



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Nota Técnica nº 63/2021/GRM/SRG

**Assunto: Análise e manifestação acerca das contribuições advindas de audiência pública.**

### 1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se da análise e manifestação a respeito das contribuições advindas da AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 13/2021-ANTAQ, constantes do RELATÓRIO Nº 16/2021/CAPA/SGE, SEI nº 1391451, e documentos relacionados, bem como para elaborar proposta de AIR final e Documento de Intervenção Regulatória - DIR.

1.2. A presente Nota atende à ordem de serviço nº 139/2021/GRM/SRG (SEI 1392733).

### 2. CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. O presente processo teve origem no tema 2.2 da Agenda Regulatória do biênio: Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.

2.2. De modo a iniciar a apreciação do tema, propôs-se o Plano de Trabalho GRM SEI 1079630, o qual foi aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência por meio da Resolução nº 7922 – ANTAQ, SEI 1103004. Neste plano de forma resumida apresentam-se o escopo do trabalho, os objetivos, a metodologia e o cronograma tentativo das etapas a serem cumpridas até a finalização do tema 2.2.

2.3. A caracterização e instrução inicial do projeto deu-se na Nota Técnica nº 129/2020/GRM/SRG (SEI 1128179) que sugere como encaminhamento “a realização de consulta interna e tomada de subsídios, com o propósito de: 1) alinhar internamente os entendimentos a respeito da natureza jurídica da *demurrage*; 2) colher contribuições externas que auxiliem a ANTAQ na decisão da melhor opção regulatória referente a natureza jurídica da sobre-estadia; 3) sondar o mercado a respeito da melhor opção regulatória para aferição da abusividade”.

2.4. Assim foi realizada no período de 21/09/2020 a 16/10/2020 e, posteriormente, prorrogada até 03/11/2020 a tomada de subsídios nº 03/2020/SRG – ANTAQ. Esta contou com ampla participação dos agentes de mercado interessados no tema e teve 30 (trinta) contribuições. Os participantes não se ativeram somente as perguntas apresentadas, mas também apresentaram novas informações por meio de documentos anexos.

2.5. As contribuições apresentadas foram de suma importância e resultaram no Relatório de AIR preliminar 3 (SEI 1205193), cuja conclusão foi:

Diante do exposto, conclui-se que:

- a) o problema regulatório analisado restringe-se a cobrança de *demurrage* efetuada pelo transportador perante o consignatário;
- b) os atores investigados neste trabalho, no que diz respeito a suas ações e interesses são os transportadores marítimos efetivos e os usuários conforme definido na RN 18;
- c) a Lei de criação da ANTAQ traz os elementos necessários para fundamentar a realização do presente estudo e não há o intuito de desrespeitar o art. 43 da Lei nº 10.233/2011 e a recente lei de liberdade econômica nº 13.874/2019;
- d) tratando-se da natureza jurídica da *demurrage*, entende-se que esta se adere ao Código Civil e consiste em cláusula penal moratória;

- e) é lícita cumulação da *demurrage* com a indenização por lucros cessantes, desde que convencionado entre as partes, nos termos do art. 416, parágrafo único, do [Código Civil](#), sendo necessário comprovar a extensão do dano;
- f) A experiência internacional mostra que: 1) a interpretação jurídica da sobre-estadia como cláusula penal moratória é factível; 2) as propostas regulatórias sugeridas a Diretoria Colegiada por meio deste relatório de AIR se adequam as práticas do FMC; 3) a pesquisa exploratória de preços não permite afirmar taxativamente se os preços de sobre-estadia cobrados nos portos brasileiros são abusivos ou não, mas, diante das ressalvas metodológicas, vê-se que os preços de sobre-estadia pesquisados nos portos de Santos, Buenos Aires, Antuérpia, Roterdã, Cingapura e Xangai, apontam, de forma geral, para valores brasileiros em linha com os valores estrangeiros;
- g) após análise de custo-benefício-risco, sugere-se que a Antaq adote as seguintes ações: 1) definição da natureza jurídica; 2) pesquisa periódica sobre aos valores cobrados como sobre-estadia; 3) procedimento para análise dos casos concretos.
- h) em termos de instrumentos regulatórios, sugere-se a edição de duas Resoluções: 1) define a natureza jurídica da sobre-estadia; 2) certifica que novos procedimentos internos serão adotados na apreciação dos casos concretos.

2.6. O citado relatório foi aprovado pela Despacho GRM 1234280, Despacho SRG 1238173 e após apreciação da Diretoria Colegiada resultou no Acórdão 270 (SEI 1338727).

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, na conformidade do voto objeto da Ata da 501ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada entre 24 e 26/05/2021, acordam os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários em:

I - pela submissão à audiência e consulta públicas do Relatório de AIR 3 (SEI nº 1205193), Despacho GRM nº 1234280, e do Despacho SRG nº 1238173, com os acréscimos e ressalvas contidos no Voto AT AST-DR 1306573, devendo os documentos técnicos que lhe servem de embasamento ou de exposição de motivos ser publicados integralmente na página eletrônica desta Agência ([www.gov.br/antaq](http://www.gov.br/antaq));

II - determinar que o agendamento da data para realização da audiência pública presencial, bem como o período para a consulta pública, que será de 45 (quarenta e cinco) dias, deverão ser oportunamente publicados no Diário Oficial da União e na página eletrônica desta Agência; e

III - encaminhar os autos à Superintendência de Regulação (SRG) e à Secretaria Geral (SGE), desta Agência, para que adotem as providências pertinentes.

2.7. A audiência e consulta pública foi realizada nos termos do aviso de audiência pública 13 (SEI 1339586). Diversas contribuições foram realizadas, as quais são apreciadas na próxima seção.

### 3. ANÁLISE

3.1. Como afirmado na contextualização, diversas informações foram apresentadas, nesta seção analisam-se separadamente as contribuições: a) provenientes da planilha de contribuições recebidas (SEI 1396130), b) da Cecafé, nos termos dos anexos SEI 1391458 e SEI 1391459; c) da USUPORT SUL, nos termos do anexo SEI 1391462; d) da CMA-CGM, nos termos do anexo SEI 1391465; e) da Centronave, nos termos do anexo SEI 1391467; f) da Logística Brasil, nos termos do anexo SEI 1391468 e g) da Leonardi Bezerra advogados, nos termos da petição demurrage SEI 1390378, presente no processo nº 50300.014084/2021-95. Por fim, apresenta-se resumo da análise das contribuições.

#### a) Planilha de contribuições (SEI 1396130)

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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 contrato de frete; c) Um limite equivalente à situação anterior quando o transportador marítimo não entrega o contêiner para o Usuário embarcar
	<b>Contribuição 1</b>	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.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada

	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 2</b>	A sobre-estadia de contêineres tem sido permanente foco de conflitos entre Usuários e transportadores marítimos, resultando em inúmeros e intermináveis processos jurídicos.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 3</b>	Os elevados valores atribuídos à sobre-estadia demonstram a utilização desta penalidade como VERDADEIRO NEGÓCIO OU FONTE DE RECEITA para transportadores, agentes marítimos e escritórios de advocacia, sangrando a competitividade brasileira.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório de AIR 3, o objeto da análise foi a relação transportador e usuário, não se atentou para os possíveis agentes intermediários.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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

	<b>Contribuição 4</b>	É notória a ASSIMETRIA de forças econômica e jurídica entre os transportadores marítimos e os Usuários, sendo importante a atuação da agência.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 5</b>	A maior incidência da cobrança de sobre-estadia elevadas recai sobre pequenas e média empresas, sobretudo em empresas iniciantes no comércio exterior.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Tal afirmação não foi objeto de estudo do Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 6</b>	E, o pior, é que se constitui uma BARREIRA DE ENTRADA para novos exportadores e importadores, impedindo que cresça em número de empresas brasileiras dedicadas ao comércio internacional considerando seu potencial e sua dimensão econômica, devido ao risco tomado pelo Usuário.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de possibilidade que pode ser inferida do Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 7</b>	Dada inexistência de competição, o Usuário NÃO TEM PODER DE ESCOLHA e fica refém do transportador marítimo, como será tratado adiante.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 8</b>	O transportador marítimo possui posição dominante e, lamentavelmente, se aproveita desse privilégio, chegando até mesmo no exemplo arrogante de querer legislar, como ficou demonstrado na audiência pública do dia 22.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 9</b>	Também é notória a organização dos transportadores marítimos na formação de poucos joints, que tendem a se traduzir em COMPORTAMENTO CARTELIZADO, passíveis da intervenção reguladora e comunicação por esta ao Cade.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 10</b>	Este ambiente gera INSEGURANÇA JURÍDICA aos usuários, por não haver PREVISIBILIDADE, PROPORCIONALIDADE, RAZOABILIDADE e TRANSPARÊNCIA.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	O objetivo do Relatório de AIR 3 é exatamente obter previsibilidade, proporcionalidade, razoabilidade e transparência no trato da possível abusividade na sobre-estadia.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 11</b>	É LEGAL, PERTINENTE E FUNDAMENTAL a atuação da agência reguladora para eliminar ou diminuir os conflitos, por meio de norma adequada.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 12</b>	A norma adequada não deve se limitar ao estabelecimento de metodologia para determinar o caráter abusivo, mas imperativo é estabelecer PRINCÍPIOS DE SEGURANÇA JURÍDICA, PREVISIBILIDADE e MODICIDADE para o Usuário brasileiro ou estrangeiro, que objetive a melhoria do comércio internacional.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.

	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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 contrato de frete; c) Um limite equivalente à situação anterior quando o transportador marítimo não entrega o contêiner para o Usuário embarcar
	<b>Contribuição 13</b>	A agência deve evitar a análise caso a caso, como foi mencionado na audiência pública, ao contrário, deve normatizar com o objetivo de evitar o recorrente problema de multa ou aluguel do contêiner de sobre-estadia sem limites, dando o máximo de previsibilidade ao principal agente econômico: o dono da carga, razão de existirem os transportadores marítimos, terminais e a própria agência reguladora.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	O Relatório de AIR 3 entende que o contrato entre transportadores e usuários é um contrato privado, logo na maioria das situações, os litígios devem ser resolvidos entre privados. A Agência somente deverá ser acionada em caso nos quais a solução particular não for suficiente para sanar o litígio. A proposta de metodologia tem como objetivo conceder transparência as ações que a Agência irá realizar nas situações em que for acionada.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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 contrato de frete; c) Um limite equivalente à situação anterior quando o transportador marítimo não entrega o contêiner para o Usuário embarcar
	<b>Contribuição 14</b>	A caixa metálica pertencente ao transportador, o contêiner, é parte inerente e necessária ao frete marítimo; o transportador reconhece que deve possuir a disponibilidade de outros 2 a 2,5 contêineres para cada embarcado, como estoque flutuante de oferta para atrair cargas e garantir a fluidez do transporte marítimo, o seu negócio.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 15</b>	Inclusive, a grande disponibilidade de 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.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 16</b>	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.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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

	<b>Contribuição 17</b>	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.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	O prazo de free time é obtido a partir de acordo entre as partes, não cabe a Agência interferir. De toda forma, a metodologia proposta apreciará nos casos de litígio a gestão dos termos contratuais.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 18</b>	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 igualmente é uma ABUSIVIDADE. Entretanto, há uma desproporcionalidade nos prejuízos que uma parte pode gerar à outra, o que impõe a necessidade de regulação.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 19</b>	Enfrentar a questão de sobre-estadia, sob a possibilidade jurídica de indenização é complexa, difícil e de perigosa comprovação. Analogamente, não se pode olvidar que quando o transportador marítimo cancela a escala (omissão de porto), deixando de entregar ou receber a carga ao Usuário no prazo convencionado, também são gerados problemas, muitas vezes graves e irreversíveis de perda comercial de mercado, bem como a interrupção de fabricação de produtos com prejuízos à cadeia produtiva, todos piores e mais graves que a retenção do contêiner. Ora, se o transportador marítimo argumenta ser necessário o resarcimento das perdas e danos com a sobre-estadia, ele deve ser recíproco ao Usuário naquela situação. Como não o é, cabe à agência reguladora impor a reciprocidade. Assim, a penalidade aplicada a um deveria ser aplicada de MODO ISONÔMICO ao outro.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.

	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido, em particular no que tange a isonomia.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 20</b>	A natureza jurídica da questão não deve ser indenizatória, pelos motivos acima. Então, pode ser uma cláusula penal ou remuneratória de aluguel do contêiner. Em qualquer circunstância, o transportador marítimo ou seu agente deve emitir nota fiscal, para efeitos fiscais, contábeis e de compliance.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3, em particular o caráter de cláusula penal da sobre-estadia.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 21</b>	A agência reguladora, nas suas normas e discursos de seus técnicos durante a audiência pública em 22/07/2021, parte do princípio que o mercado funciona e de que não há falhas. Cabe a esta associação de usuários aqui registrar e informar à agência reguladora que isto é um equívoco à medida que NÃO HÁ MERCADO na maioria das vezes, conforme tratar-se-á a seguir, entrando no CORAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO, que não foi observado nem na AIR nem na Audiência Pública no dia 22. Como a AIR é preliminar, solicita-se sua revisão com os fatos esclarecidos, considerando a verdadeira face do problema.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	O Relatório de AIR 3 destaca que o problema da sobre-estadia possui várias facetas, no entanto, de modo a focalizar a análise se propôs a analisar a possível abusividade proveniente da relação entre usuários e transportadores.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 22</b>	Donos de carga são os protagonistas em toda a cadeia logística. Infelizmente, o Estado brasileiro não tem considerado este fato nas suas proposições políticas e regulatórias. Em todos os negócios logísticos se observa a transferência de propriedade da mercadoria em algum momento, segundo regras mundialmente conhecidas - os INCOTERMS.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 23</b>	Como se sabe, nas exportações, a maioria dos negócios é realizada na condição FOB, significando que o vendedor coloca a mercadoria conteinerizada no terminal. Nas importações, a maioria dos negócios é na condição CIF ou C&F, em que o comprador recebe a mercadoria conteinerizada no terminal. Em ambas as situações, não há contratação do frete marítimo pelo Usuário, portanto, resta comprovado que este não possui relação comercial direta com o transportador marítimo estrangeiro e, sobretudo, é uma situação em que o Usuário não é seu cliente nem possui poder escolha, NÃO EXISTINDO MERCADO. Esta situação, que é absoluta e indiscutivelmente predominante, não foi considerada nos estudos da agência.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 24</b>	A minoria dos negócios ocorre nas exportações com o vendedor utilizando a condição CIF ou C&F. O Usuário contrata o frete, possuindo relação direta com o transportador marítimo, tornando-se menos difícil a situação da cobrança excessiva da sobre-estadia. O mesmo ocorre nas importações, quando o comprador utiliza a condição FOB porto de origem, contratando o frete marítimo. Em

	ambas, o transportador age amigavelmente com o Usuário, para que este continue como cliente, portanto, há opção de escolha, HAVENDO MERCADO.
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 25</b>	Os dados aqui relatados, das condições FOB e CIF ou C&F, podem ser aferidos com precisão pela agência reguladora junto ao sistema Siscomex, SECEX, do Ministério da Economia.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise reconhecida no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 26</b>	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.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 27</b>	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 resarcidos os prejuízos causados a seu negócio.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	O prazo de free time é obtido a partir de acordo entre as partes, não cabe a Agência interferir. De toda forma, a metodologia proposta apreciará nos casos de litígio a gestão dos termos contratuais.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT</b>	<b>Referência</b>	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
	<b>Contribuição 28</b>	Espera-se que esta contribuição tenha sido esclarecedora e ajude a agência reguladora a tomar as melhores decisões em favor do país.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de análise particular dos usuários. O papel da Agência é criar o melhor ambiente de mercado para todos os agentes intervenientes. Entende-se que o Relatório de AIR 3 caminha nesse sentido.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ</b>	<b>Referência</b>	A Associação Brasileira da Indústria do 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 indústria orizícola, uma vez que os custos de produção dos países vizinhos são notoriamente inferiores aos nacionais. Incidência de taxas de escaneamento, ausência de ressarcimento de THC, aumentos de preço de serviços de forma arbitrária e sem compromisso com a manutenção da atividade econômica exportadora são práticas comuns que demandam um posicionamento firme desta Agência Reguladora, com vistas a melhores condições de operacionalização do transporte aquaviário.
---	-------------------	---

