

REABERTURA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 3/2015

JUSTIFICATIVA

A audiência Pública nº 03/2015 foi aberta em 05/08/2015, para discussão, com a sociedade, da proposta de norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e empresas que operam na navegação marítima e de apoio, objeto da Resolução nº 4.271-ANTAQ, de 4 de agosto de 2015.

Desenvolveu-se, de 10/08/2015 a 02/10/2015, o procedimento de Consulta e Audiência Públicas, durante o qual, e, ainda, em reuniões setoriais com diversas entidades e órgãos de grande representatividade e presença no setor – SYNDARMA, ABAC, ABEAM, OAB, PETROBRAS, TRANSPETRO, SINDICOMIS, ANUT, USUPPORT, CECAFE, AEXA, USIMINAS, SINDARIO, FENAMAR, SINDAMAR, CNNT, Receita Federal, entre outras – a agência emvidou esforços para buscar o máximo de subsídios possível para a confecção da norma.

A análise das contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da referida proposta de norma – apresentadas pelo Sistema de Audiência Pública (SISAP), informatizado; encaminhadas por correspondência; apresentadas na audiência presencial e nas reuniões setoriais – indicou a necessidade de mudanças no texto do instrumento normativo em comento, substanciais ao ponto de requerer o chamamento dos regulados para novamente contribuírem em audiência pública para o aprimoramento e amadurecimento regulatório da Agência a respeito da regulação do serviço adequado na navegação marítima.

Por esse motivo, a Diretoria Colegiada da Agência deliberou, em sua 411ª Reunião Ordinária, realizada em 5 de outubro de 2016, nos termos da Resolução Nº 5.032-ANTAQ, por aprovar a nova proposta de Norma decorrente das manifestações técnicas e jurídicas nos autos nº 50301.001515/2014-14 e por reabrir a Audiência Pública Nº 3/2015.

Dentre as alterações na proposta de Norma ora submetida à segunda fase da Audiência Pública Nº 3/2015, destacam-se as que resultaram do exame das principais questões regulatórias presentes nos debates realizados, quais sejam:

- a regulação dos agentes intermediários, consubstanciada na opção por determinar obrigações a serem cumpridas por todos os prestadores de serviço, incluindo os agentes intermediários, classificando-os em agentes transitários (*freight forward*), NVOCC – *non vessel operating common carrier* e agentes marítimos, sem delimitar precisamente as atribuições de cada um;
- a regulação de aspectos relacionados à recusa na prestação do serviço de transporte marítimo, para a qual se optou por especificar em quais hipóteses é possível a recusa no fornecimento de serviço;
- a regulação de aspectos relacionados à retenção de carga, de conhecimento de carga e de *Bill of lading* (BL), cuja análise resultou na opção por facultar ao transportador marítimo a retenção de mercadorias ou a emissão do conhecimento de carga ou do BL, até ver liquidado o frete devido, ou o pagamento da contribuição por avaria grossa, buscando adequação com a legislação vigente e com a realidade do setor, ao mencionar o conhecimento de carga;
- a regulação de cláusulas excludentes de responsabilidade em casos de supressão de escala, em que se optou por regular as excludentes de responsabilidade do transportador marítimo, possibilitando a repartição dos gastos em casos de avaria grossa;
- a definição da natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, para a qual manter o *status quo*, não definindo a natureza jurídica da sobre-estadia de contêiner, foi considerada a alternativa mais salutar para o atual momento, com a ressalva de que os aspectos levantados na nota técnica sobre o assunto merecem maior estudo para a precisa extensão dos efeitos das demais alternativas aventadas; e

– a representação dos responsáveis por operações da navegação de longo curso com origem ou destino em portos brasileiros, visando à diminuição da assimetria informacional entre a Agência e os transportadores marítimos estrangeiros, o que, por si só, já aumenta as possibilidades de alcance do infrator não sediado no país, pois o Estado, de posse das informações coletadas pela Agência, tem mais facilidades para proceder ao processo de execução com o cumprimento do devido processo legal, mediante o encaminhamento da notificação a quem efetivamente deu causa à infração para que possa ser realizada sua defesa.

A respeito da representação do transportador marítimo estrangeiro, no que tange ao acompanhamento e fiscalização das operações da navegação de longo curso com origem ou destino em portos brasileiros, propõe-se a instituição do cadastro de transportador marítimo estrangeiro – CATE, que possibilitará à Agência constituir um banco de dados autônomo que faculte o acesso, direta e prontamente, a informações cadastrais relevantes, inclusive para fins de caracterização de descumprimento de obrigações e outras infrações, ensejando maior segurança aos usuários mediante a facilitação dos procedimentos fiscalizatórios por parte da ANTAQ.

O CATE se consubstanciará a partir de formulário informatizado disponível no portal da ANTAQ, destinado ao preenchimento pelo transportador marítimo efetivo, por agente marítimo que o represente ou mandatário, informando o tipo de carga transportado e o volume de carga transportado por mês nos dois semestres civis anteriores, e o clube de Proteção e Indenização (clube de P&I – *Protection and Indemnity club*) vinculado, com a data de cobertura do seguro.

Quanto ao agente intermediário NVOCC, conceituado na proposta de Norma por sua condição precípua de transportador marítimo não operador de navios, frise-se a dupla função dessa pessoa jurídica personagem da navegação: usuário perante o transportador efetivo e transportador perante o usuário final.

Por fim, cabe salientar que na elaboração desta proposta de Norma, que sucedeu a análise das contribuições e sugestões formuladas durante a primeira fase da

Audiência Pública Nº 3/2015, buscou-se, também, atender à reivindicação dos interessados no sentido de reduzir o valor das penalidades de multa pecuniária cominadas às infrações. Para isso, procurou-se agregar aos critérios de escalonamento dos valores máximos das multas aplicáveis às infrações segundo o porte das empresas, a redução da faixa de variação desses valores e, onde coubesse, o decaimento da natureza de infrações segundo a classificação estabelecida no art. 35 da Norma aprovada pela Resolução nº 3.259-ANTAQ, de 30/01/2014, sobretudo ampliando o escopo daquelas passíveis de cominação da penalidade de advertência, nos termos do art. 54 da citada Resolução nº 3.259-ANTAQ, de 2014, que restringe essa possibilidade às infrações de naturezas leve e média.