

Processo: 50301.001515/2014-14

Assunto: Proposta de Revisão da Norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários e das empresas que operam na navegação marítima e de apoio, conforme aprovação na Resolução nº 4.271-ANTAQ de 04/08/2015, em versão para apresentação em audiência pública.

I. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

1. Até o presente momento, nota-se que a opção regulatória da ANTAQ apenas tangenciou a figura da empresa estrangeira de navegação atuante na navegação de longo curso em águas jurisdicionais brasileiras, não o regulando de maneira abrangente, concentrando-se pontualmente, portanto, na: regulação do afretamento marítimo (Resolução Normativa nº 1-ANTAQ); regulação ambiental (Resolução nº 2239, art. 7º); regulação da prestação de serviços a cargas não embarcadas por cancelamento de escala (Resolução nº 2389, art. 10); regulação sobre o controle dos cancelamentos de escalas realizado pelas autoridades portuárias e terminais portuários (Resolução nº 3274, art. 32, inciso XIII); e regulação sobre acordo operacional de troca de espaços (Resolução nº 194-ANTAQ).

2. Diferentemente, encontra-se infundida nos dispositivos normativos da presente proposta de revisão de norma, o enfoque na prestação do serviço adequado por meio de soluções regulatórias que buscam sobrepujar potenciais falhas de mercado derivadas de assimetrias presentes na indústria de transporte marítimo de navegação marítima e de apoio. Assim, foram propostos dispositivos normativos de regulação direta da empresa de navegação estrangeira, assim como das Empresas Brasileiras de Navegação – EBN que atuam na navegação marítima e de apoio, contemplando aspectos relativos à qualidade do serviço prestado, bem como a proteção do usuário do serviço de transporte marítimo.

3. Seguindo as novas diretrizes oriundas da reestruturação organizacional da ANTAQ¹ e com base na experiência da ANTAQ no setor de portos, onde se unificou, em um único diploma, consolidam-se, por meio desta proposta, as infrações constantes das Normas de Afretamento relativas a todas as modalidades de navegações marítimas e de apoio (Resoluções nº 2919, 2920, 2921 e 2922-ANTAQ), assim como as infrações constantes da Norma de Outorga a EBN (Resolução nº 2510-ANTAQ), levando-se em conta, ainda, a proposta de revisão da Norma de Outorga a EBN aprovada pela Resolução nº 4.262².

4. Não foi incorporada à presente minuta de norma as Seções Gerais de

¹ Resolução nº 3.585-ANTAQ, de 18 de agosto de 2014 que aprova o Regimento Interno da ANTAQ.

² Impende asseverar que as **infrações** relativas às EBN, constantes da presente proposta, dependem necessariamente das **obrigações** contidas na proposta de revisão da Norma de Outorga a EBN (Processo nº 50300.001553/2014-87), razão pela qual, esta deve ser aprovada pela ANTAQ concomitantemente com aquela.

Penalidade³ das Resoluções nº 2919, 2920, 2921 e 2922 e Resolução nº 2510, uma vez que esse assunto já consta da Resolução nº 3259-ANTAQ, que trata da fiscalização e do procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ – aplicável inclusive no procedimento sancionador da navegação marítima. No modo semelhante, as hipóteses de extinção de outorga não foram incluídas na presente proposta porque já estão contidas na proposta de revisão da Norma de Outorga de EBN (Processo nº 50300.001553/2014-87).

II. DOS OBJETIVOS

5. Durante o processo de elaboração de proposta de norma, serviram de baliza os mandamentos da Lei da ANTAQ, em especial aqueles que determinam ser princípio e objetivo da Agência: proteger os interesses dos usuários; garantir o cumprimento a padrões de serviço adequado; harmonizar os objetivos dos usuários e das empresas atuantes no setor, preservando-se o interesse público; conforme os seguintes dispositivos legais que se transcreve:

Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

(...)

III – 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;

IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;

(...)

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

(...)

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

³ Elencam de modo genérico as categorias de sanções cabíveis: advertência, multa, suspensão, cassação, etc..

6. Em especial, a presente proposta normativa visa à regulação dos seguintes temas:

- *demurrage* e *detention* de contêineres: cobranças que resultam em valores finais desarrazoados.
- omissão de portos: cobranças ao embarcador/consignatário contrárias ao art. 10 da Norma nº 2389-ANTAQ
- *free time* de contêiner: cobrança retroativa
- atrasos e previsibilidade do prazo de entrega: prejuízos gerados ao embarcador/consignatário
- preços, fretes, taxas e sobretaxas: previsibilidade de valores

7. Nessa esteira, foram elaborados dispositivos normativos que estabelecem obrigações relativas aos atributos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, modicidade, pontualidade, cada qual com sua importância.