<b>Contribuição 1</b>	No tema atinente à presente consulta pública, a ABIARROZ apresenta, de forma pontual, as seguintes proposições de suas associadas: - estabelecimento de critérios que identifiquem e façam cessar de imediato a prática de valores vultosos de sobre-estadia de contêineres pelo transportador marítimo, baseado nos princípios de modicidade, segurança jurídica e previsibilidade; - previsão de responsabilização e aplicação de medida punitiva para o transportador marítimo diante da indisponibilidade de contêineres, bem como na ocorrência de omissão de porto que cause prejuízo ao setor produtivo exportador, por medida de equidade, considerando a penalidade ao embarcador quando da necessidade de sobre-estadia; - previsão em norma do prazo de free time que leve em consideração o tempo de embarque e desembarque nos terminais; - fixação de limite de cláusula penal no caso de atraso superior a 60 dias; Importa ressaltar que as indústrias de beneficiamento de arroz têm por principal atividade o processamento de arroz para consumo humano. Foge à sua expertise o controle quanto à legalidade ou legitimidade de cobranças impostas, de práticas realizadas de maneira unilateral, pelos transportadores marítimos, haja vista a natureza dos contratos de adesão e a pouca concorrência que poderia melhor balizar o comportamento de mercado. À vista da hipossuficiência técnica do setor industrial orizícola exportador, vis a vis o dever desta Agência de preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social (art. 11, I, Lei 10.233/2021); proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados (art. 11, I, Lei 10.233/2021); assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência (art. 11, IV, Lei 10.233/2021), esta Abiarroz reitera as contribuições acima, certa da boa receptividade desta Agência.
<b>Análise Técnica</b>	<u>Parcialmente acatada.</u>
<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se do objetivo do Relatório de AIR 3.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIARROZ</b>	<b>Referência</b>	A Associação Brasileira da Indústria do 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 indústria orizícola, uma vez que os custos de produção dos países vizinhos são notoriamente inferiores aos nacionais. Incidência de taxas de escaneamento, ausência de resarcimento de THC, aumentos de preço de serviços de forma arbitrária e sem compromisso com a manutenção da atividade econômica exportadora são práticas comuns que demandam um posicionamento firme desta Agência Reguladora, com vistas a melhores condições de operacionalização do transporte aquaviário.
	<b>Contribuição 2</b>	previsão de responsabilização e aplicação de medida punitiva para o transportador marítimo diante da indisponibilidade de contêineres, bem como na ocorrência de omissão de porto que cause prejuízo ao setor produtivo exportador, por medida de equidade, considerando a penalidade ao embarcador quando da necessidade de sobre-estadia.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de proposta já contemplada na RN 18 - ANTAQ.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIASARROZ</b>	<b>Referência</b>	A Associação Brasileira da Indústria do 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 indústria orizícola, uma vez que os custos de produção dos países vizinhos são notoriamente inferiores aos nacionais. Incidência de taxas de escaneamento, ausência de resarcimento de THC, aumentos de preço de serviços de forma arbitrária e sem compromisso com a manutenção da atividade econômica exportadora são práticas comuns que demandam um posicionamento firme desta Agência Reguladora, com vistas a melhores condições de operacionalização do transporte aquaviário.
	<b>Contribuição 3</b>	previsão em norma do prazo de free time que leve em consideração o tempo de embarque e desembarque nos terminais.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	O prazo de free time é obtido a partir de acordo entre as partes, não cabe a Agência interferir. De toda forma, a metodologia proposta apreciará nos casos de litígio a gestão dos termos contratuais.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO ARROZ - ABIASARROZ</b>	<b>Referência</b>	A Associação Brasileira da Indústria do 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 indústria orizícola, uma vez que os custos de produção dos países vizinhos são notoriamente inferiores aos nacionais. Incidência de taxas de escaneamento, ausência de resarcimento de THC, aumentos de preço de serviços de forma arbitrária e sem compromisso com a manutenção da atividade econômica exportadora são práticas comuns que demandam um posicionamento firme desta Agência Reguladora, com vistas a melhores condições de operacionalização do transporte aquaviário.
	<b>Contribuição 4</b>	fixação de limite de cláusula penal no caso de atraso superior a 60 dias.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	A definição na natureza jurídica da sobre-estadia não está relacionada ao prazo de descumprimento da obrigação contratual.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Associação Brasileira da Indústria</b>	<b>Referência</b>	Prezados Senhores, Gostaríamos de 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.
---	-------------------	---

<b>Química - Abiquim</b>	<b>Contribuição</b>	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. Detention (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 sobreposta do container no terminal de embarque; da data de depósito no terminal de embarque até o efetivo embarque.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Trata-se de tema que não foi objeto de análise do Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>Gizely Monteiro Horsth do Nascimento</b>	<b>Referência</b>	Natureza jurídica da sobre-estadia.
	<b>Contribuição</b>	Da leitura do Relatório AIR nº 3 pode se 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 contêineres, por desídia exclusiva dos contratantes do serviço de transporte marítimo, alegando abusividade. Destaco ainda que ANTAQ deve limitar-se a zelar, tão somente, pela transparência das informações, não devendo conceituar natureza jurídica do instituto da sobre-estadia, uma vez que já pacificada pelo Poder Judiciário em todas as instâncias. Inobstante as considerações acima realizadas, se faz necessário reforçar que a real natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres, que, ao contrário do entendimento exposto no Relatório AIR nº 3, não deve ser considerada de cláusula penal moratória, pois 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. Ainda que fosse possível cláusula penal contratual, não se pode considerar o frete como a suposta obrigação principal da sobre-estadia de contêiner, pois o frete marítimo e a sobre-estadia nascem de obrigações completamente distintas, embora inseridas no contexto do transporte marítimo de mercadorias. A natureza da sobre-estadia é eminentemente contratual, logo, é um instituto de Direito Privado que, tradicionalmente, se adstringe às convenções de vontades entre os particulares, logo inexiste, na ampla maioria dos países, uma política regulatória fixa e estabelecida, porquanto o transporte marítimo de cargas constitui atividade privada, sendo seus valores cobrados com base nos princípios da livre iniciativa e da autonomia da vontade. Portanto, não existem parâmetros ou exemplos concretos que possam ser traduzidos, analisados ou considerados como regras amplas, claras e específicas sobre o assunto. 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: A WSC não tem conhecimento de nenhuma outra jurisdição comercial importante que regule as cobranças de detention e demurrage, mesmo nessa medida. Por último, mais não menos importante, destaco que as informações de valores e free-time além de disponibilizados nos sítios eletrônicos dos armadores, também é registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, visando dar publicidade às referidas informações, em atendimento ao Princípio da Transparência, onde a ANTAQ em qualquer tempo pode ter acesso e fiscalizar se eventualmente existir casos de abusividade.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula

		penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416. Por fim, não confere a afirmação de ausência de regulação sobre <i>demurrage</i> e <i>detention</i> a nível internacional, vide o exemplo dos Estados Unidos.
<b>Dispositivo Ajustado</b>		

<b>CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM DO BRASIL AGENCIA MARÍTIMA LTDA.</b>	<b>Referência</b>	MEMORANDO DE CONTRIBUIÇÕES 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 frente a competitividade do Brasil perante outros mercados; ? Os levantamentos realizados pela ANTAQ não identificaram qualquer atipicidade nos valores cobrados à título de sobreestadia ou quantidade dias concedidos de livre estadia de container no Brasil, em comparação com outros 5 portos ao redor do mundo; ? A prática da cobrança da sobreestadia de container no Brasil, como indenização pré-fixada, encontra respaldo legal em ao menos duas fontes de direito formais, preexistentes à qualquer ato normativo que venha a alterar a natureza jurídica da sobreestadia: a prática consuetudinária: a cobrança está enraizada nos usos e costumes do transporte marítimo mundial há décadas, sendo sua aceitação validada por meio do art. 4º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro; a produção jurisprudencial: a natureza jurídica atualmente praticada está apoiada em uma sucessão harmônica de diversos julgados, que refletem uma concordância comum, reiterada e pacífica dos tribunais brasileiros sobre a questão.
	<b>Contribuição 1</b>	DA NATUREZA JURÍDICA DA DEMURRAGE E QUESTÕES OPERACIONAIS ATRELADAS Inicialmente cumpre apontar que a sugestão de redefinição da natureza jurídica da demurrage não tem relação com o real objetivo da proposta que busca desenvolver metodologia para melhor aferição de possíveis abusividades na cobrança de sobre-estadia de container no Brasil. Na verdade, a ANTAQ, ao estabelecer a intenção de tipificar a Demurrage como cláusula penal acaba por limitar o valor da mesma ao valor do objeto/bem, qual seja, o container, o que não representa de fato as perdas sustentadas pelo armador que se vê privado de um equipamento seu, essencial ao desenvolvimento de sua atividade fim, qual seja, o transporte marítimo. Neste sentido, reforça-se que a sobre-estadia tem como objetivo indenizar o transportador marítimo que ficou privado de seu próprio bem para desempenho de sua atividade fim, demandando, em grande escala: o reposicionamento de contêineres e perdas de oportunidade, os custos com busca, localização e mapeamento de containers não devolvidos; a demanda por novos containers; a mitigação do tempo de fruição do container por parte do armador vs. o tempo de vida útil do container; Sendo assim, a sobre-estadia de container é uma indenização pré-fixada, com vencimento à vista, devida pelo contratante do transporte marítimo, quando este permanece com o container do armador por prazo além do período de livre estadia concedido e previamente pactuado. A escassez de container e/ou a necessidade de realizar manobras logísticas para manutenção da frota de container de forma equilibrada, de acordo com as necessidades regionais de cada localidade, é extremamente complexa e custosa. Ora, se não fosse, com certeza todos os exportadores e importadores optariam por ter seus próprios containers para transportar sua carga, o que não ocorre. Na verdade, os contratantes do transporte optam por não manter uma frota própria de containers diante da complexidade de gestão inerente e custos atrelados, sendo mais fácil transferir estes riscos e custos ao armador, responsável pelo transporte marítimo de carga nos navios porta containers. Neste ponto é imperativo ressaltar que não há qualquer obrigação de utilização dos containers dos armadores, ou seja, a utilização dos containers do armador é uma opção dos contratantes de transporte de carga. Adicionalmente, somando-se ao fato de os contratantes de transporte poderem optar por terem seus próprios containers, os mesmos também podem optar por desovar a carga, logo quando da chegada da mesma ao Brasil (importação), não sendo necessária a manutenção da carga dentro do container enquanto aguarda-se as liberações aduaneiras.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.

Dispositivo Ajustado	
<b>CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM DO BRASIL AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.</b>	<p><b>Referência</b></p> <p>MEMORANDO DE CONTRIBUIÇÕES 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 frente a competitividade do Brasil perante outros mercados; ? Os levantamentos realizados pela ANTAQ não identificaram qualquer atipicidade nos valores cobrados à título de sobreestadia ou quantidade dias concedidos de livre estadia de container no Brasil, em comparação com outros 5 portos ao redor do mundo; ? A prática da cobrança da sobreestadia de container no Brasil, como indenização pré-fixada, encontra respaldo legal em ao menos duas fontes de direito formais, preexistentes à qualquer ato normativo que venha a alterar a natureza jurídica da sobreestadia: o a prática consuetudinária: a cobrança está enraizada nos usos e costumes do transporte marítimo mundial há décadas, sendo sua aceitação validada por meio do art. 4º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro; o a produção jurisprudencial: a natureza jurídica atualmente praticada está apoiada em uma sucessão harmônica de diversos julgados, que refletem uma concordância comum, reiterada e pacífica dos tribunais brasileiros sobre a questão.</p>
	<p><b>Contribuição 2</b></p> <p>PARTE 2 Novamente, resta claro que os 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 nivelação 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 jurídico (se cláusula penal, se indenização), ou aos valores cobrados a título de resarcimento ou penalidade sobre a sobreestadia de container, mas nas situações de cobrança abusivas nas quais os valores cobrados extrapolam comprovadamente a extensão dos danos. Observa-se que as metodologias e ferramentas atuais disponíveis no mercado tem como princípio que, para identificação de problemas e obtenção de uma real melhoria / solução, faz-se necessário a identificação e tratamento da causa raiz da problemática, que, conforme já identificado acima, não tem relação com o regime jurídico ou o valor cobrado. No próprio relatório da ANTAQ são apontadas as possíveis causas da problemática e nenhuma estaria atrelada ao fator preço ou fato natureza jurídica: [...] impedâncias criadas pelos agentes intermediários para cobranças de spread, ineficiências logísticas (operacional e administrativa), desconhecimento de boas práticas de gestão de sobre-estadia etc[pag. 4] Sendo assim, alterar o regime jurídico quando identificado que esta não é a causa do problema, apenas traria maior insegurança jurídica pois confrontaria com a jurisprudência majoritária, com a prática consuetudinária e com o princípio do pacta sunt servanda. Em outras palavras, alterar a natureza jurídica da sobreestadia de container, impactando em última instância no valor cobrado pelos armadores, destoaria da prática mundial, desviando o foco da problemática que, conforme já identificado, não tem relação com o valor praticado no Brasil pelos armadores. DA INVIALIDADE DA IMPOSIÇÃO DE LIMITAÇÃO À SOBREESTADIA DE CONTAINER FIXAÇÃO DE PREÇOS Salienta-se que ao alterar a natureza jurídica da sobreestadia de container para que passe a ser considerada cláusula penal, estar-se-ia fixando automaticamente o preço a ser cobrado pelos armadores. Tal fixação de preços entre relação contratual de caráter privado, vai na contramão da lei da liberdade econômica nº 13.874/2019, afrontando as condições estabelecidas entre as partes durante o negócio jurídico e o princípio do pacta sunt servanda. Aplicar um limite ao quanto cobrado à título de sobreestadia, fixando-se um valor, trará impactos negativos na cadeia logística brasileira uma vez que abrandará o dispêndio financeiro tido pelos contratantes de transporte que ficarem com containers por longos períodos, valendo-se dos mesmos como armazém de carga, por tempo indeterminada. A lógica é simples, se por exemplo o contratante do serviço de transporte permanecer com o container por 30 dias e neste período já tingir o teto do valor possivelmente cobrado a título de sobreestadia de container, o que impulsionará o contratante a tentar devolver o container o quanto antes? A resposta é simples: NADA. Neste cenário, teríamos uma demora indeterminada para devolução dos contêineres e o mercado sofreria ainda mais com a falta de containers, o que acaba por ser voltar contra os próprios contratantes de transporte, além de prejudicar o comércio nacional frente ao cenário global. A própria FMC após anos de pesquisa sobre meios para apuração de eventuais abusividades na cobrança da sobreestadia de container concluiu por, em vez de regular a questão, traçar guidelines sobre a matéria com orientações aos atuantes no comércio internacional e transporte marítimo, informando critérios para análise de possíveis abusividades, que seriam considerados na avaliação caso a caso. A agência</p>

	norte americana forneceu ponderações que visavam dar mais transparência no que tange a aplicação da sobreestadia de container e maior fluidez ao transporte marítimo internacional, ao invés de adotar regras mais restritivas.
Análise Técnica	Não acatada.
Justificativa da Análise	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416. Não há que se falar em alteração da natureza jurídica, pois a mesma ainda não foi definida plenamente.
Dispositivo Ajustado	

<b>CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM DO BRASIL AGENCIA MARÍTIMA LTDA.</b>	<b>Referência</b>	MEMORANDO DE CONTRIBUIÇÕES 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 frente a competitividade do Brasil perante outros mercados; ? Os levantamentos realizados pela ANTAQ não identificaram qualquer atipicidade nos valores cobrados à título de sobreestadia ou quantidade dias concedidos de livre estadia de container no Brasil, em comparação com outros 5 portos ao redor do mundo; ? A prática da cobrança da sobreestadia de container no Brasil, como indenização pré-fixada, encontra respaldo legal em ao menos duas fontes de direito formais, preexistentes à qualquer ato normativo que venha a alterar a natureza jurídica da sobreestadia: o a prática consuetudinária: a cobrança está enraizada nos usos e costumes do transporte marítimo mundial há décadas, sendo sua aceitação validada por meio do art. 4º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro; o a produção jurisprudencial: a natureza jurídica atualmente praticada está apoiada em uma sucessão harmônica de diversos julgados, que refletem uma concordância comum, reiterada e pacífica dos tribunais brasileiros sobre a questão.
	<b>Contribuição 3</b>	DA INVIALIDADE DA IMPOSIÇÃO DE LIMITAÇÃO À SOBREESTADIA DE CONTAINER FIXAÇÃO DE PREÇOS Salienta-se que ao alterar a natureza jurídica da sobreestadia de container para que passe a ser considerada cláusula penal, estar-se-ia fixando automaticamente o preço a ser cobrado pelos armadores. Tal fixação de preços entre relação contratual de caráter privado, vai na contramão da lei da liberdade econômica nº 13.874/2019, afrontando as condições estabelecidas entre as partes durante o negócio jurídico e o princípio do pacta sunt servanda. Aplicar um limite ao quanto cobrado à título de sobreestadia, fixando-se um valor, trará impactos negativos na cadeia logística brasileira uma vez que abrandará o dispêndio financeiro tido pelos contratantes de transporte que ficarem com containers por longos períodos, valendo-se dos mesmos como armazém de carga, por tempo indeterminada. A lógica é simples, se por exemplo o contratante do serviço de transporte permanecer com o container por 30 dias e neste período já tingir o valor possivelmente cobrado a título de sobreestadia de container, o que impulsionará o contratante a tentar devolver o container o quanto antes? A resposta é simples: NADA. Neste cenário, teríamos uma demora indeterminada para devolução dos contêineres e o mercado sofreria ainda mais com a falta de containers, o que acaba por ser voltar contra os próprios contratantes de transporte, além de prejudicar o comércio nacional frente ao cenário global. A própria FMC após anos de pesquisa sobre meios para apuração de eventuais abusividades na cobrança da sobreestadia de container concluiu por, em vez de regular a questão, traçar guidelines sobre a matéria com orientações aos atuantes no comércio internacional e transporte marítimo, informando critérios para análise de possíveis abusividades, que seriam considerados na avaliação caso a caso. A agência norte americana forneceu ponderações que visavam dar mais transparência no que tange a aplicação da sobreestadia de container e maior fluidez ao transporte marítimo internacional, ao invés de adotar regras mais restritivas.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	É incorreto afirmar que a definição da sobre-estadia como cláusula penal moratória resulta na fixação automática do preso. O caráter moratório refere-se exatamente ao papel indenizatório que a sobre-estadia possui. Em nenhum momento o objetivo da Agência foi tabelar preços.

