

Bloqueio parcial será enfrentado pela regulação, diz Flávia

Danilo Oliveira 10/10/2024 - 23:09



Arquivo/Divulgação

Diretora afirmou que Antaq vem se debruçando sobre questão por conta de casos concretos reportados, mas que discussão se dará no momento da AIR

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) já tem no radar temas ligados ao afretamento que não estão no processo de consulta pública da RN-01/2015, cujo prazo de contribuições vai até 23 de outubro. A lista inclui apontamentos relacionados à modalidade por tempo e ao bloqueio parcial que foram levados pela Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística (Logística Brasil) na audiência pública da última quarta-feira (9). Na ocasião, a diretora Flávia Takafashi explicou que existem temas já inseridos na agenda regulatória da Antaq e outros que ainda serão incorporados.

PUBLICIDADE

A Logística Brasil questionou se a questão do afretamento por tempo fica dependente de análise de impacto regulatório (AIR) ou de uma nova revisão. A associação também levantou a questão do bloqueio parcial, alegando que é um instrumento necessário, previsto na lei, mas que tem sido usado de maneira contrária à finalidade dele. O entendimento é que, na cabotagem, o dispositivo regulatório não tem protegido a embarcação brasileira, facilitando a quem impõe o bloqueio acessar a carga, muitas vezes, realizando transporte com embarcações estrangeiras.

O diretor de transportes aquaviários da Logística Brasil, Abrahão Salomão, observa que, no apoio marítimo, o bloqueio tem sido usado como 'barganha' porque haveria empresas que manejam o instrumento visando fazer com que a petroleira as contratem por intermédio de outro contrato, independente da utilização da embarcação sendo usada no bloqueio.

"Apesar de não haver discussão específica genérica sobre bloqueio (parcial), nos parece ser um instrumento ilegal, na medida em que, ao restringir o tamanho do embarque, se coloca contra o comando expresso da lei do porte da embarcação", apontou Salomão, que é CEO da Posidonia Shipping. Ele acrescentou que os bloqueios acabam fazendo com que a agência reguladora e, principalmente a setorial, fiquem assoberbadas, tendo que lidar com centenas de bloqueios que poderiam ser afastados sumariamente.

O gerente de regulação da navegação, José Gonçalves Moreira Neto, disse que a agência optou por retirar do escopo a hipótese de afretamento por tempo 'por única viagem' enquanto não sai a regulamentação da Lei 14.301/2022. "Fora da BR do Mar, decidimos ser conservadores e o afretamento por tempo é permitido somente para petróleo e derivados. O AIR proposto e iniciado é para discutir se, à luz da proteção da bandeira brasileira, temos elementos para outros tipos de mercadoria", afirmou.

Flávia Takafashi disse que a agência vem se debruçando sobre a questão dos bloqueios parciais por conta de casos concretos reportados. A diretora da Antaq reiterou que, por requerer uma AIR, o bloqueio parcial não será tratado

no momento da alteração RN 01/2015. "A agência tem se debruçado na análise de casos concretos para trazer a visão regulatória estável para que todo o mercado funcione da mesma maneira", afirmou.

A diretora considera que as preocupações são importantes para balizar as análises nos demais processos já inseridos na agenda regulatória. Flávia garantiu que o tema do bloqueio parcial será devidamente enfrentado e seus impactos analisados. "É um bloqueio permitido, que tem previsão legal. Mas precisamos entender, do ponto de vista regulatório, como fazer o acompanhamento, já que tivemos casos concretos e que temos de nos manifestar sobre entendimento, validade e extensão do bloqueio parcial. Vamos enfrentar questões devidamente quando discutirmos a AIR", comentou.

Neto ressaltou que o tema será discutido na AIR sobre a circularização porque ela está associada à questão do bloqueio. Segundo o gerente de regulação da navegação, as questões trazidas pela Logística Brasil já foram tratadas em oficinas de elaboração da AIR. "Já apontamos a necessidade de monitoramento dos bloqueios para garantir mercado e circularizações postas e retiradas na sequência. A agência precisa aprimorar a questão do monitoramento para coibir e penalizar comportamentos oportunistas fazendo valer a lei e políticas públicas", defendeu.

A associação defende que o aperfeiçoamento de normativos é oportuno porque existem questões concorrenciais preocupantes. "Detectamos que o bloqueio parcial é utilizado por condutas oportunistas dentro do sistema e já vimos que, se a embarcação não atende no prazo, encarece para o embarcador. Não enxergamos sentido na permanência disso", questionou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

Seixas chamou a atenção que o afretamento também diz respeito ao valor do frete que o usuário paga, considerando as incertezas do serviço ao preço fora da volatilidade do mercado externo. A associação entende que não haveria necessidade de esperar a regulamentação do BR do Mar para tratar desse assunto. A Logística Brasil também considera que, para proteger as EBNs de uma eventual concorrência desleal, a documentação hoje exigida não é suficiente para provar que não houve cobertura de bandeira.