8. Em relação à regularidade e pontualidade, houve destaque para o problema da omissão de portos. Exigiu-se o cumprimento da frequência e escalas ofertadas, com a observância dos prazos fixados contratualmente ou previamente agendados com os usuários nas navegações de longo curso e cabotagem. Outro ponto de destaque é aquele relativo à modicidade, porquanto é de suma importância a transmissão de informação transparente, correta e precisa por parte do armador, através de canais de comunicação acessíveis, que possibilite ao usuário conhecer previamente todos os serviços ofertados, incluindo a composição detalhada dos correspondentes valores dos preços, fretes, taxas e sobretaxas.

9. Buscaram-se maneiras de induzir, controlar e influenciar o comportamento dos agentes econômicos, orientando o mercado em direções socialmente desejáveis, e objetivando o aumento da eficiência sistêmica, ainda que isso signifique interferir em contratos particulares, entendendo-se que, a intervenção estatal se mostra justificável nos contratos no momento em que a autonomia de vontades não se faz concretamente presente, o que de modo algum deve afastar a boa-fé das partes no cumprimento das obrigações firmadas.

III. DA ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS REGULATÓRIAS

10. A análise das alternativas regulatórias foram reunidas em 4 (quatro) grandes grupos, as seguir explicitados:

- “Questão 1”: a regulação do **empresa estrangeira de navegação**
- “Questão 2”: a regulação do **serviço adequado**
- “Questão 3”: a regulação de aspectos relacionados à **previsibilidade de prazos e atrasos** na entrega da carga no destino
- “Questão 4”: a regulação dos **preços** cobrados a título de fretes, taxas, sobretaxas e sobre-estadia de contêiner.

11. A “Questão 1” relaciona-se à regulação dos transportadores marítimos estrangeiros nas navegações longo curso, em que foram estudadas as seguintes alternativas:

- a) Manter o *status quo*, significando não interferir em práticas do mercado;
- b) Determinar obrigações a serem cumpridas por todos os prestadores de serviço, incluindo as empresas estrangeiras de navegação;
- c) Exigir que para operar no Brasil as empresas estrangeiras nomeiem expressamente um preposto para responder administrativamente por elas;
- d) Emitir outorga de autorização para as empresas estrangeiras de navegação.

12. A alternativa “a” apresentada (manter a situação atual) significa confiabilidade no mercado e em suas práticas comerciais, assim como a manutenção da estabilidade do sistema conforme o regime atualmente em vigor; por outro lado, mantém inatacadas questões que se apresentaram à ANTAQ como prementes e necessárias para a regulação do setor de *shipping*, em especial temas apontados pelos usuários, embarcadores e consignatários de carga.

13. A alternativa “b” traz como aspecto positivo a definição, em norma, de instrumentos regulatórios necessários à garantia de funcionamento equilibrado do mercado, em face das lacunas legais e regulamentares brasileiras em relação à imposição de limites a práticas contrárias ao interesse público insculpido na Lei nº 10.233. Optou-se pela alternativa “b”: “*determinar obrigações a serem cumpridas por todos os prestadores de serviço, incluindo as empresas estrangeiras de navegação*”. Essa opção ainda possibilita a obtenção de subsídio por meio da prática fiscalizatória quanto ao efetivo alcance da empresa estrangeira de navegação, indicando a necessidade ou não de eventual aperfeiçoamento do normativo que instrumentalize as suas sanções.

14. Em relação à alternativa “c” esta proposta de norma, apesar de prever infrações a armadores estrangeiros, não contém dispositivo normativo que destine a aplicação da sanção a um preposto brasileiro, seja ele o agente marítimo ou não. Esse tema foi retirado da minuta de norma pelo fato de o assunto haver sido incluído em agenda regulatória futura, conforme definição da Diretoria da ANTAQ em conjunto com a SRG. Assim, o poder de polícia coercitivo, conforme se apresenta nesta norma, se baseia unicamente no teor do art. 32 da Lei da ANTAQ que prevê a “notificação de agentes dos operadores estrangeiros” que atuam no transporte marítimo internacional com o Brasil.