Dispositivo Ajustado	
CMA CGM S.A. rep. por CMA CGM DO BRASIL AGENCIA MARITIMA LTDA.	<p><b>Referência</b></p> <p>MEMORANDO DE CONTRIBUIÇÕES 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 frente a competitividade do Brasil perante outros mercados; ? Os levantamentos realizados pela ANTAQ não identificaram qualquer atipicidade nos valores cobrados à título de sobreestadia ou quantidade dias concedidos de livre estadia de container no Brasil, em comparação com outros 5 portos ao redor do mundo; ? A prática da cobrança da sobreestadia de container no Brasil, como indenização pré-fixada, encontra respaldo legal em ao menos duas fontes de direito formais, preexistentes à qualquer ato normativo que venha a alterar a natureza jurídica da sobreestadia: a) a prática consuetudinária: a cobrança está enraizada nos usos e costumes do transporte marítimo mundial há décadas, sendo sua aceitação validada por meio do art. 4º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro; b) a produção jurisprudencial: a natureza jurídica atualmente praticada está apoiada em uma sucessão harmônica de diversos julgados, que refletem uma concordância comum, reiterada e pacífica dos tribunais brasileiros sobre a questão.</p>
Contribuição 4	<p>PARTE 3 Importante pontuar ainda que no 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 mundialmente. Considerando ser o transporte marítimo atividade global, destoar o cenário nacional do cenário mundial só trará ineficiência e perda de competitividade ao mercado e à logística brasileira. Faz-se imperativo destacar ainda que, considerar a possibilidade da natureza jurídica da sobreestadia como cláusula penal em conjunto com o lucro cessantes, retirará a segurança jurídica dos usuários de terem prévia visibilidade do valor a ser cobrado. A demonstração dos danos sofridos demandaria comprovação de acordo com o caso fático, havendo natural flutuação de argumentos ou comprovantes dos referidos danos, inviabilizando a fixação prévia de valores e retirando a transparência aos contratantes do transporte. Considerando que os lucros cessantes não seriam tabelados, como no caso da indenização pré-fixada, os contratantes do transporte marítimo poderiam ser surpreendidos com cobranças de valores sobre os quais não tinham conhecimento prévio do valor. Tal cenário implicaria ainda em um aumento natural de litígios discutindo a cobrança realizada, retirando o foco dos atores do comércio exterior dos seus próprios businesses e deslocando para demandas judiciais. SUGESTÕES PARA ESTABELECIMENTO DE METODOLOGIA: - Entende-se salutar para melhor abordagem do tema, o combate à possível assimetria de informação entre participantes da cadeia de transporte internacional, por meio da expedição de guidelines pela ANTAQ, destinada aos contratantes dos serviços de transporte marítimo no Brasil, à fim de promover a divulgação de informações sobre as práticas marítimas e especificidades da área, buscando trazer aos contratantes do serviço de transporte uma maior compreensão das peculiaridades da atividade marítima, combatendo assim uma eventual assimetria de conhecimento entre os players do mercado. Note que inclusive a sugestão aqui prevista foi a solução seguida inclusive pelo atual modelo dos Estados Unidos da América. - Disponibilização pela ANTAQ das informações consolidadas sobre os valores cobrados pelos armadores a título de sobreestadia, conforme publicado em seus respectivos websites, viabilizando assim maior transparência e comunicação.</p>
Análise Técnica	<p><u>Parcialmente acatada.</u></p>
Justificativa da Análise	<p>Na elaboração do Relatório de AIR 3 não se considerou somente os entendimentos da FIATA como se comprova a partir dos diversos manifestos de transportadores analisados. Além disso, destaca-se que conceituação da natureza jurídica como cláusula penal moratória não impede a divulgação de valores prévios de sobre-estadia. De todo modo, a sugestão de ações de divulgação de informações são importantes e correspondem a boas práticas regulatórias.</p>

	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
--	-----------------------------	--

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 1</b>	II. DOS NECESSÁRIOS APONTAMENTOS 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 para obter lucro, não havendo ainda qualquer vulnerabilidade entre os contratantes no transporte marítimo, como entende majoritariamente o Superior Tribunal de Justiça. Veja: (...) 7. Em regra, o contrato de transporte de cargas é serviço agregado à atividade empresarial dos importadores e exportadores de bens, que dele se valem para levar os seus produtos aos respectivos consumidores, transferindo-lhes o custo no preço final (consumo intermediário). 8. Na espécie, as recorridas não são destinatárias finais - no sentido fático e econômico - dos serviços de transporte marítimo de cargas prestado pelos recorrentes, nem foi reconhecida pelo Tribunal de origem a condição de vulnerabilidade daquelas em face destes, a atrair a incidência do CDC. (...).
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Os conceitos de usuário e transportadores expressos no Relatório de AIR 3 são aqueles presentes na RN 18 - ANTAQ.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 2</b>	II. DOS NECESSÁRIOS APONTAMENTOS 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 contêineres, buscando, dentre outras vantagens, otimizar o transporte. Os contêineres são parte do próprio navio, e, por consequência, surgiu também a figura da sobre-estadia de contêineres, que é a indenização paga ao Transportador pela devolução intempestiva das unidades de carga. É este o instituto que é objeto do Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 da ANTAQ, que busca desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.

	<b>Justificativa da Análise</b>	Entendimento similar ao apresentado no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 3</b>	DOS NECESSÁRIOS APONTAMENTOS 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 Embarque, em regra, não é realizada pelo Transportador Marítimo, ela fica em posse do Embarcador, parceiro comercial do consignatário, que a remete tão logo quitadas as obrigações assumidas nos contratos de compra e venda. No âmbito nacional, o Termo de Compromisso de Devolução de Contêiner (TCDC) surge como instrumento meramente confirmatório das condições de utilização das unidades da carga (leia-se, os prazos de franquia ou livre utilização, bem como os valores diários de sobre-estadia indicados para cada tipo de contêiner transportado), que já eram de ciência do proprietário das mercadorias transportadas antes mesmo do embarque ou desembarque das mercadorias, a depender do caso.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Entendimento similar ao apresentado no Relatório de AIR 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 4</b>	II. DOS NECESSÁRIOS APONTAMENTOS 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 quantidade de contêineres retirados, estando a tarifa cobrada relacionada ao custo de oportunidade do armador, impossibilitado de utilizar seus equipamentos em novos transportes. Ante o exposto, julgo procedente o pedido e condeno a ré Modall Shipping do Brasil Transportes Internacionais Ltda. ao pagamento de R\$ 360.328,48 (trezentos e sessenta mil, trezentos e vinte e oito reais e

quarenta e oito centavos), atualizados monetariamente desde o ajuizamento e acrescidos de juros de 1% ao mês desde a citação. Condeno a ré ao pagamento das custas e despesas processuais, além de honorários advocatícios arbitrados em quinze por cento (15%) do valor da condenação. Julgo extinto o processo, com resolução de mérito, com base no art. 269, inciso I, do Código de Processo Civil. (TJ-SP, Processo nº 1007108-06.2013.8.26.0100, 26ª Vara Cível da Comarca de São Paulo; Gustavo Coube de Carvalho; j. 20/05/2013)" \*\*\*\*\* "Apelação. Ação de cobrança. Transporte marítimo. Tarifa de sobrestadia de contêineres. Sentença de procedência. Manutenção. De qualquer modo, os contratos de transporte marítimo celebrados entre os litigantes, representados pelos respectivos conhecimentos de embarque ( bill of lading ), deixam clara a responsabilidade da ora apelante pelo pagamento de tarifa diária pelo atraso na devolução dos contêineres, nos termos da cláusula a seguir transcrita: (...) (e) Se o Contêiner que for utilizado pertencer à Transportadora, ou dela for arrendado, e até que seja devolvido a custódia da Transportadora, o Comerciante será e permanecerá responsável, por: alíquotas, por atraso havido além do prazo permitido para o uso do Contêiner, e por perda, dano ou despesa incorridos pelo Transportadora pelo Contêiner não ter sido devolvido à Transportadora no mesmo bom estado e condição de limpeza de quando foi recebido, mesmo se uma situação gerada pelas Mercadorias não se manifeste na ocasião e/ou resulte em perda, dano, ou despesa posteriormente. O pagamento destas é devido mediante a apresentação por escrito das estimativas de custo. (...) (v. fl. 91 - grifei).7. O unitário da tarifa de sobre-estadia, como também é de conhecimento comezinho dos empresários do ramo, segue padrões de mercado internacional e costuma ser apontado em tabela divulgada pelo armador na internet, como o é a tabela encartada a fl. 98. (...) Posto isso, meu voto afasta as preliminares e nega provimento à apelação.(TJ-SP, Apelação Cível nº 0123262-95.2011.8.26.0100, Rel. Des. Ricardo Pessoa de Mello Belli, 19ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de São Paulo, DJ 17.09.2012). \*\*\*\* Trata-se, em verdade, de praxe marítima mundialmente conhecida por todos que atuam no transporte de cargas, sendo certo que os usos e costumes são reconhecidos pela Legislação Brasileira como critério para interpretação contratual, na forma do art. 113, §1º, II do Código Civil e artigo 4º da Lei de Introdução às normas de Direito Brasileiro.

	Análise Técnica	Não acatada.
	Justificativa da Análise	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
	Dispositivo Ajustado	

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Referência	Relatório de AIR 3.
	Contribuição 5	II. DOS NECESSÁRIOS APONTAMENTOS 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 marítimista 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 empresas que entram em contrato de transporte marítimo fazem uso deste contrato para fins comerciais, seja na importação de insumos para sua produção, seja para a comercialização de produtos. Nesse sentido, é razoável se presumir que estas empresas possuem o conhecimento prévio necessário para entrar em contrato, conhecendo as obrigações e os riscos que as partes assumem no contrato. Além disso, se destaca que estas empresas têm acesso facilitado a serviços de consultoria especializada, caso necessitem de mais assistência para as suas tomadas de decisão. ***** A praxe de mercado revela que, muito embora os aludidos instrumentos contratuais possuam, em sua grande maioria, cláusulas padronizadas, é facultado às partes deliberar acerca de eventuais modificações (como, por exemplo, o prazo de livre utilização dos contêineres (free-time) e o valor da diária de sobre-estadia, elemento que descharacteriza, portanto, a natureza de contrato de adesão. Realizados estes esclarecimentos prévios, insta explanar que, a fim de possibilitar contribuições mais robustas à esta Agência Reguladora, bem como para fins

	eminentemente didáticos, optou-se por discorrer acerca das conclusões levantadas no Relatório de AIR nº 3 em documento anexo, buscando fundamentar as considerações apostas neste Formulário desta Audiência Pública nº 13/2021-ANTAQ.
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 6</b>	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. - O Tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 foi instaurado com o objetivo precípua 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 proposto e, de forma desconexa, traz em seu bojo a tentativa de propor um novo instrumento regulatório para - equivocadamente - definir a natureza jurídica da demurrage, assunto esse que extrapolaria a função reguladora da Antaq. Confira: *** h) em termos de instrumentos regulatórios, sugere-se a edição de duas Resoluções: 1) DEFINE A NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-ESTADIA; 2) certifica que novos procedimentos internos serão adotados na apreciação dos casos concretos. *** Verifica-se que a ANTAQ pretende discutir e definir, em ultima ratio, a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres no Direito Brasileiro, por intermédio da construção de uma metodologia capaz de aferir eventual abusividade na cobrança deste crédito. Convém destacar à Nobre Agência que esta discussão envolve práticas contratuais estabelecidas há décadas e que já foram exaustivamente analisadas, discutidas e decididas pelo Judiciário. Lembra-se que a função precípua desta i. Agência se limita, ao fim e ao cabo, em regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária o que, conforme se observa, não envolve a fixação de natureza jurídica ou eventual limitação de preço, em respeito ao princípio da liberdade econômica (artigo 170 da Constituição Federal). Embora seja uma atividade cuja competência para exploração caiba, inicialmente, à União Federal (por força do Artigo 21, inciso XII, alínea d da Constituição Federal de 1988), tal fato não a torna um serviço público propriamente dito, que deve ser obrigatoriamente prestado por meio de concessão ou permissão (Artigo 175 da Constituição Federal de 1988). No caso do transporte aquaviário de cargas, a delegação dá-se por meio de autorização, que é um instrumento precário por definição. E, uma vez que a atividade é praticada através de mera autorização, os preços devem ser livremente pactuados entre os agentes do setor, conforme estipula o Artigo 43, inciso II, da Lei nº. 10.233/2001. Importa ainda registrar que, no caso das empresas estrangeiras de navegação, não há sequer se falar em outorga de autorização para prática da atividade, o que torna ainda mais despropositado um eventual controle de preço ou definição conceitual da demurrage pela Agência Reguladora.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416. Adicionalmente, destaca-se exaustivamente no referido Relatório a ausência do intuito de tabelar preços.

