

# Embarcadores veem avanços e sugerem melhorias em norma sobre direitos e deveres de usuários e prestadores

👤 Danilo Oliveira 📅 23/12/2022 - 16:53



Arquivo/Divulgação

*RN-18/2017 da Antaq, atualizada pela RN-62/2021, completa 5 anos na próxima semana. Usuários identificam curva de aprendizado, mas com pontos para dar mais segurança jurídica à atividade*

Completa cinco anos, na próxima semana, a resolução 18/2017, atualizada pela resolução 62/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que estabelece as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. Para entidades que representam embarcadores ouvidas pela **Portos e Navios**, a resolução trouxe avanços e a agência reguladora vem passando por uma curva de aprendizado importante, mas ainda existem pontos a serem melhorados para dar mais segurança jurídica à atividade.

A Associação Brasileira dos Usuários de Transportes e da Logística (Logística Brasil) acredita que a norma trouxe segurança jurídica para os usuários e prestadores de serviços. A leitura da associação é que a norma possibilitou enxergar quais são os limites de cada um. “Hoje, os transportadores marítimos e intermediários não fazem mais o que bem entendem. Agora, eles sabem que ações, omissões e cobranças indevidas podem gerar cancelamentos de cobranças, multas e até devolução de dinheiro”, destacou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

Na avaliação da associação, é preciso entender que a norma, além de ser uma quebra de paradigma mundial, é uma das melhores do mundo para regular a relação dos usuários com os transportadores marítimos e intermediários. O entendimento da Logística Brasil é que ela trouxe garantias para todos os players e deu limites às mais diversas ‘externalidades negativas’ e ‘condutas oportunistas’ existentes ou que possam vir a ocorrer por parte dos prestadores de serviços.

“Temos muito orgulho dessa norma. Fomos nós que a semeamos e corremos atrás dela, cuja ausência, significava um atraso para o país. A semente foi plantada em uma reunião que tivemos com a diretoria da Antaq e mais de 10 servidores em 04/07/2014”, destacou Seixas. Ele lembra que, naquele momento, foi estabelecida a primeira ‘agenda positiva’ para os usuários e que a Logística Brasil, que chamava-se Usupport-RJ à época, apontou — a pedido da Antaq — as entidades que participaram da agenda.

Ele relatou que a agência, naquela oportunidade, não sabia ao certo quantos armadores estrangeiros operavam no Brasil. Seixas considera que foram anos de ‘batalha’ até a publicação da resolução em dezembro de 2017, com processos exitosos junto a órgãos de controle externo. “Mesmo com quase todos descrentes, nos propomos a fazer, diariamente, aquilo que nenhuma outra instituição estava disposta a fazer. Isso fez a diferença para todos os usuários. Hoje, temos uma agência que está, cada vez mais, conhecendo o mercado”, avaliou.

Na avaliação do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), a resolução 18/2017, atualizada no ano

passado, foi um marco positivo na regulação marítima e portuária, que trouxe grande avanço regulatório na busca pela harmonização e pelo equilíbrio entre os direitos e deveres dos usuários de carga, agentes intermediários, terminais portuários e transportadores marítimos. O Cecafé também destacou o interesse da diretoria e da equipe da Antaq em aprimorar a sua regulação, visando garantir direitos e deveres, mas, também, qualidade, eficiência e modicidade nos serviços prestados, principalmente aos usuários de carga.

O Cecafé entende que ainda há grandes desafios e que a curva de aprendizado da Antaq nos últimos anos tem ajudado a cumprir o que está escrito em sua nova regulação, trazendo mais segurança aos embarcadores. “Queremos, como Cecafé, colaborar cada vez mais para empoderar a Antaq e ajudar nesse aprimoramento, pois o setor exportador de café reconhece e é testemunha desse esforço, quando do acolhimento das denúncias efetuadas pela instituição”, relatou o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron.

Os exportadores de café ponderam que, apesar do grande avanço, a norma ainda carece de um aprimoramento contínuo para coibir práticas ‘abusivas e ilegais’, as quais oneram a atividade de comércio exterior do Brasil, especialmente no que tange a modicidade, eficiência e qualidade dos serviços prestados. “Ainda hoje, é possível verificar cobranças de sobre-estadia, armazenagens e detentions abusivas e ilegais, mas a Antaq tem se mostrado atuante no cumprimento de sua norma que, para os usuários de carga, é sinônimo de segurança”, ressaltou Heron.

Na visão do Cecafé, o Brasil é um gigante no agronegócio e que a manutenção dessa conduta e a busca pelo aprimoramento regulatório permitirá ao país ser mais competitivo e gerar mais riquezas. “Por esse motivo, a importância de empoderar a Antaq, para que o agronegócio café continue levando os nossos cafés, a todo o mundo, com segurança, modicidade e eficiência”, defendeu Heron.