15. Nesse contexto, a regulação do agente marítimo, NVOCC, agentes de carga e transitários de carga não foi objeto desta proposta, até o presente momento, o que não afasta a importância desses atores dentro da compreensão sistêmica da indústria de *shipping*, indústria de rede complexa onde indubitavelmente a regulação de um deles gera impactos no segmento de comércio exterior como um todo, além do fato de que no caso do transporte aquaviário ainda há lacuna legislativa. O assunto “agentes intermediários” também foi incluído em agenda regulatória futura.

16. Acerca da alternativa “d”, conforme já debatido nos autos do Processo nº 50300.000191/2014-15, a operação de empresas estrangeiras de navegação de longo curso prescinde de autorização, isto porque o art. 5º da Lei nº 9.432/97, fundamentado no art. 178 da Constituição Federal, observados os arts. 13 e 14 da Lei nº 10.233/01 ressalvam o disposto na

Lei que dispõe especificamente sobre a ordenação do transporte aquaviário (Lei nº 9.432/97). Ademais, o Brasil internalizou, por meio do Decreto nº 80.672/77, a Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional de 1965, em que os Governos contratantes se comprometem a adotar todas as providências apropriadas no sentido de facilitar e acelerar o tráfego marítimo internacional.

17. A “Questão 2” refere-se à regulação do serviço adequado, considerando as seguintes opções:

a) Não estabelecer parâmetros ou critérios de serviço adequado, mantendo a situação atual;

b) Exercer a regulação do serviço adequado com parâmetros para alguns dos atributos de serviço adequado e, nos demais casos, condições mínimas de prestação do serviço e infrações;

c) Estabelecer indicadores para cada atributo, estipulando infrações para os que não atingirem os valores mínimos de cada indicador e divulgando tabelas comparativas da qualidade do serviço.

18. Em razão de tratar-se de tema de extrema relevância dentro do feixe de atribuições desta Agência, impende motivar a alternativa “a”, é competência e dever da Agência a regulação do serviço adequado, conforme o art. 20, inciso II, alínea a, da Lei nº 10.233/01, regular as atividades de prestação de serviços de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas.

19. Optou-se pela alternativa “b”, nos apresentada como premente para o exercício regulatório por parte desta Agência, com a regulação desde já, de parâmetros de serviço adequado, o mais detalhados, dentro do possível. Os parâmetros utilizados foram embasados no Relatório Final do Projeto Estratégico P2 – CONCEITOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO ADEQUADO e bases de aferição do nível de satisfação do usuário – integrante da lista de projetos oriunda do planejamento estratégico da ANTAQ.

20. Em relação às infrações sobre prestação de serviço inadequado, nem sempre é possível a definição de parâmetros exatos, optou-se, portanto, pela possibilidade de previsão normativa com conceitos gerais ou abertos, sujeitos à análise minuciosa caso a caso pela ANTAQ. Nesses casos, a análise será feita com base em manual de fiscalização, devendo ser editada futuramente norma de modo a conferir parâmetros mais objetivos. Destacamos as seguintes hipóteses que se enquadram nesse caso: omitir escala, **sem justificativa devidamente aceita** pela ANTAQ (art. 20, inciso VI); retaliar, discriminar ou recusar o fornecimento de serviço **sem justificativa devidamente aceita** pela ANTAQ (art. 16, IV); não cumprir os critérios de serviço adequado descritos nesta Norma, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico (art. 17, II); impor em contrato **cláusulas abusivas** (art. 18, inciso IV); dificultar o desembarço aduaneiro ou de alguma forma recusar a entrega da carga, **indevidamente**, de forma a prejudicar o usuário (art. 19, inciso II).

21. Em relação à alternativa “c”, no cenário atual, a determinação desses limites (parâmetros de serviço adequado) pela ANTAQ é dificultada pela ausência de uma série histórica de dados que caracterize a prestação de serviço frente aos atributos de serviço adequado que serão utilizados. Cabe informar que a ANTAQ está em processo de contratação de Instituição de Ensino Superior para desenvolvimento de estudo para análise e diagnóstico

nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e portuário brasileiros, com vistas à determinação de métricas definidas para soluções regulatória de problemas relativos ao serviço adequado em todos os seus atributos.

22. A “Questão 3” trata da regulação de prazos de cumprimento de obrigações contratuais, ou seja, do cumprimento de prazos por parte do transportador (em especial do transportador marítimo de linhas regulares de contêineres) e por parte do usuário (em especial o embarcador e o consignatário de carga). Foram estudadas as seguintes alternativas:

- a) Não exercer interferência regulatória nos contratos e ofertas relacionados a prazos para cumprimento de obrigações no transporte aquaviário;
- b) Exercer a regulação fixando estabelecendo o direito do usuário de solicitar a previsão de entrega da carga e multa para os transportadores que não cumprirem o prazo acordado.