	<b>Dispositivo Ajustado</b>	
--	-----------------------------	--

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 7</b>	B. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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 fretes. Esclarece-se que os navios porta-contêineres são principal forma de transporte de produtos manufaturados em todo o mundo. Os navios porta-contêineres são compostos por vários porões, cada um equipado com guias de células que permitem que os contêineres se encaixem no lugar. Cada contêiner é estivado e peado para fornecer estabilidade no interior da embarcação. Nesse diapasão, cabe ressaltar que a natureza jurídica de indenização pré-fixada da sobre-estadia foi há muito confirmada pelo Superior Tribunal de Justiça nos autos do Recurso Especial nº. 1.355.173/SP, senão vejamos: Em suma, sobre-estadia ou demurrage é termo técnico deveras utilizado em direito marítimo e que significa a obrigação de pagamento de certo montante, em decorrência do prejuízo causado ao armador pela ultrapassagem do prazo preestabelecido no contrato para devolução do navio ou do equipamento utilizado para acomodar a carga. Assim, o atraso na entrega do contêiner importa o descumprimento de cláusula do contrato de afretamento, rendendo ensejo ao pagamento do respectivo resarcimento, haja vista que a permanência prolongada do equipamento na custódia do consignatário gera desequilíbrio econômico ao impedir que o transportador desenvolva sua atividade principal, que é vender frete. De fato, este Tribunal Superior posicionou-se no sentido de ser a demurrage uma indenização, consoante se dessume do seguinte excerto do voto condutor do REsp 176.903/PR (publicado no DJ de 9/04/2001): Na sobre-estadia do navio, a carga ou descarga excedem o prazo contratado; na sobre-estadia do 'contêiner', a devolução deste se dá após o prazo usual no porto de destino. Num caso e noutro, as ações que perseguem a indenização pelos prejuízos estão sujeitos à regra do artigo 449, inciso 3º do Código Comercial. A mesma ratio perpassou a definição do Banco Central acerca da demurrage: "a indenização convencionada para o caso de atraso no cumprimento da obrigação de carregar e descarregar as mercadorias no tempo pactuado" (Circular n. 2.393 de 22/12/1993, posteriormente revogada pela Circular n. 3.280/2005). (STJ, 4ª Turma, REsp 1.355.173/SP, Relator Min. Luiz Felipe Salomão, publicado em 17/02/2014).
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 8</b>	B. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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 JURISDICIONAL. 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, DO CPC/15. OMISSÃO. AUSENTE. TRANSPORTE MARÍTIMO. SOBRESTADIA. PRESCRIÇÃO. PREVISÃO EXPRESSA NO CONTRATO. PRAZO QUINQUENAL. PRECEDENTES STJ. COBRANÇA. INDENIZAÇÃO. ATRASO. BASTA A MORA. NÃO É CLÁUSULA PENAL. HONORÁRIOS RECURSAIS. MAJORAÇÃO. POSSIBILIDADE, NOS TERMOS DO ARTIGO 85, § 11 DO CPC/15. AGRAVO CONHECIDO PARA, DESDE LOGO, NEGAR PROVIMENTO AO RECURSO ESPECIAL, COM MAJORAÇÃO DOS HONORÁRIOS - grifo nosso. (STJ, 3ª Turma, AREsp 1.486.266/SP, Relator Min. Paulo de Tarso Sanseverino, julgado em 10/08/2020) \*\*\* AGRAVO INTERNO NO AGRAVO (ART. 544 DO CPC/73) - AÇÃO DE COBRANÇA - SOBREESTADIA DE CONTAINER (DEMURRAGE) - DECISÃO MONOCRÁTICA QUE NEGOU PROVIMENTO AO RECLAMO. IRRESIGNAÇÃO DA PARTE RÉ. (...) 3. De acordo com a jurisprudência desta Corte Superior, as demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, sendo necessária, apenas, a comprovação da mora na devolução dos containers. Precedentes: REsp 1286209/SP, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, TERCEIRA TURMA, julgado em 08/03/2016, DJe 14/03/2016; e AgInt no AREsp 842.151/SP, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 21/03/2017, DJe 07/04/2017 - grifo nosso. (STJ, 4ª Turma, AgInt no AgInt no AREsp 868.193/SP, Rel. Ministro Marco Buzzi, julgado em 02/03/2018) \*\*\* AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIAS DE CONTÊINERES. DEMURRAGE. LEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL RECONHECIDA PELO TRIBUNAL A QUO. REEXAME DE PROVAS E INTERPRETAÇÃO DE CLÁUSULA CONTRATUAL. SÚMULAS 5 E 7 DO STJ. NATUREZA JURÍDICA DE INDENIZAÇÃO. SÚMULA 83/STJ. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO. (...) 2. NOS TERMOS DA JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE SUPERIOR, "AS 'DEMURRAGES' TÊM NATUREZA JURÍDICA DE INDENIZAÇÃO, E NÃO DE CLÁUSULA PENAL, SENDO NECESSÁRIA, APENAS, A COMPROVAÇÃO DA MORA NA DEVOLUÇÃO DOS CONTÊINERES" (AgInt no AgInt no AREsp 868.193/SP, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, DJe de 02/03/2018). Incidência da Súmula 83/STJ. 3. Agravo interno a que se nega provimento. (AgInt no AREsp 1377789/SP, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 04/06/2019, DJe 27/06/2019) \*\*\* PROCESSUAL CIVIL E ADUANEIRO. AGRAVO INTERNO. ENUNCIADO ADMINISTRATIVO Nº 3 DO STJ. PORTARIA 121/2001. DESPESAS DE PERMANÊNCIA EM RECINTO ALFANDEGADO. NÃO INCLUSÃO DO VALOR RELATIVO À DEMURRAGE. PRECEDENTE. AGRAVO NÃO PROVIDO. 1. ESTA CORTE JÁ SE MANIFESTOU NO SENTIDO DE QUE O VALOR RELATIVO À DEMURRAGE É, NOS TERMOS DA CIRCULAR 2.393/1993, DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, A "INDENIZAÇÃO CONVENCIONADA PARA O CASO DE ATRASO NO CUMPRIMENTO DA OBRIGAÇÃO DE CARREGAR E DESCARREGAR AS MERCADORIAS NO TEMPO PACTUADO", TRATANDO-SE, PORTANTO, DE QUANTIA DEVIDA AO ARMADOR OU AO PROPRIETÁRIO DO CONTÊINER PELO EXCESSO DO PERÍODO EM QUE ESTE FICOU INJUSTAMENTE PRIVADO DA UTILIZAÇÃO DO SEU BEM, POSSUINDO NATUREZA DE DIREITO OBRIGACIONAL ENTRE SUJEITOS DE DIREITO PRIVADO (IN CASU, ENTRE O IMPORTADOR E O PROPRIETÁRIO DO CONTÊINER), DESVINCULADA DAS DESPESAS ORDINÁRIAS DE ARMAZENAGEM NO RECINTO ALFANDEGÁRIO, [...]. (AgInt no REsp 1772510/PR, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, julgado em 26/02/2019, DJe 01/03/2019) \*\*\* AGRAVO INTERNO. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO. ILEGITIMIDADE PASSIVA REJEITADA. FUNDAMENTADO INATACADO. SÚMULA 283 DO STF. SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINER NÃO TEM NATUREZA DE CLÁUSULA PENAL, E SIM DE INDENIZAÇÃO, SÚMULA 83 DO STJ. COBRANÇA. RECONHECIDA A RESPONSABILIDADE DA RECORRENTE. ALTERAÇÃO DO ENTENDIMENTO. INVIALIDADE. SÚMULAS 5 E 7 DO STJ. DECISÃO MANTIDA. RECURSO NÃO PROVIDO. (...) 2. Incidência da Súmula 83 do STJ, pois o acórdão recorrido decidiu em sintonia com a jurisprudência do STJ no sentido de que "as demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, o que afasta a incidência do art. 412 do Código Civil" (REsp 1.286.209/SP, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, TERCEIRA TURMA, DJe de 14/03/2016). (...) (AgInt nos EDcl no AREsp 1.199.157/SP, Rel. Ministro LÁZARO GUIMARÃES julgado em 14/08/2018).

	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVIGAÇÃO TRANSATLANTICA</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 9</b>	DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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,

**- CNNT  
(CENTRONAVE)**

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 em que a ré permaneceu com os baús (...) Recurso não provido. - grifo nosso. (TJ/SP, Apelação Cível nº. 1008510-84.2019.8.26.0562, 13ª Câmara de Direito Privado, Desembargador Relator Heraldo de Oliveira, julgado em 07/10/2020) \*\*\* EMBARGOS DE DECLARAÇÃO - Apelação - Ação de cobrança - Demurrage - Código de Defesa do Consumidor inaplicável - Atraso na devolução dos contêineres caracterizado - Incidência da taxa de sobre-estadia - Natureza jurídica indenizatória e não de cláusula penal - Obrigação de arcar com pagamento referente aos dias de atraso na devolução dos contêineres - Omissão - Inocorrência - Restou analisada e afastada a incidência do Código de Defesa do Consumidor, e não há nos autos nenhuma discussão a respeito do prazo prescricional, não incidindo o Tema 1035 do STJ e não se cogitando de se sobrestrar o julgamento do caso. Inexistência de eiva a retificar - EMBARGOS rejeitados - grifo nosso. (TJ/SP, Apelação Cível nº 1000852-43.2018.8.26.0562, 38ª Câmara de Direito Privado, Desembargador Relator Carlos Goldman, julgado em 24/09/2020) \*\*\* (...) Quanto à questão acerca da suposta natureza jurídica de cláusula penal da cobrança deduzida não mais demanda acirradas discussões, pois se encontra pacificada pela jurisprudência, que comunga o entendimento de que, na verdade, a cobrança representa indenização paga pelo consignatário da carga ao proprietário dos contêineres, em razão da utilização destes por tempo além do contratado. - grifo nosso. (TJ/SP, Apelação Cível nº 1019705-31.2018.8.26.0003, 38ª Câmara de Direito Privado, Desembargador Relator Mario de Oliveira, julgado em 23/09/2020) \*\*\*\* AGRAVO INTERNO NO AGRAVO (ART. 544 DO CPC/73) - AÇÃO DE COBRANÇA - SOBRE-ESTADIA DE CONTAINER (DEMURRAGE) - ECISÃO MONOCRÁTICA QUE NEGOU PROVIMENTO AO RECLAMO. IRRESIGNAÇÃO DA PARTE RÉ. (...) 3. De acordo com a jurisprudência desta Corte Superior, as demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, sendo necessária, apenas, a comprovação da mora na devolução dos containers. Precedentes: REsp 1.286.209/SP, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, TERCEIRTA TURMA, julgado em 08/03/2016, DJe 14/03/2016; e AgInt no AREsp 842.151/SP, Rel. Ministro RAÚL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 21/03/2017, DJe 07/04/2017. 4. Agravo interno desprovido. (AgInt no AgInt no AREsp 868.193/SP, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, julgado em 27/02/2018, DJe 02/03/2018). (â€œ;) - grifo nosso. Os excertos trazidos apenas exemplificam, de forma não-exaustiva, o posicionamento já consolidado pelo Judiciário brasileiro, em especial pelo Superior Tribunal de Justiça, no sentido de que as verbas devidas a título de sobre-estadia de contêineres possuem natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, existindo milhares de decisões semelhantes - e raríssimas em sentido oposto.

**Análise Técnica**

Não acatada.

**Justificativa da Análise**

Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.

**Dispositivo Ajustado**

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 10</b>	B. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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 inadimplemento absoluto. Na segunda, a multa é devida pelo simples fato de o devedor não ter

	realizado sua obrigação a tempo, assim, tem-se que ainda é possível o cumprimento da obrigação, mas com o atraso. "A cláusula penal é um pacto acessório, regulamentado pela lei civil (Artigos 408 a 416), pelo qual as partes, por convenção expressa, submetem o devedor que descumprir a obrigação a uma pena ou multa no caso de mora (cláusula penal moratória) ou de inadimplemento (cláusula penal compensatória). (WALD, Arnoldo. Direito Civil. Direito das obrigações e teoria geral dos contratos. 21ª ed. Saraiva: São Paulo, 2013, p. 192)" Portanto, enquanto a cláusula penal compensatória funciona como prefixação das perdas e danos, a cláusula penal moratória serve como punição pelo retardamento no cumprimento da obrigação (Artigo 411 do Código Civil). Sabendo que a sobre-estadia nasce do atraso na devolução de contêineres, acaso fosse considerada como correta a cláusula penal como natureza jurídica deste instituto (o que não o é!), esta seria enquadrada na espécie de cláusula penal moratória, sendo certo que a ela não se aplicaria a restrição imposta pelo Artigo 412 do Código Civil, não estando o seu valor limitado, portanto, ao valor da obrigação principal.
Análise Técnica	Não acatada.
Justificativa da Análise	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
Dispositivo Ajustado	

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA - CNNT (CENTRONAVE)	Referência	Relatório de AIR 3.
	Contribuição 11	B. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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 que extrapolarem seu valor, o que não impede, todavia, tenha por escopo não apenas punir, mas também resarcir o prejuízo sofrido pelo credor com a mora. É dizer: muito embora esta tese pareça privilegiar, à primeira vista, os contratantes do serviço de transporte marítimo, ao arrepio de milhares de julgamentos da matéria pelas mais diversas instâncias do Poder Judiciário, fato é que a adoção deste entendimento acarretaria no aumento da insegurança jurídica e na redução da previsibilidade nos valores de sobre-estadia de contêiner, cujo potencial aumento de preço seria repassado aos primeiros, já que não seria razoável impingir aos transportadores marítimos que suportassem sozinhos com este cenário de incertezas. Note-se, ainda, que o frete marítimo e a sobre-estadia nascem de obrigações completamente distintas, embora inseridas no contexto do transporte marítimo de mercadorias. Em verdade, a sobre-estadia nasce de obrigações de ordem logística, e não possui relação direta de causa e efeito com o frete realizado. Por este justo motivo, não seria correto considerar o frete como a suposta obrigação principal da sobre-estadia de contêiner, acaso fosse interpretada como cláusula penal contratual, justamente por derivar de encargos que diferem entre si. E mais: o contêiner, enquanto equipamento destinado ao transporte otimizado da carga, foi criado para ser movimentado ao redor do globo no interior das embarcações, como instrumento da atividade-fim dos transportadores marítimos que é o frete internacional das cargas, e não eventual cobrança de sobre-estadia de contêineres, como equivocadamente compreendem e alegam, por vezes, os contratantes do transporte marítimo. Destaque-se que o contêiner é parte integrante do navio, conforme o seu conceito legal contido no Artigo 3º da antiga Lei nº. 6.288/1975 c/c Artigo 24 da Lei nº. 9.611/1998, in verbis: " Art. 3º. O container, para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador." E "Art. 24. Para os efeitos desta Lei, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas à movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso. Parágrafo único. A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem embalagem e são partes integrantes do todo." Desta forma, o contêiner não constitui embalagem das mercadorias, nem com elas se confunde. É autônomo e possui existência concreta sobre si. Em verdade, este ingressa no território nacional em regime de admissão temporária, e sequer é nacionalizado, podendo permanecer no país apenas por prazo determinado pela Receita Federal do Brasil. E a permanência das unidades de carga por

	período superior ao permitido pela Receita Federal acarreta a obrigação, pelos transportadores marítimos, ao pagamento do respectivo imposto sobre a importação do bem.
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 12</b>	B. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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 nacional. Substituir a praxe comercial da sobre-estadia, consolidada há décadas, e que extrapola os limites das fronteiras brasileiras, por algum mecanismo de definição de preços imposto pela Administração Pública acarretaria, em última análise, impactos indesejados na cadeia logística e nos portos nacionais, em razão da ausência da cobrança de valores que incentivem a pronta e célere restituição dos cofres de carga pelos contratantes dos serviços de transporte marítimo, além de influenciar no comércio com os demais países, que não adotam qualquer de interferência externa no instituto, o que leva a uma majoração de risco e, em consequência, de preço. Esclarece-se ainda as práticas de mercado revelam que 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 punitivos.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416. De toda forma, o relatório reconhece o papel de incentivo a eficiência logística proveniente da cobrança de sobre-estadia.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 13</b>	<p>B. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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 amontoe 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 perdida associados a contêineres que não são devolvidos no prazo. Os prejuízos sofridos pela retenção injusta e indevida das unidades de carga vão muito além do seu valor de mercado bruto; caso os transportadores marítimos cobrassem um valor irrisório, seria mais vantajoso aos contratantes do transporte marítimo reter, ad eternum, os contêineres, utilizando-os como verdadeiros depósitos, do que transferir as mercadorias a um de seus estabelecimentos ou depósitos contratados e remunerados para tal fim. E, convém frisar, a não devolução célere 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. Igualmente, os contratantes dos serviços de transporte marítimo podem realizar a desova das mercadorias dos contêineres e depositá-los em estruturas de armazenagem no interior das instalações portuárias (armazéns alfandegados), não sendo necessário manter as mercadorias dentro dos contêineres após a descarga, conforme regulamenta a Portaria da Receita Federal nº. 3.518, de 30 de setembro de 2011, que é clara ao estabelecer que os portos devem conter depósito próprio para mercadorias: "Art. 4º. O alfandegamento compreenderá: (...) VI - estruturas de armazenagem, tais como silos e tanques, pátios e edifícios de armazéns, ou qualquer outra estrutura adequada à guarda e preservação da carga. Art. 11. A administradora do local ou recinto deve disponibilizar, sem ônus para a RFB, durante a vigência do alfandegamento, observadas, no que couber, as disposições do art. 8º: (...) II - instalações exclusivas à guarda e armazenamento de mercadorias retidas ou apreendidas." ***** Nesta esteira, a manutenção das mercadorias dentro dos contêineres é uma opção dos consignatários, que, em consequência, devem arcar com os custos decorrentes de sua escolha .Ademais, não há que se falar em abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, tendo em vista a complexa gama de fatores que levam à composição dos preços contratualmente estabelecidos e, repita-se, cobrados de forma internacional, com tarifários aplicados em diversos continentes do globo. É possível notar a complexidade envolvida na elaboração dos preços de sobre-estadia em território nacional, porquanto os transportadores marítimos devem considerar um sem-número de variáveis que visem resguardar o desenvolvimento da sua atividade-fim.</p>
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416. De toda forma, o relatório reconhece o papel de incentivo a eficiência logística proveniente da cobrança de sobre-estadia.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
-------------------------------------	-------------------	---------------------

