologias para aferição do preço de referência a ser utilizado; 3) método pré-definido para apuração de denúncias e reclamações ou, 4) Manutenção do status quo. À despeito da discussão que se desenharia com a patente intervenção pela ANTAQ na liberdade econômica das relações comerciais e do pacta sunt servanda, seja através da implementação de pesquisas periódicas de preços tabelados, ou da criação de metodologias para aferição do preço de referência, entendemos que esta Agência, na AIR 3, não esclareceu especificamente como a regulamentação da sobre-estadia poderia alcançar o mercado da cabotagem, apesar de mencioná-lo no documento. No transporte de cabotagem a maioria dos serviços são realizados porta a porta, de forma multimodal. Assim, a ABAC (Associação Brasileira de Armadores de</p>
---	--------------------	--------------------	--	--

Pablo Viana Souza	Voto - AST DR	Voto - AST DR	aprimoramento do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.	teste
-------------------	---------------	---------------	---	-------