Empresas da Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz) alegam que têm sofrido com a falta de serviço adequado por parte de alguns armadores, especialmente na cabotagem. O advogado Osvaldo Agripino de Castro Junior, que representa a Abiarroz, também observa que quase a totalidade dos usuários não conhece as possibilidades da norma, tampouco o que a Antaq pode fazer. Ele acredita que é preciso uma campanha de divulgação da norma, investir na capacitação dos usuários e valorizar ainda mais a Antaq, empoderando-a e aumentando o seu orçamento e quadro de servidores.

Para Agripino, que participou das discussões para a concepção da RN-18/2017, editada há cinco anos e atualizada pela RN-62/2021, a norma é fruto de uma luta de quase uma década para equilibrar os serviços prestados por armadores e agentes intermediários, de um lado, e os interesses dos usuários, de outro lado, que exigem a efetividade do serviço adequado e defesa da concorrência que estão na Constituição. “No papel, a norma é muito boa, pois traz os direitos e deveres dos agentes que operam no setor, e conta com várias infrações e multas, que podem inibir condutas abusivas, especialmente no mercado de contêiner”, analisou.

Para o jurista, a norma precisa de ajustes para que haja um monitoramento preventivo das condutas, especialmente no que tange à modicidade, eficiência e regularidade (escalas) com a imposição de critérios para evitar cobranças abusivas de sobre-estadia de contêiner e dos preços de frete. “No mundo real, há muito a ser feito. O modelo de regulação da Antaq, ex-post, impõe um ônus da prova muito grande ao usuário”, comentou. O reflexo, segundo Agripino, recai nos custos logísticos da cabotagem, por exemplo, devido à concentração do mercado.

O advogado comparou que o custo logístico do transporte de um contêiner de Rio Grande (RS) para Manaus (AM), de 40 HC, aumentou de R\$ 8.800 em agosto de 2020, para R\$ 28.000 (em agosto de 2022), um reajuste de 215% — enquanto o IGP-M foi 40%. Além disso, falta contêiner e há armador que exige o transporte rodoviário da empresa até o porto, com valor do frete maior do que o associado possui. “É urgente uma cooperação maior entre o Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica], Antaq e o Ministério Público para que essas práticas sejam combatidas”, sugeriu.

Para a Logística Brasil, a regulação está em constante evolução, num processo que não tem fim. “Nos sentimos pai e mãe dela. Hoje, temos muito orgulho de ver entidades que estão utilizando a norma, reduzindo custos de suas associadas, cancelando e suspendendo cobranças ilegais, e sendo respeitadas. Quem usa a norma e não se acovarda, certamente, obtém resultados excelentes”, afirmou Seixas.

Ele disse que a associação sempre entendeu que, uma vez iniciado esse processo de regulação dos transportadores marítimos e intermediários, a curva de aprendizado da Antaq seria excelente, porque esse tipo de regulação obriga a agência a se atualizar constantemente. “Temos certeza de que o elevado nível técnico que essa norma pediu dos servidores da agência, serviu para diversas outras, em diversos temas. Essa norma elevou o nível da Antaq e colocou os usuários, os que pagam a conta, no lugar que merecem estar”, afirmou.

O diretor-presidente da Logística Brasil acrescentou que, nesse período a publicação, foi publicada a Lei 13.848/2019, determinando que, para a adoção de propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), elevando o nível técnico das agências e a transparências às audiências públicas. “Todos esses fatos somados, obrigam as autarquias e todos os players do setor a elevarem seus níveis

técnicos”, salientou.

A Logística Brasil avalia que a regulação precisa avançar sobre questões que fazem os usuários ‘sangrarem’, como é o caso das sobre-estadias de contêineres (regulação em audiência pública) e o Terminal Handling Charge (THC), o qual a associação entende que precisa ter mantido o caráter ressarcitório para que os usuários tenham o serviço adequado.

Da mesma forma, a associação sugere o acompanhamento do frete marítimo para evitar combinações de preços, o controle do estoque de contêineres vazios disponíveis aos usuários, a criação de sobretaxas mediante autorização da Antaq após análise, as práticas de sobrepreços, dentre outros temas. “A Antaq precisa auxiliar outros órgãos no combate à sonegação fiscal e à evasão de divisas, que é um tema que, em breve, deve ter o devido tratamento do fisco federal”, projetou Seixas.

Agripino, que é especialista em Direito Portuário, Marítimo e Aduaneiro, ainda vê a necessidade de se criar uma cultura de ‘desjudicialização’ de conflitos. Ele observa que o Judiciário está sobrecarregado e, muitas vezes, apesar do alto grau de qualificação dos magistrados, não há uma capacitação permanente para julgar as matérias técnicas e complexas de competência da Antaq. “Esse fato gera insegurança jurídica, pois o processo pode demorar anos”, apontou o advogado.