<b>TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Contribuição 14</b>	B. DA NATUREZA JURÍDICA DA SOBRE-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 mora (perigo ou risco na demora). O fumus boni iuris está ligado à plausibilidade ou aparência do direito afirmado pelo próprio autor na ação principal. Em outras palavras, para que o autor do processo possa fazer jus a uma tutela cautelar terá de demonstrar que os fatos narrados na inicial são plausíveis. 2- Não se mostra razoável exigir que agravante exiba os custos de formação de preço praticado contratualmente, ante a liberdade de contratação das partes. 3- O documento que se postula a sua exibição estabelece condições essenciais ao exercício do direito à livre concorrência e livre iniciativa, tendo em vista que busca a divulgação da formulação do cálculo do frete. 4- Exigir a discriminação dos custos de formação de preço, acaba por revelar a margem de lucro obtida na operação comercial, o que descer ser protegida pelo sigilo para manutenção da leal concorrência entre os comerciantes e preservação da livre iniciativa (art. 170 IV da CF). 5- Impedir ao credor de promover a cobrança da dívida - via execução - soa irrazoável, na medida em que, além de impedir o livre exercício do direito de ação (art. 5º, XXXV, da CF), põe indefinição ao direito incontestável de se cobrar uma dívida decorrente de uma atividade cujo dinamismo é essencial ao seu funcionamento. 6- Agravo de Instrumento provido. (TJPE - Agravo de Instrumento nº 0016073-77.2015.8.17.0000; 1ª Câmara Cível; Des. Josué Antônio Fonseca de Sena; J. 19/09/2018) ***** Destaca-se que este valor inicialmente estabelecido de sobre-estadia e mesmo os prazos de free time (isto é, de retirada e de devolução dos contêineres) podem e são negociados entre transportador e o contratante do transporte, sendo inúmeras vezes modificados em negociação entre as partes, em razão do volume ou da regularidade do transporte, em claro exemplo de liberdade contratual e de formação de preços.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 15</b>	C. DOS EQUÍVOCOS E OMISSÕES DO 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 afretador. Sustenta demais que a sobre-estadia consiste, simultaneamente, em um novo prazo concedido ao afretador e uma quantia complementar ao frete, a ser paga em dinheiro. No Direito americano, a demurrage apresenta natureza compensatória." (OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Curso de direito marítimo, volume II. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 225).
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.

<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 16</b>	C. DOS EQUÍVOCOS E OMISSÕES DO 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 mostra mais similar a uma cláusula penal, a jurisprudência da House of Lords já destacou que esta não é a natureza jurídica da demurrage. Considerando-se que a sobre-estadia de contêiner tem uma data limite para encerrar o seu acúmulo, qual seja, a data da devolução das unidades ou, eventualmente uma data estipulada pela corte (tal qual o realizado no case MSC Mediterranean Shipping Company S.A. v. Cottonex Anstalt, 2015), o valor tido como devido é plenamente justificável com motivos compensatórios. Descaracteriza-se, assim, o enquadramento do instituto como cláusula penal no Direito inglês, o que inviabiliza a sua cobrança. Para o Direito Inglês, a indenização prefixada da sobre-estadia de contêiner é extremamente eficaz, ao passo que torna desnecessária a prova de uma efetiva perda, bastando que se invoque a aplicação da cláusula quando da quebra contratual, esta sim mediante provas. Assim, quanto seja uma indenização (prefixada), a sobre-estadia já está prevista de forma líquida no contrato, sendo, em verdade, um facilitador para a quantificação da indenização e, por sua vez, da previsibilidade, embora esta não implique em modicidade. (FÓES, Gabrielle Thamis Novak. Demurrage de contêiner no direito inglês e brasileiro: crítica à reforma do código comercial. 1. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2017, p. 151 e 152)***** Destaque-se, neste ponto, a utilização do conceito de liquidated damages em correlação à indenização pré-fixada, instituto jurídico do ordenamento jurídico brasileiro. Incabível, portanto, a associação da sobre-estadia de contêineres à moldura jurídica de cláusula penal, sendo este entendimento rechaçado pelos julgados da House of Lords inglesa, conforme destacado acima. Na Argentina, não há definição quanto a natureza da sobre-estadia. Ele simplesmente é considerado como uso do contêiner para outro objeto que não o transporte de mercadorias que materialize a indenização do operador e / ou proprietário pelos danos decorrentes da privação incontornável do uso da unidade . Nos Estados Unidos, a sobre-estadia possui uma natureza mista, sendo ao mesmo tempo uma indenização (compensação) ao armador pela privação de utilização da unidade de carga e um incentivo a pronta devolução dos contêineres. Assim, à luz do direito americano, o principal objetivo da sobre-estadia de contêineres é incentivar os consignatários a recolher prontamente seus contêineres carregados no terminal marítimo, desová-los e devolvê-los vazios aos transportadores, de forma a manter os contêineres em movimento e permitir novas exportações.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 17</b>	C. DOS EQUÍVOCOS E OMISSÕES DO 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 âmbito internacional, como instituto de grande relevância e de natureza múltipla, eis que se presta a incentivar o desenvolvimento da cadeia logística global e, de igual forma, compensar os transportadores marítimos pelos prejuízos sofridos em razão da retenção indevida dos contêineres de forma extemporânea. Fato é que inexiste, na ampla maioria dos países, uma política regulatória fixa e estabelecida, porquanto o transporte marítimo de cargas constitui atividade privada, sendo seus valores cobrados com base nos princípios da livre iniciativa e da autonomia da vontade. Portanto, não existem parâmetros ou exemplos concretos que possam ser traduzidos, analisados ou considerados como regras amplas, claras e específicas sobre o assunto. A natureza da sobre-estadia é eminentemente contratual, logo, é um instituto de Direito Privado que, tradicionalmente, se adstringe às convenções de vontades entre os particulares.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 18</b>	C. DOS EQUÍVOCOS E OMISSÕES DO 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 of 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 regulates detention and demurrage charges to even this extent. Importantly, ANTAQ already has meaningful oversight over these practices, and the regulations specifically identify factual circumstances that adequately protect cargo interests. In WSC's view, however, there is a danger in adopting more prescriptive regulations in a manner that appears to at least be contemplated by ANTAQ in the Notice, which could lead to confusion and more disputes among the parties. Tradução livre: Nesse contexto, é importante primeiro reconhecer que o Brasil já possui regulações existentes que regem as práticas de detenção e demurrage no Regulamento Normativo 18/2017. A Seção III da RN 18/2017 (Artigos 19 a 21) prevê que as práticas de sobre-estadia, inclusive as regras de free time, devem ser disponibilizadas aos consignatários no momento da reserva. As

	regulações também estabelecem quando o free time começa a correr para fins de cobrança dessas taxas, e descreve casos particulares, como casos de força maior, quando os consignatários da carga não são responsáveis pelo pagamento da detention e demurrage. Assim, o Brasil já possui regras abrangentes que regem a detention e a demurrage. A WSC NÃO TEM CONHECIMENTO DE NENHUMA OUTRA JURISDIÇÃO COMERCIAL IMPORTANTE QUE REGULE AS COBRANÇAS DE DETENTION E DEMURRAGE, MESMO NESSA MEDIDA. É importante ressaltar que a ANTAQ já tem supervisão significativa sobre essas práticas e os regulamentos identificam especificamente as circunstâncias factuais que protegem adequadamente os interesses da carga. Na opinião da WSC, entretanto, existe o perigo de se adotar regulamentos mais prescritivos de uma forma que pareça estar pelo menos contemplada pela ANTAQ, o que poderia gerar confusão e mais disputas entre as partes." ***** Repita-se: ao buscar se imiscuir na relação jurídica de direito privado instaurada entre os contratantes do serviço de transporte marítimo e os transportadores marítimos, esta nobre Agência caminha em sentido diametralmente diverso à experiência internacional e atua de forma inédita, eis que não se vislumbra qualquer jurisdição comercial de relevância que regule, nesta medida, as práticas e cobranças de sobre-estadia de contêineres.
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se como incorreta a afirmação de que não existe jurisdição comercial que regule as cobranças de sobre-estadia, como contra exemplo têm-se as regras estabelecidas pelo FMC. Além disso, convém mencionar que não se pretende regular a sobre-estadia, mas sim estabelecer metodologia para a Agência Reguladora lidar com os casos de litígio em que for demandada.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 19</b>	C. DOS EQUIVOCOS E OMISSÕES DO 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 princípios gerais: Os importadores, exportadores, intermediários e caminhoneiros não devem ser penalizados por práticas de demurrage e detention quando as circunstâncias forem tais que eles não possam retirar ou devolver os contêineres de terminais marítimos porque, nessas circunstâncias, as taxas não podem cumprir sua função de incentivo; Os importadores devem ser notificados quando sua carga estiver totalmente disponível para recuperação; e As políticas de demurrage e detention devem ser acessíveis, claras e, na medida do possível, usar terminologia consistente.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	As conclusões expressas no Relatório de AIR 3 vão ao encontro das diretrizes estabelecidas pelo FMC.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA - CNNT (CENTRONAVE)	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 20</b>	<p>C. DOS EQUÍVOCOS E OMISSÕES DO 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 another less prescriptive approach of providing guidance to all segments of the industry in an effort to promote fluidity in the U.S. freight delivery system without unnecessary government intrusion. Tradução livre: Nesse sentido, a WSC acredita que um processo administrativo recentemente concluído nos Estados Unidos, que tem sido consistentemente um dos principais parceiros comerciais de importação e exportação do Brasil, é relevante para a análise atual da ANTAQ sobre o assunto. A U.S. Federal Maritime Commission (FMC) conduziu recentemente uma revisão das cobranças de detenção e demurrage de transportadores marítimos nos Estados Unidos, e emitiu uma regra interpretativa final em 18 de maio de 2020. Além de ser um parceiro comercial importante do Brasil, este procedimento administrativo é instrutivo para a análise atual da ANTAQ de uma questão semelhante, porque, apesar dos pedidos de importadores e exportadores dos EUA para que a FMC adotasse regras restritivas que regessem as cobranças de detenção e demurrage, a FMC acabou decidindo que tais regulamentações eram contraproducentes e decidiu adotar outra abordagem menos prescritiva de fornecer orientação a todos os segmentos da indústria em um esforço para promover a fluidez no sistema de distribuição (ou entrega) de carga dos EUA sem intromissão governamental desnecessária.</p> <p>101. Em relação aos tratados internacionais ao transporte marítimo aplicáveis ao tema ora debatido, vale recordar que as Regras de Haia-Visby, o Protocolo DES, o COGSA e as Regras de Hamburgo tratam, em geral, da responsabilidade do armador no transporte marítimo internacional em relação ao Contrato de Transporte (Bill of Lading), danos e avarias nas cargas, porém não há referência direta à sobre-estadia dos contêineres.</p> <p>102. Em que pese o início de discussões sobre possíveis arcabouços regulatórios e políticas de regulamentação, e tendo em vista a natureza contratual de direito privado da cláusula que prevê a cobrança de sobre-estadia, a melhor saída regulatória parece ser a manutenção da sobre-estadia de contêiner como algo a ser avençado pelas partes interessadas. Assim, há a manutenção dos princípios de livre comércio e, também, evitam-se os impactos de distorções causadas por eventuais normas reguladoras, que podem não refletir o ambiente global de negócios e suas práticas, no âmbito comercial marítimo, o que certamente deixaria o Brasil em desvantagem no cenário internacional. Veja-se o entendimento da WSC acerca da questão: Tradução livre: Como um ponto final, é importante notar que, durante a revisão do FMC sobre esta questão, foi requisitado especificamente às partes interessadas que identificassem as leis de outros países que regulam as práticas de detention e demurrage. Embora essas respostas ao FMC tenham sido individuais e confidenciais, a WSC fez uma pesquisa com seus transportadores marítimos membros sobre esta questão à luz da pergunta semelhante da ANTAQ e, além da Resolução Normativa 18/2017 no Brasil, pode confirmar 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. Esta revisão incluiu nações da América Central e do Sul (México, Guatemala, Honduras e Chile), Europa (Alemanha, Reino Unido, Holanda, Bélgica, Itália, Espanha, Malta, Grécia), Ásia (China, Coréia, Hong Kong, Japão, Cingapura, Malásia, Tailândia, Vietnã) e outros locais, como Egito, Emirados Árabes Unidos, África do Sul e Austrália. Na verdade, conforme confirmado pela recente regulamentação nos EUA, a prática global comum continua ser que as transportadoras marítimas e seus embarcadores ou consignatários resolvam as questões ou disputas relativas à demurrage ou detention em uma base comercial..</p>
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se como incorreta a afirmação de que não existe jurisdição comercial que regule as cobranças de sobre-estadia, como contra exemplo têm-se as regras estabelecidas pelo FMC. Além disso, convém mencionar que não se pretende regular a sobre-estadia, mas sim estabelecer metodologia para a Agência Reguladora lidar com os casos de litígio em que for demandada.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 21</b>	D. DA ATUAÇÃO DA ANTAQ NA CONTRAMÃO DO SEU PAPEL DE AGENTE REGULADOR - PROMOÇÃO DO DESEQUILÍBRIOS 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 refletem 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. A prática global comum continua a ser que as transportadoras marítimas e seus embarcadores ou consignatários resolvam as questões ou disputas relativas à demurrage ou detention em uma base comercial .***** Ou seja, frisamos que inexiste, em âmbito global, países que adotem uma política regulatória fixa e estabelecida acerca do demurrage, posto o caráter privado do transporte marítimo de cargas, sendo seus valores cobrados com base nos princípios da livre iniciativa, da liberdade econômica e da autonomia da vontade.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se como incorreta a afirmação de que não existe jurisdição comercial que regule as cobranças de sobre-estadia, como contra exemplo têm-se as regras estabelecidas pelo FMC. Além disso, convém mencionar que não se pretende regular a sobre-estadia, mas sim estabelecer metodologia para a Agência Reguladora lidar com os casos de litígio em que for demandada.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 22</b>	D. DA ATUAÇÃO DA ANTAQ NA CONTRAMÃO DO SEU PAPEL DE AGENTE REGULADOR - PROMOÇÃO DO DESEQUILÍBRIOS 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-se, assim, a adoção da proposta normativa menos ruim . Portanto, a fim de não destoar, sobremaneira, do cenário marítimo global, revela-se como melhor opção a de não regular ou de nada fazer, ou seja, a de não propor metodologia relativa à sobre-estadia de contêineres. Alternativamente, visualiza-se a possibilidade estabelecer-se a política de ampliação da transparência, a qual denota ser plausível e viável, haja vista os valores de tabela de sobre-estadia já serem divulgados atualmente, pelos transportadores marítimos, por meio de seus sítios eletrônicos, sendo de plena ciência de todos os clientes, que são, em sua grande maioria, agentes de cargas, que se utilizam habitualmente do transporte marítimo. Por oportuno, grande parte destas informações, além de disponibilizadas nos sítios eletrônicos dos armadores, também é registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, visando dar publicidade às referidas informações. O que se proporia, destarte, com essa nova política, seria a concentração de todos os valores tabelares de sobre-estadia de contêineres, bem como os prazos de franquia de livre utilização, e disponibilização no sítio eletrônico da própria Agência Nacional de Transportes Aquaviários.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.

	<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se como não pertinente manter o status quo, pois isso significa que a ANTAQ reconheceu a existência de um problema regulatório, reconheceu que não possui modus operandi para avaliá-lo e ainda assim decidiu nada fazer. Quanto a questão da transparência, esta já encontra-se entre as obrigações dos transportadores conforme estabelecido na RN 18 - ANTAQ.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 23</b>	E. DA RESPONSABILIDADE EXCLUSIVA DO 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 vénia, revela-se descabido buscar responsabilizar os transportadores marítimos, ainda que de forma parcial, pelo inadimplemento contratual perpetrado pelos próprios consignatários do transporte marítimo. A bem da verdade, a responsabilidade dos transportadores marítimos cessa com a descarga das mercadorias e entrega ao destinatário, em linha com o disposto no Artigo 750 do Código Civil de 2002, que assim dispõe: A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado . Aos transportadores não pode ser repassada a responsabilidade, oriunda de contrato, pela sobre-estadia originada na devolução intempestiva dos contêineres, porquanto o agravamento da dívida decorre de desídia exclusiva dos contratantes do serviço de transporte marítimo. Assim como os contratantes do transporte marítimo estão sujeitos a um sem-número de fatores no exercício de suas atividades que, por vezes, podem influir no inadimplemento contratual perante os transportadores marítimos, estes também assumem inúmeros riscos ao realizar o transporte de cargas aos portos brasileiros, tais como portos sem a infraestrutura necessária para receber embarcações de grande porte, cargas tributárias muito elevadas, serviços de praticagem obrigatórios e em preços altos, além dos riscos normais presentes em qualquer aventura marítima (como as próprias intempéries do mar). São problemas que fazem parte do negócio desenvolvido pelos transportadores marítimos, tal qual eventual atraso na devolução dos contêineres também faz parte dos negócios desenvolvidos pelos contratantes do serviço de transporte marítimo.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
	<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se que a metodologia proposta no Relatório de AIR 3 não assume de antemão a culpabilidade seja dos transportadores, seja dos consignatários. A metodologia proposta tem como objetivo exatamente averiguar as responsabilidades nos casos de litígio.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 24</b>	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

<b>- CNNT (CENTRONAVE)</b>	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.
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se que a metodologia proposta no Relatório de AIR 3 não assume de antemão a culpabilidade seja dos transportadores, seja dos consignatários. A metodologia proposta tem como objetivo exatamente averiguar as responsabilidades nos casos de litígio.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 25</b>	F. DA PREVISIBILIDADE CONTRATUAL DOS 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 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 envolve grandes quantidades de mercadoria transportada. Trata-se, ao fim e ao cabo, do corolário do princípio da liberdade contratual, insculpido no Artigo 421, do Código Civil de 2002, que assim rege: A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato . É dizer: a todo o momento, independentemente da adoção de condições previamente afixadas no contrato de transporte marítimo, ou de novos parâmetros negociados pelas partes contratantes para com os transportadores marítimos, os players estão cientes dos valores que serão cobrados em caso de descumprimento contratual - qual seja, a devolução dos contêineres em observância aos prazos de free-time acordados.
	<b>Análise Técnica</b>	<u>Acatada.</u>
	<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se que na metodologia proposta, tais fatos serão analisados nos casos de litígio.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 26</b>	G. DO ALINHAMENTO DOS PREÇOS 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

- CNNT  
(CENTRONAVE)

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 distorção no que se refere aos prazos de free-time. Entende-se ser necessário pesquisa futura para maior compreensão e precisão no que se refere a valores. No entanto, frente ao obtido, e com as devidas ressalvas metodológicas, vê-se que os preços de sobre-estadia pesquisados nos portos de Santos, Buenos Aires, Antuérpia, Roterdã, Cingapura e Xangai, apontam, de forma geral, para valores brasileiros em linha com os valores estrangeiros. Estas conclusões decorrem, naturalmente, da uniformidade dos preços de sobre-estadia de contêineres praticados pelos transportadores marítimos ao redor do globo. O preço de sobre-estadia de contêiner é fixado pelos transportadores marítimos de forma independente e reflete 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 mora (perigo ou risco na demora). O fumus boni iuris está ligado à plausibilidade ou aparência do direito afirmado pelo próprio autor na ação principal. Em outras palavras, para que o autor do processo possa fazer jus a uma tutela cautelar terá de demonstrar que os fatos narrados na inicial são plausíveis. 2- Não se mostra razoável exigir que agravante exiba os custos de formação de preço praticado contratualmente, ante a liberdade de contratação das partes. 3- O documento que se postula a sua exibição estabelece condições essenciais ao exercício do direito à livre concorrência e livre iniciativa, tendo em vista que busca a divulgação da formula do cálculo do frete. 4- Exigir a discriminação dos custos de formação de preço, acaba por revelar a margem de lucro obtida na operação comercial, o que descer ser protegida pelo sigilo para manutenção da leal concorrência entre os comerciantes e preservação da livre iniciativa (art. 170 IV da CF). 5- Impedir ao credor de promover a cobrança da dívida - via execução - soa irrazoável, na medida em que, além de impedir o livre exercício do direito de ação (art. 5º, XXXV, da CF), põe indefinição ao direito incontestável de se cobrar uma dívida decorrente de uma atividade cujo dinamismo é essencial ao seu funcionamento. 6- Agravo de Instrumento provido. (TJPE - Agravo de Instrumento nº 0016073-77.2015.8.17.0000; 1ª Câmara Cível; Des. Josué Antônio Fonseca de Sena; J. 19/09/2018).

**Análise Técnica**

Não acatada.

**Justificativa da Análise**

Entende-se que a possível existência de alinhamento dos preços a nível internacional, não significa a inexistência de possíveis abusividades. Por isso, a Agência se propõe a desenvolver metodologia de análise de casos conflituosos.

**Dispositivo Ajustado**

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 27</b>	G. DO ALINHAMENTO DOS PREÇOS 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 não flui livremente, há custos reais envolvidos, como custos diretos dos equipamentos e custos de oportunidade perdida associados a contêineres que não são devolvidos no prazo. Do ponto de vista da transportadora, as diárias de sobre-estadia são estruturadas para servir como um mecanismo de recuperação para o investimento de capital e custo do contêiner, incluindo reparo, manutenção e leasing, bem como custos de

	<p>oportunidade associados ao fato de não ter o equipamento disponível para cargas geradoras de receita transporte. Exemplifica-se, abaixo, alguns fatores levados em consideração quando da composição das taxas de sobre-estadia por parte dos transportadores marítimos: ? Valores de frete que deixaram de ser recebidos em decorrência da retenção indevida das unidades após o fim do período de livre utilização; ? Custos de leasing ou depreciação se a unidade for alugada ou propriedade do Armador; ? Custos adicionais de logística e frete visando deslocar unidades de outras localidades, para novos embarques; ? Custos administrativos de acompanhamento visando localizar as unidades e pressionar a devolução pelos importadores; Quando os contêineres são mantidos além do tempo livre permitido pelos consignatários, os principais danos ao Transportador são: (1) custos de oportunidade associados a não ter equipamento disponível para mover a carga dos clientes; e (2) perda geral de eficiência na rede internacional da transportadora associada a não ser capaz de posicionar livremente os contêineres onde são necessários para o carregamento de mercadorias, o que causa atrasos e custos excessivos de reposicionamento de equipamento a nível mundial.</p>
<b>Análise Técnica</b>	<u>Acatada.</u>
<b>Justificativa da Análise</b>	Todos esses fatores estão contemplados na proposta metodológica sugerida.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 28</b>	G. DO ALINHAMENTO DOS PREÇOS PRATICADOS COM O MERCADO INTERNACIONAL - A World Shipping Council também se manifesta: The absence of provisions like Item II above in other countries 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 therefore of the view that it is best left to the parties to their commercial arrangements to decide how to allocate their costs and obligations among themselves depending on the circumstances involved. *** Tradução livre: A ausência de disposições como o Item II acima nas leis de outros países decorre do reconhecimento nesses países de que tais restrições seriam contrárias ao livre comércio, ao transporte marítimo eficiente e à liberdade de contrato. De fato, a FMC nos Estados Unidos expressamente se recusou a adotar esse tipo de abordagem exclusiva e prescritiva para regulamentar as práticas de detenção e demurrage. Uma das principais razões para isso é o perigo de impor uma abordagem tamanho único a esse problema. Essas taxas são parte integrante do acordo geral negociado entre as transportadoras e seus clientes embarcadores. Os custos de equipamentos e oportunidades perdidas da transportadora são diferentes, e como cada transportadora decide alocar tais custos em suas negociações individuais com seus clientes é uma base na qual as transportadoras competem umas com as outras. A competição no mercado - não a regulamentação excessiva - é o melhor mecanismo para definir os termos dessa alocação. A maioria dos governos é, portanto, da opinião de que é melhor deixar para as partes em seus acordos comerciais a decisão de como distribuir seus custos e obrigações entre si, dependendo das circunstâncias envolvidas.***** Assim, é possível notar a complexidade envolvida na elaboração dos preços de sobre-estadia em território nacional e em âmbito internacional, porquanto os transportadores marítimos devem considerar um sem-número de variáveis que visem resguardar o desenvolvimento da sua atividade-fim, não havendo que se falar, portanto, em uma banda, em termos percentuais, para a definição do valor da sobre-estadia de contêineres.
	<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.

	<b>Justificativa da Análise</b>	Entende-se como não pertinente manter o status quo, pois isso significa que a ANTAQ reconheceu a existência de um problema regulatório, reconheceu que não possui modus operandi para avaliar o e ainda assim decidiu nada fazer.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 29</b>	H. DOS PREJUÍZOS E RISCOS AO MERCADO 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: <a href="https://economia.uol.com.br/noticias/bloomberg/2020/03/19/comercio-global-e-limitado-por-falta-de-conteneires.htm">https://economia.uol.com.br/noticias/bloomberg/2020/03/19/comercio-global-e-limitado-por-falta-de-conteneires.htm</a> 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 incapaz de ser atendida em razão da escassez de contêineres e de navios por parte dos transportadores marítimos. ? Caos no transporte marítimo é mais um obstáculo para indústria brasileira, in Folha de São Paulo ; ? Comércio global é limitado por falta de contêineres, in Bloomberg/Economia UOL; ? Falta de contêineres: quando acabará a Peak Season?, in FazComex ; ? Os contêineres se tornaram um inacreditável gargalo para a retomada econômica, in Diário do Comércio ; ? Custo do frete dispara pelo mundo devido à escassez de contêineres para transporte marítimo, in Instituto Brasil Logística ; ? Preço do frete dispara e faltam contêineres para embarques, in Diário do Comércio ; e ? Falta de containers e aumento do frete marítimo: o que está acontecendo?, in Choice Logistics . Não é demais dizer que esta situação afeta toda a população do nosso planeta, à medida que o transporte marítimo representa mais de 90% do comércio internacional. Os problemas enfrentados na cadeia logística global pressionam o preço das mercadorias e a retomada econômica dos países, especialmente neste período de retorno às atividades com a aceleração da vacinação contra o coronavírus em todo o mundo. Este é mais um motivo que denota a relevância do instituto da sobre-estadia de contêineres (demurrage) como regulador de todo um ecossistema internacional de comércio, pois incentiva os importadores e exportadores à pronta devolução das unidades de carga, contribuindo para um fluxo logístico mais célere e menos custoso, em perspectiva micro, e ao desenvolvimento contínuo da atividade econômica dos países, em um cenário macro.
	<b>Análise Técnica</b>	<u>Acatada.</u>
	<b>Justificativa da Análise</b>	O papel da sobre-estadia no incentivo a eficiência do fluxo logístico é contemplado no Relatório de AIR - 3.
	<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLANTICA - CNNT (CENTRONAVE)</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição 30</b>	III. CONSIDERAÇÕES FINAIS - Por fim, de 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 e reconhecidamente, natureza indenizatória, visando compensar o proprietário do contêiner por prejuízos sofridos em razão de sua retenção indevida por prazo superior ao contratado. No âmbito internacional, inexiste, na ampla maioria dos países, uma política regulatória fixa e estabelecida quanto à sobre-estadia de contêineres, porquanto o transporte marítimo de cargas constitui atividade eminentemente privada, sendo seus valores cobrados com base nos princípios da livre iniciativa e da autonomia da vontade. Eventuais normas reguladoras propostas pela Agência que não refletem o ambiente global de negócios e suas práticas relativas ao demurrage, no âmbito comercial marítimo, podem deixar o Brasil em desvantagem no cenário internacional. 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 e ampla publicidade dos valores de demurrage cobrados no território nacional. Aos transportadores não pode ser repassada a responsabilidade, oriunda de contrato, pela sobre-estadia originada na devolução intempestiva dos contêineres, porquanto o agravamento da dívida decorre de desídia exclusiva dos contratantes do serviço de transporte marítimo. O demurrage é primordial para a manutenção da logística global, evitando-se desabastecimento de mercadorias e contribuindo para um fluxo logístico mais célere e menos custoso, em perspectiva micro, e ao desenvolvimento contínuo da atividade econômica dos países, em um cenário macro. Revela-se como melhor opção a de não regular ou de nada fazer, ou seja, a de não propor metodologia relativa à sobre-estadia de contêineres, mantendo-se o status quo, em linha com o Caderno de Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR do Governo Federal. Alternativamente, visualiza-se a possibilidade estabelecer-se a política de ampliação da transparência, por intermédio da concentração de todos os valores tabelares de sobre-estadia de contêineres, bem como os prazos de franquia de livre utilização, e disponibilização no sítio eletrônico da própria ANTAQ.

<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416. Entende-se como não pertinente manter o status quo, pois isso significa que a ANTAQ reconheceu a existência de um problema regulatório, reconheceu que não possui modus operandi para avaliá-lo e ainda assim decidiu nada fazer. Quanto a questão da transparência, esta já encontra-se entre as obrigações dos transportadores conforme estabelecido na RN 18 - ANTAQ.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

<b>ABAC- Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem</b>	<b>Referência</b>	Relatório de AIR 3.
	<b>Contribuição</b>	Na análise de opções regulatórias , 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 Cabotagem) não enxerga como uma regulamentação que trata da demurrage de contêineres poderia ser aplicável aos armadores da cabotagem, uma vez que nesse caso a demurrage quem dá causa à cobrança pode não ser necessariamente o consignatário da carga, podendo a demora na devolução do cofre no terminal não ser motivada pelo consignatário da carga, mas sim pela empresa contratada para o modal terrestre, então responsável pela devolução do contêiner. Assim sendo, os princípios norteadores da relação jurídica em questão seriam meramente contratuais entre empresas

	envolvidas na multimodalidade, não cabendo regulamentação pela ANTAQ. Como contribuição às propostas sugeridas pela ANTAQ, a ABAC entende que: 1) não caberia a essa agência a competência para definição da natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres; 2) a opção a ser adotada seria pela manutenção do status quo, uma vez que qualquer tentativa de regulamentação no preço da demurrage significaria intervenção na liberdade econômica; 3) Caso seja decidido pela regulamentação, as empresas da cabotagem não deverão ser abrangidas, tendo em vista a inaplicabilidade da norma regulamentadora ao escopo contratual e operacional dessas empresas.
<b>Análise Técnica</b>	Não acatada.
<b>Justificativa da Análise</b>	Conforme exposto no Relatório 3, o objetivo do trabalho é apresentar metodologia para a Agência lidar com as situações de litígio referentes a sobre-estadia. O debate sobre a natureza jurídica é acessório ao objetivo central, apesar de reconhecer sua importância. A sugestão de classificar a sobre-estadia como cláusula penal moratória, baseia-se no Código Civil Brasileiro, arts. 412, 413 e 416. Entende-se como não pertinente manter o status quo, pois isso significa que a ANTAQ reconheceu a existência de um problema regulatório, reconheceu que não possui modus operandi para avaliá-lo e ainda assim decidiu nada fazer. Frente a aplicabilidade da metodologia a ser proposta, entende-se que esta se aplica em qualquer tipo de navegação no qual exista a cobrança de sobre-estadia.
<b>Dispositivo Ajustado</b>	

#### **b) Contribuições Cecafé**

3.2. A Cecafé apresentou suas contribuições em dois anexos, SEI 1391458 e SEI 1391459. Cumpre observar que o teor da primeira contribuição foi elaborar respostas para as perguntas propostas pela ANTAQ na tomada pública de subsídios nº 03/2020, publicada no DOU no dia 14/09/2020. Ou seja, o conteúdo da resposta da Cecafé foi apreciado na elaboração do Relatório de AIR 3 (SEI 1205193).

3.3. De toda forma, como o conteúdo das respostas da Cecafé estão relacionadas ao texto do Relatório de AIR 3 cumpre destacar algumas passagens do primeiro documento anexado pelo Conselho. Inicialmente, ao discutir a natureza jurídica da sobre-estadia a Cecafé cita:

O tema não é simples. Nesse cenário, algumas causas da abusividade na cobrança da demurrage de contêiner no Brasil decorrem da:

- (i) assimetria de informação entre o valor efetivamente cobrado pelo armador (aquele que opera o contêiner) e o valor cobrado pelo agente intermediário, o que demanda a efetividade da proibição, conforme voto do relator Mario Povia (doc. 02);
- (ii) coação decorrente da pressão do agente ou do armador para que o usuário assine o termo de responsabilidade, sem que haja um limite ao valor da demurrage;
- (iii) inexistência de poder dissuasório, em parte pelo modelo ex post;
- (iv) inexistência do limite ao valor da demurrage, ou seja, um preço teo.

...

Assim, é relevante que a regulação se dê desde diretamente com o transportador marítimo, ainda que por meio do seu agente intermediário, com todas as informações centralizadas no conhecimento de embarque, com a extinção do termo de responsabilidade e que haja a proibição do agente intermediário obter lucro com a sobre-estadia, nos termos do voto do Relator Mario Povia (doc. 2).

3.4. De fato, o tema da sobre-estadia não é simples e as causas de sua existência podem ser diversas. No entanto, o Relatório de AIR 3 procurou delimitar o objeto de análise, em particular retirou-se da análise o papel dos agentes intermediários, pois isso remeteria a outro (s) problema (s) regulatório (s). Vide seção 2 do Relatório:

No estudo realizado pela GDE a ser analisado na sexta seção deste relatório, vê-se presente a preocupação em destacar a existência de diversas outras causas da existência e abusividade da sobre-estadia. Inclusive há um capítulo exclusivo para abordar o tema. Reconhece-se a importância disto, mas as opções regulatórias decorrentes destas causas seriam diferentes das que sugere-se nas seções seguintes. Isto é, apreciar neste trabalho a denúncia da Cecafé faria com que fosse necessário identificar as possíveis causas como as citadas acima e os interesses/ações de diversos agentes intermediários. Entende-se que para isso seria necessário a realização de outro AIR com foco exclusivo no possível problema regulatório proveniente das relações entre usuários e agentes intermediários.

Assim, dado que a demanda é desenvolver metodologia para apuração da abusividade restringe-se o problema a cobrança de *demurrage* efetuada pelo transportador perante o consignatário. Sendo a causa deste problema a inexistência de procedimentos metodológicos para análise de situações de possíveis abusividades na cobrança de sobre-estadia.

3.5. No decorrer do texto do anexo SEI 1391458, a Cecafé apresenta diversas denúncias de condutas abusivas praticadas por transportadores e seus representantes. Tais denúncias são materializadas pelo Conselho, com documentos e imagens demonstrando a possível origem das irregularidades. Por tratarem-se de casos concretos, entende-se que os mesmos devem ser encaminhados para a SFC para apreciação apartada.

3.6. Em resumo, a Cecafé sugere que:

Dessa forma, é imprescindível que a ANTAQ regule adequadamente o tema (...), impondo critérios eficazes sobre o perfil das empresas que operam nesse mercado, com a exigência de:

I - cadastro do armador estrangeiro, ainda que esse opere sem outorga de autorização, por escolha equivocada da ANTAQ.

II - cadastro de todos os agentes intermediários que cobram *demurrage*, nos termos do art. 18 da RN 18/2017, da ANTAQ.

(...)

IV - discussão de um modelo de termo de responsabilidade padronizado, registrado na ANTAQ, ressaltando-se que o *Bill of Lading* no modelo chinês deve ser registrado (doc. 01),<sup>10</sup> mediante o qual, o usuário terá garantia para evitar abusos nas cláusulas, em controle *ex ante*, e não *ex post*, pois esse tem sido imprestável;

V - registro do valor da diária de sobre-estadia pelo armador e pelo agente, para que não haja sobrepreço pelo agente, via criação de um Sistema de Acompanhamento de Preços no Transporte Marítimo (Módulo APTM), tal como já existe com o Módulo APP, disponível no site da ANTAQ.

(...)

IX - a fim de proporcionar dados e estatísticas para que a ANTAQ possa conhecer o mercado e implementar as suas opções regulatórias com base em evidências do que ocorre no mercado, exigir a elaboração de um registro, com apresentação de um relatório anual, de caráter obrigatório a ser entregue para a ANTAQ, até o dia 31.01 do ano seguinte, pelo transportador e o agente intermediário, com a discriminação das cobranças efetuadas nas esferas extrajudicial e judicial, com os seguintes itens, dentre outros: a) nome do usuário; b) valor da cobrança; c) período de livre-estadia; d) cópia do conhecimento de embarque; d) valor da diária da sobre-estadia; e) tipo do contêiner; f) metodologia do cálculo da cobrança; g) se houve acordo extrajudicial ou cobrança judicial.

3.7. Tais sugestões foram apreciadas no Relatório de AIR 3, em particular na subseção 7.2:

A partir das contribuições da Cecafé, vê-se que ampliação da transparência pode ser realizada de duas formas: 1) a ANTAQ determinando como deve ser a divulgação das informações; 2) a ANTAQ coletando informações do mercado e divulgando por iniciativa própria.

Avalia-se que a ANTAQ determinar a forma de divulgação pode infringir a lei de liberdade econômica e a Lei nº 10.233 que estabelece a liberdade de preços. Pode-se entender que a ANTAQ estaria limitando a liberdade de atuação das empresas.

Alternativamente, seria pertinente a ANTAQ discutir ou especificar o conteúdo do que deve ser divulgado e não como a informação deve ser divulgada. No entanto, nesta hipótese compreende-se que para melhor acompanhar o mercado e para atuar com fonte de informação primária para estudos e demais avaliações, a segunda hipótese é mais adequada.

No entanto, é importante destacar que esta opção apresenta custo regulatório, principalmente no que diz respeito aos custos administrativos que a Agência terá para estabelecer a metodologia de sondagem, processamento e divulgação da informação.

...

3.8. Quanto a questão da transparência frisada pela Cecafé, o Relatório de AIR 3 ao realizar a análise custo-benefício-risco conclui:

Tratando-se de ações de ampliação da transparência, vê-se que estas agradam aos usuários e são indiferentes para os armadores, os quais em sua maioria divulgam os valores tabelados de sobre-estadia. O que se discute é o método de execução dessa opção. Como visto, caso a Agência determine o modo de divulgação, poderia estar infringindo a liberdade de ação dos agentes econômicos. Logo, a melhor alternativa é a coleta de informações, assim a discussão passa para o método de processamento, sistematização e divulgação da informação.

Uma alternativa seria fazer isso por meio de sistema eletrônico. No entanto, entende-se que os custos administrativos de instrumentalização dessa atividade são elevados, pois seria necessário definir o formato, a periodicidade, definir infrações pela não apresentação das informações etc. Assim, dado que o mercado reconhece a importância de ampliação da transparência, a alternativa sugerida é realizar a cada quatro anos, pesquisa de preços da sobre-estadia a nível nacional, aproveitando, se possível, a oportunidade para adentrar em causas da *demurrage* não apreciadas neste trabalho.

3.9. O anexo SEI 1391459, por sua vez remete-se diretamente ao objeto de análise desta Nota Técnica, pois refere-se a audiência pública nº 13/2021. Entende-se que a Cecafé coaduna com a proposta regulatória expressa no Relatório de AIR 3:

(...) O CECAFÉ concorda com a natureza jurídica proposta por essa Agência Reguladora, com a ressalva que a ANTAQ deve criar por resolução critérios técnicos, objetivos e metodologias que reduzam a assimetria de informações, que garantam o serviço adequado pelo agente marítimo, especialmente as condições de previsibilidade, modicidade e eficiência no uso do contêiner e na cobrança da sobre-estadia conforme determina a Resolução nº 18/2017.

Além disso, reiteramos a importância de se estabelecer um instrumento regulatório com critérios técnicos, objetivos e transparentes para evitar abusos no valor da sobre-estadia, sugerindo que a resolução contemple a possibilidade de criação de uma metodologia que equalize o valor da cobrança, adequados à realidade logística do país e evitando tais práticas abusivas, com um valor da cobrança de detenção que nunca ultrapasse o valor do frete.

3.10. A metodologia a ser proposta coaduna exatamente com a sugestão da Cecafe, exceto a frase "com um valor da cobrança de *detention* que nunca ultrapasse o valor do frete". Em certos casos concretos, após devida apreciação dos danos entende-se ser possível o custo de sobre-estadia ultrapassar o valor do frete.

#### c) Contribuição USUPORT SUL

3.11. A USUPORT SUL inicia seu manifesto destacando que tem atuado conjuntamente com a Logística Brasil e a Cecafé. Nesse sentido, reitera as sugestões regulatórias apresentadas pela Cecafé na Tomada de Subsídios nº 03/20 e resumidas no parágrafo 3.7 acima da presente Nota Técnica. Como citado no parágrafo 3.8 acima, tais considerações foram apreciadas no Relatório de AIR 3, no entanto, cumpre destacar que algumas das sugestões dizem respeito a ações sobre os agentes intermediários, que não foram objeto de estudo do referido Relatório.

3.12. Em linhas gerais, vê-se que a Associação coaduna com a posição pró regulação externalizada pelo Relatório:

Para não regular, somente a crescente judicialização e a manutenção do status quo, como armadores pretendem, com a permanência da imodicidade e a inexistência do serviço adequado.

3.13. E, adicionalmente, apresenta diversas justificativas que sustentam esse posicionamento:

Dentre os vários argumentos para regular, verificam-se a (i) a falha de mercado que vem gerando uma falha de Estado; (ii) o poder normativo para tanto; (iii) inexistência de previsão legal específica que mencione a natureza jurídica da sobre-estadia; (iv) o fato do Congresso Nacional nunca ter legislado sobre o tema; (v) a grande assimetria de informação existente; (vi) o modelo regulatório ser ex post no setor de contêiner com alto IHH, com horizontalização e verticalização crescente, pois em Santa Catarina, dois armadores (MSC e Maersk) possuem 95% da movimentação de contêineres nos seus terminais (Itapoá, APM Itajaí e Portonave); (vii) o Poder Judiciário não tem dado resposta adequada para definir a natureza jurídica; (viii) a opção pela cláusula penal ficou demonstrada cabalmente na AIR; (ix) o transportador marítimo de contêiner possui gerenciamento do risco da sua operação, por meio do instituto da limitação da limitação da responsabilidade civil (art. 730 do Código Civil), Lei nº. 9.611/1998, regulamentado pelo Decreto nº. 3.411/2000, dessa forma, por uma questão de isonomia no gerenciamento do risco, o usuário tem direito à tal limitação; x) a crescente judicialização do problema contra os órgãos intervenientes, especialmente a Receita Federal, por retenção do contêiner, com ações de regresso do usuário, e risco grande de condenação da União Federal, com pagamento de indenizações milionárias pelo governo e contribuinte, de forma indireta, tudo por abuso de alguns armadores e agentes intermediários, que possuem suas margens de lucro aumentando exponencialmente, tal como no precedente do STJ, Ag em RESP n. 149.740- PR (doc. 03), proferido há quase dez anos (...).

3.14. Tem-se que a USUPORT interpreta de forma semelhante ao Relatório a natureza jurídica da sobre-estadia:

A USUPORT SUL concorda com a natureza jurídica proposta, com a ressalva que a ANTAQ deve criar por resolução critérios técnicos objetivos que garantam o serviço adequado pelo transportador marítimo, especialmente as condições de previsibilidade, modicidade e eficiência no uso do contêiner e na cobrança da sobre-estadia conforme determina a RN 18/2017.

3.15. Entende-se que os critérios técnicos que garantem o serviço adequado prestado pelo transportador marítimo encontram-se regulamentados na RN 18/2007, logo não há que se falar em critérios objetivos para tal. Mas sim, propõe-se por meio deste AIR justificar a necessidade de se estabelecerem critérios objetivos para apreciação de possíveis abusividades no caso concreto por parte da Agência.

3.16. Corroborando com a natureza de jurídica de cláusula penal moratória, a Associação sugere:

(...). Também deve existir valor de multa para cobranças que excedam o frete, caso o transportador marítimo não comprove o dano (...).

3.17. A priori, esta sugestão é pertinente e posteriormente deve ser avaliada para a sua devida positivação em instrumento regulatório da Agência.

3.18. Complementarmente, a USUPORT SUL afirma:

Outra questão que nos preocupa em relação à natureza jurídica de cláusula penal pecuniária, é quanto aos intermediários. Não ficou claro para a USUPORT SUL, como e se a Antaq irá coibir a prática de sobrepreços e proibir essas empresas de cobrarem sobre-estadias de contêineres, devendo apenas repassarem as cobranças feitas por quem realmente possui frota de contêineres, independentemente se próprios ou alugados, ou seja, os transportadores marítimos.

3.19. Novamente reafirma-se que não foi objeto de estudo do AIR os possíveis problemas regulatórios referentes aos agentes intermediários. Analisar tais atores demandaria outro AIR: O caso apresentado pela Cecafé deve ser apreciado pela Fiscalização da ANTAQ, de toda forma entende-se que situações de abusividade podem ser originárias da relação entre o usuário e agentes intermediários. No entanto, este não é o foco deste trabalho, adentrar nessa seara nos remeteria a estudar as causas da sobre-estadia e sabe-se que o rol destas pode ser extenso: impedâncias criadas pelos agentes intermediários para cobranças de *spread*, ineficiências logísticas (operacional e administrativa), desconhecimento de boas práticas de gestão de sobre-estadia etc.

...  
No estudo realizado pela GDE a ser analisado na sexta seção deste relatório, vê-se presente a preocupação em destacar a existência de diversas outras causas da existência e abusividade da sobre-estadia. Inclusive há um capítulo exclusivo para abordar o tema. Reconhece-se a importância disto, mas as opções regulatórias decorrentes destas causas seriam diferentes das que sugere-se nas seções seguintes. Isto é, apreciar neste trabalho a denúncia da Cecafé faria com que fosse necessário identificar as possíveis causas como as citadas acima e os interesses/ações de diversos agentes intermediários. Entende-se que para isso seria necessário a realização de outro AIR com foco exclusivo no possível problema regulatório proveniente das relações entre usuários e agentes intermediários.

Assim, dado que a demanda é desenvolver metodologia para apuração da abusividade restringe-se o problema a cobrança de *demurrage* efetuada pelo transportador perante o consignatário. Sendo a causa deste problema a inexistência de procedimentos metodológicos para análise de situações de possíveis abusividades na cobrança de sobre-estadia.

3.20. Logo, reafirma-se que não foram propostas políticas regulatórias específicas perante os agentes intermediários.

3.21. Em seguida, a USUPORT SUL questiona se a Agência se propõe a agir sobre os TCDCs:

Outro problema relevante é o termo de compromisso, pois é a forma como transportadores marítimos se valem para coagir os usuários importadores para obrigar que eles assinem o documento. Nesse sentido, a USUPORT SUL requer que a equipe técnica da Antaq analise o conteúdo do processo nº 50300.020773/2020-58 que trata de medida cautelar da LOGÍSTICA BRASIL.

Embora a cautelar tenha sido indeferida, foi determinado por meio do Acórdão nº 153-2021-ANTAQ o retorno dos autos à da Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC, para que apure, mediante a instauração de Procedimento de Fiscalização Extraordinário, os fatos reportados.

...  
Por fim, se a questão do termo de compromisso permanecer como está, nada adiantará a regulação da Antaq, pelo menos perante o judiciário. Ele será facultativo ou proibido? Isso virá expresso em norma da Agência? A Agência precisa se posicionar.

3.22. O Relatório de AIR 3 cita a polêmica referente aos TCDCs, mas não propõe ação regulatória sobre o tema, uma vez que entende ser este problema regulatório acessório ao problema principal, que é a necessidade de possuir metodologia para apurar possíveis abusividades. Assim, como citado pela Associação, sugere-se que o tema seja apreciado no âmbito no processo nº 50300.020773/2020-58.

3.23. Por fim, quanto a proposta regulatória de positivar novos procedimentos técnicos/administrativos para apreciar os casos concretos, a Associação mostra-se favorável e sugere atentar para a prática de ausência do valor da carga no BL a pedido dos transportadores:

Sobre esse instituto, para redução do valor da indenização, quase a totalidade dos armadores exigem que o usuário não inclua no BL o valor da carga, como esse de EVERGREEN (doc. 04), justamente para que reduzir em até 90% vezes o valor da limitação, nos termos dos. 17 a 20 e art. 32 da Lei n. 9.611/1998 e art. 16 do Decreto n. 3.411/2000, que estipula 2 DES (Direito especial de saque) por cada kg de carga.4 ESSE PROBLEMA DEMANDA QUE A ANTAQ EXIJA O CADASTRO PRÉVIO DOS BOOKINGS (...).

3.24. Entende-se que este afirmação da USUPORT SUL deve ser parcialmente acatada, isto é, nos procedimentos de apreciação dos casos concretos a questão da indenização deve ser considerada, por outro lado, no momento verifica-se que os custos administrativos necessários para exijir o cadastro prévio dos bookings são muito elevados e não compesam os possíveis benefícios.

#### d) Contribuição CMA-CGM

3.25. Inicialmente cumpre observar que a contribuição da empresa no anexo SEI 1391465 é similar a apresentada na planilha de contribuições, item a desta seção. Assim, propõe-se aqui apenas destacar alguns trechos, quanto a proposta de definição da natureza jurídica da sobre-estadia apresentada no Relatório, a CMA-CGM afirma:

(...) a sugestão de redefinição da natureza jurídica da demurrage não tem relação com o real objetivo da proposta que busca desenvolver metodologia para melhor aferição de possíveis abusividades na cobrança de sobre-estadia de conteiner no Brasil.

Na verdade, a ANTAQ, ao estabelecer a intenção de tipificar a demurrage como cláusula penal acaba por limitar o valor da mesma ao valor do objeto/bem, qual seja, o conteiner, o que não representa de fato as perdas sustentadas pelo armador que se vê privado de um equipamento seu, essencial ao desenvolvimento de sua atividade fim, qual seja, o transporte marítimo (...).

3.26. De fato, a definição ou não da natureza jurídica da sobre-estadia não impede a Agência de desenvolver metodologia para aferição de possíveis abusividades. No entanto, ao propor a cláusula penal moratória, o valor do principal sugerido não é o valor do contêiner, mas sim o valor do frete, que representa o principal preço do contrato de transporte.

3.27. Adicionalmente a empresa afirma:

Sendo assim, alterar o regime jurídico quando identificado que esta não é a causa do problema, apenas traria maior insegurança jurídica pois confrontaria com a jurisprudência majoritária, com a prática consuetudinária e com o princípio do pacta sunt servanda (...).

3.28. Esta afirmação é incorreta, pois como destacado no Relatório de AIR 3, a sobre-estadia pode ter diversas causas, neste trabalho analisa somente uma que é a proveniente da relação entre usuários e transportadores, exclui-se o possíveis problemas relacionados com os agentes intermediários. Além disso, não se pode falar em "alterar o regime jurídico", uma vez que o mesmo não se encontra consensualmente definido.

3.29. Adicionalmente, a empresa destaca que:

Salienta-se que ao alterar a natureza jurídica da sobre-estadia de conteiner para que passe a ser considerada cláusula penal, estar-se-ia fixando automaticamente o preço a ser cobrado pelos armadores. (...).

3.30. O Relatório de AIR 3 é taxativo ao afirmar que não se pretende apresentar tabela de preços. Além disso, entende-se como incorreta a interpretação da CMA-CGM, pois na hipótese de cláusula penal moratória, o valor do principal seria o frete, mas a sobre-estadia poderia ultrapassar esse valor caso se justificasse o dano.

3.31. Ao fim, a empresa sugere:

Entende-se salutar para melhor abordagem do tema, o combate à possível assimetria de informação entre participantes da cadeia de transporte internacional, por meio da expedição de guidelines pela ANTAQ, destinada aos contratantes dos serviços de transporte marítimo no Brasil, à fim de promover a divulgação de informações sobre as práticas marítimas e especificidades da área, buscando trazer aos contratantes do serviço de transporte uma maior compreensão das peculiaridades da atividade marítima, combatendo assim uma eventual assimetria de conhecimento entre os players do mercado. (...).

Disponibilização pela ANTAQ das informações consolidadas sobre os valores cobrados pelos armadores a título de sobre-estadia, conforme publicado em seus respectivos websites, viabilizando assim maior transparência e comunicação.

3.32. Cumpre observar, que a RN 18 já determina aos armadores o fornecimento de todas as informações necessárias aos contratantes, logo mesmo que se realize um *guideline*, tal documento não irá atender a demanda da Diretoria Colegiada que se trata da metodologia para apurar eventuais abusividades. Quanto a disponibilização de informações pela ANTAQ, o AIR sugere que se realize pesquisa periódica (ciclo de quatro anos) sobre os preços da sobre-estadia e sua possíveis causas.

#### e) Contribuição Centronave

3.33. Na planilha de contribuições analisadas no item a acima a Centronave apresentou extensa contribuição ao Relatório de AIR 3, no anexo SEI 1391467, o objetivo "é o de reforçar as considerações que foram apresentadas por intermédio do Formulário Eletrônico (...) bem como fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas". De fato, o citado anexo é extenso abordando diversos aspectos da temática abordada no Relatório.

3.34. Nesta subseção, comenta-se inicialmente as considerações finais do documento, pois nestas se consolida os entendimentos expostos ao longo do texto. Em seguida, destacam-se outras passagens do anexo, as quais considera-se que devam ser apontadas. Assim, tratando-se das considerações finais expressas no parágrafo 146 do citado anexo, a primeira é:

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 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 10.233/2001, a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres no Direito Brasileiro.

3.35. Trata-se de afirmação incorreta, pois o Relatório de AIR 3 expressa claramente que o objetivo final é sugerir à Agência metodologia para apuração de possíveis abusividades da sobre-estadia no caso concreto, os quais for solicitada. A sugestão de definição da natureza jurídica da sobre-estadia como cláusula penal moratória é acessória ao objetivo final, e baseia-se no Código Civil Brasileiro arts. 412, 413 e 416. Trata-se de mera interpretação das cláusulas contratuais privadas ao regimento jurídico nacional.

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 já pacificada pelo Poder Judiciário .

3.36. Quanto a sugestão de transparência, esta já encontra-se regulamentada na RN 18 - ANTAQ, isto é, cabe os transportadores fornecer todas as informações referentes ao contrato de transporte para os usuários. Frente, a sugestão de conceituação da natureza jurídica, como dito acima esta é acessória ao objetivo principal, apesar de sua importância, e, como relatado no Relatório não há consenso prévio sobre o tema.

Ao contrário do entendimento exarado pela ANTAQ no Relatório de AIR nº 3 quanto ao caráter de cláusula penal da demurrage, reitera-se que sobre-estadia de contêiner tem, clara e reconhecidamente, natureza indemnizatória, visando compensar o proprietário do contêiner por prejuízos sofridos em razão de sua retenção indevida por prazo superior ao contratado.

3.37. Conforme expresso no Relatório de AIR, a cláusula penal moratória mantém em sua conceituação o caráter indemnizatório da sobre-estadia.

No âmbito internacional, inexiste, na ampla maioria dos países, uma política regulatória fixa e estabelecida quanto à sobre-estadia de contêineres, porquanto o transporte marítimo de cargas constitui atividade eminentemente privada, sendo seus valores cobrados com base nos princípios da livre iniciativa e da autonomia da vontade.

3.38. Entende-se como incorreta a afirmação de que inexiste política regulatória fixa e estabelecida, o estudo da GDE intitulado "Experiencia Internacional na Regulação da Sobre-Estadia" (SEI 1215349) mostra o contrário.

Eventuais normas reguladoras propostas pela Agência que não refletem o ambiente global de negócios e suas práticas relativas ao demurrage, no âmbito comercial marítimo, podem deixar o Brasil em desvantagem no cenário internacional.

3.39. Novamente, entende-se que a proposta regulatória apresentada no Relatório de AIR segue as boas práticas internacionais, o que se torna uma vantagem para o país, uma vez que haverá previsibilidade nos métodos a serem adotados pelas instituições governamentais.

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 e ampla publicidade dos valores de demurrage cobrados no território nacional.

3.40. A livre informação é obrigação prevista na RN 18 - ANTAQ, o objetivo do Relatório não é unicamente trazer elementos que auxiliem na transparência, mas sim sugestões de propostas para a Agência lidar com as possíveis abusividades.

Aos transportadores não pode ser repassada a responsabilidade, oriunda de contrato, pela sobre-estadia originada na devolução intempestiva dos contêineres, porquanto o agravamento da dívida decorre de desídia exclusiva dos contratantes do serviço de transporte marítimo.

3.41. Entende-se, que em nenhum momento, o Relatório de AIR 3 propôs a transferência de responsabilidade, o que se sugere é a comprovação dos danos apartir de informações fornecidas pelos usuários e transportadores na apreciação dos casos concretos que forem motivo de litígio entre as partes, e que a Agência for demandada a se manifestar.

O *demurrage* é primordial para a manutenção da logística global, evitando-se desabastecimento de mercadorias e contribuindo para um fluxo logístico mais célere e menos custoso, em perspectiva micro, e ao desenvolvimento contínuo da atividade econômica dos países, em um cenário macro.

3.42. Esse entendimento é corroborado no Relatório de AIR 3.

Revela-se como melhor opção a de não regular ou de nada fazer, ou seja, a de não propor metodologia relativa à sobre-estadia de contêineres, mantendo-se o *status quo*, em linha com o Caderno de Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR do Governo Federal.

3.43. Entende-se como não pertinente manter o *status quo*, pois isso significa que a ANTAQ reconheceu a existência de um problema regulatório, reconheceu que não possui *modus operandi* para avaliá-lo e ainda assim decidiu nada fazer.

Alternativamente, visualiza-se a possibilidade de estabelecer a política de ampliação da transparência, por intermédio da concentração de todos os valores tabelares de sobre-estadia de contêineres, bem como os prazos de franquia de livre utilização, e disponibilização no sítio eletrônico da própria ANTAQ.

3.44. Como afirmado, a transparência é regra regulamentada na RN 18 - ANTAQ. Quanto a disponibilização de informações pela ANTAQ, o AIR sugere que se realize pesquisa periódica (ciclo de quatro anos) sobre os preços da sobre-estadia e sua possíveis causas, manter constantemente essa informação disponível possui elevado custo administrativo para a Agência.

3.45. As citações acima, com dito, constituem um resumo elaborado dos principais argumentos elaborados pela própria Centronave. Adicionalmente, entende-se como pertinente citar a seguinte passagem (parágrafo 63):

Nota-se, ainda, que o frete marítimo e a sobre-estadia nascem de obrigações completamente distintas, embora inseridas no contexto do transporte marítimo de mercadorias. Em verdade, a sobre-estadia nasce de obrigações de ordem logística, e não possui relação direta de causa e efeito com o frete realizado. Por este justo motivo, não seria correto considerar o frete como a suposta obrigação principal da sobre-estadia de contêiner, acaso fosse interpretada como cláusula penal contratual, justamente por derivar de encargos que direm entre si.

3.46. Reconhece-se que a sobre-estadia provém de cláusula contratual, em particular, do contrato de transporte, cujo valor principal desse contrato é o frete. Logo, entende-se que na hipótese de cláusula penal moratória, o valor do principal é o frete.

#### **f) Contribuição Logística Brasil**

3.47. Em linhas gerais, entende-se que a Logística Brasil coaduna com a sugestão de natureza jurídica proposta no Relatório de AIR 3:

Em que pese a Logística Brasil (antiga USUPPORT-RJ) entender que a natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner é indenização, nossa associação não se opõe ao entendimento da ANTAQ no sentido que essa seja considerada cláusula penal pecuniária.

3.48. No entanto, a associação apresenta a seguinte preocupação:

(...) a Logística Brasil fica preocupada com o fato de a natureza jurídica ser a de cláusula penal pecuniária, porque isso, se não for muito bem regulado, por meio de critérios objetivos, pode fazer com que os usuários bons, a esmagadora maioria, os que zelam pela rápida devolução dos contêineres, mas que são vítimas de condutas oportunistas e lesivas, acabem pagando ainda mais caro pela sobre-estadia do contêiner (...).

3.49. Nesse sentido, é importante destacar que a metodologia a ser proposta para apreciação da Diretoria Colegiada da ANTAQ é exatamente para conceder ao mercado e todos os agentes interessados o modus operandi a ser adotado pela Agência quando for solicitada nos casos de litígio. Assim, entende-se que a preocupação da Logística Brasil será sanada.

#### **g) Contribuição Leonardi Bezerra Advogados**

3.50. Nesta contribuição, o referido escritório de advocacia resume as questões referentes a legalidade da cobrança de sobre-estadia e suas possíveis abusividades, em particular cita-se:

(...) E atualmente o que se constata é que muitos transportadores estão lucrando muito acima do razoável com a devolução intempestiva de contêiner, o que não é o objetivo do instituto. Para efeito de contextualização, pesquisa realizada entre os meses de julho de 2017 até janeiro de 2018 revela que foram julgados no Tribunal de Justiça de São Paulo cerca de 287 diferentes recursos relacionados à sobre-estadia de contêineres.

3.51. O Relatório de AIR 3 e suas sugestões de ação regulatória têm como objetivo exatamente alterar esse cenário (se existente) relatado pelo escritório. No processo nº 50300.014084/2021-95, o escritório de advocacia encaminha diversas notas fiscais e documentos complementares referentes a casos concretos de cobrança de sobre-estadia, sugere-se que estes casos sejam apreciados em processo de fiscalização específico.

#### **Resumo das contribuições**

3.52. Em resumo, foram acatadas as seguintes proposições:

- Centronave: "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 no âmbito da relação comercial";

- Centronave: "Quando os contêineres são mantidos além do tempo livre permitido pelos consignatários, os principais danos ao Transportador são: (1) custos de oportunidade associados a não ter equipamento disponível para mover a carga dos clientes; e (2) perda geral de eficiência na rede internacional da transportadora associada a não ser capaz de posicionar livremente os contêineres onde são necessários para o carregamento de mercadorias, o que causa atrasos e custos excessivos de reposicionamento de equipamento a nível mundial";

- Centronave: "Este é mais um motivo que denota a relevância do instituto da sobre-estadia de contêineres (*demurrage*) como regulador de todo um ecossistema internacional de comércio, pois incentiva os importadores e exportadores à pronta devolução das unidades de carga, contribuindo para um fluxo logístico mais célere e menos custoso, em perspectiva micro, e ao desenvolvimento contínuo da atividade econômica dos países, em um cenário macro";

- USUPORT-SUL: "Também deve existir valor de multa para cobranças que excedam o frete, caso o transportador marítimo não comprove o dano".

3.53. Foram parcialmente acatadas as seguintes propostas, que via de regra vão ao encontro dos objetivos do Relatório de AIR 3:

- Abiarroz: "estabelecimento de critérios que identifiquem e façam cessar de imediato a prática de valores vultosos de sobre-estadia de contêineres pelo transportador marítimo, baseado nos princípios de modicidade, segurança jurídica e previsibilidade";

- CMA-CGM: "Entende-se salutar para melhor abordagem do tema, o combate à possível assimetria de informação entre participantes da cadeia de transporte internacional, por meio da expedição de guidelines pela ANTAQ, destinada aos contratantes dos serviços de transporte marítimo no Brasil, à fim de promover a divulgação de informações sobre as práticas marítimas e especificidades da área, buscando trazer aos contratantes do serviço de transporte uma maior compreensão das peculiaridades da atividade marítima, combatendo assim uma eventual assimetria de conhecimento entre os players do mercado";

3.54. As demais contribuições acima citadas não foram acatadas.

#### 4. CONCLUSÃO

4.1. Diante do exposto, após apreciação das contribuições da constantes nos documentos SEI's 1391458, 1391459; 1391462; 1391465; 1391467; 1391468 e 1390378, presente no processo nº 50300.014084/2021-95, sugere-se acatar plenamente as propostas elencadas no parágrafo 3.52 e parcialmente as citadas no parágrafo 3.53 .

4.2. Assim, encaminha-se AIR final no documento SEI 1412533.

PEDRO CELSO RODRIGUES FONSECA

Especialista em Regulação



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Celso Rodrigues Fonseca, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 25/08/2021, às 14:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1398881** e o código CRC **4CBD363F**.