23. Optou-se pela alternativa “b”, com a edição de dispositivos normativos que balizam o cumprimento de prazos com vistas ao aumento da eficiência e redução de custos sistêmico do setor. Dentre esses dispositivos, inspirados na Lei do OTM (operador de transporte multimodal) destaca-se: a obrigação de informar ao usuário, quando solicitado, o prazo para entrega da mercadoria e a definição do que será considerado atraso na entrega.

24. A “Questão 4” refere-se à regulação de preços de valores cobrados por parte da ANTAQ a título de fretes, taxas e sobretaxas e *demurrage/detention* de contêiner. Foram estudadas as seguintes alternativas:

- a) Não exercer regulação ou qualquer tipo de interferência;
- b) Exercer a regulação de modo a ampliar o nível de transparência e previsibilidade de valores cobrados.
- c) Limitação dos valores máximos que podem ser cobrados a título de *demurrage/detention* e número mínimo de dias de *free time*.

25. Em virtude de características do setor de *shipping* e a tendência à concentração da oferta dos serviços em relativamente poucos *players*, não se mostra adequada a escolha da alternativa “a”.

26. Optou-se pela alternativa “b”, no sentido de conferir maior nível de transparência e previsibilidade de valores cobrados. Assim, valores cobrados a título de frete, taxas e sobretaxas deverão ser previamente previstos em contrato (art. 18, III). No mesmo sentido, ocorrendo sobre-estadia de contêiner, o transportador marítimo deverá notificar o usuário, em um prazo de até 30 (trinta) dias após o término do prazo de livre estadia do contêiner (art. 20, II). Por fim, a previsão normativa que veda o repasse ao usuário de custos referentes à armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas (art. 20, IV) e ainda a vedação de cobrança de custos extras para o usuário em caso de supressão de escala, com o dever do transportador de entregar a carga no destino acordado (art. 20, V).

27. Sobre a alternativa “c”, especificamente o estabelecimento de número mínimo de *free time* de contêiner e de valor máximo da *demurrage/detention* de contêiner, nota-se, dentre outros argumentos, que os impactos em aspectos sensíveis no funcionamento do mercado não puderam ser mensurados, inclusive devido à multiplicidade de perfis de carga,

tipos de contêiner, rotas, etc.⁴ e até o momento, a dinâmica flexível da economia de mercado sem fixação de valores teto se mostra mais adequada. Ademais, o estabelecimento desses parâmetros pode incentivar o mau usuário à adoção da prática de retenção do contêiner, prejudicando toda a cadeia logística.

28. Assim, há liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição (art. 43, inciso II da Lei nº 10.233), cabendo, à ANTAQ, contudo, reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica, inclusive, comunicando o fato aos órgãos que integram o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

29. Na sequência, é desenvolvida a exposição da proposta de norma, dispositivo por dispositivo, com os embasamentos técnicos que os sustentam, conforme segue.

IV. DOS DISPOSITIVOS DA NORMA PROPOSTA

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art.1º A presente Norma dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, além de estabelecer infrações administrativas.

Justificativa Técnica: O objeto da Norma é uma adaptação da Resolução ANTAQ nº 3274/14 para a realidade da navegação marítima e de apoio, no sentido da consolidação de diversas infrações em um único diploma. A norma é dividida em três partes principais: definições (Capítulo II), obrigações (Capítulos III e IV) e infrações (Capítulo V). Entretanto, na maioria dos casos, as obrigações correspondentes às infrações desta norma encontram-se na Resolução Normativa nº 1 –ANTAQ ou na Resolução nº 2510-ANTAQ. Já em relação às infrações administrativas sem previsão em outras normas da ANTAQ, a obrigação e a infração encontra-se em um único dispositivo no Capítulo V. Em outros casos, dada a importância de determinada infração, há a obrigação correspondente no Capítulo III ou IV, conforme o caso.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Norma são estabelecidas as seguintes definições:

I - armador: todo aquele que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a ou não a navegar por sua conta, bem como aquele que tenha o exclusivo controle da expedição, sob qualquer modalidade de cessão, embora receba a embarcação devidamente aparelhada e tripulada, desde que possua sobre ela poderes de administração;

Justificativa Técnica: A definição utilizada é a da Lei nº 7.652/88, art. 16. A escolha dessa definição, mais ampla do que a que está na Lei nº 9.432/97, justifica-se porque o conceito é utilizado para definir quem

⁴ Informação obtida junto aos usuários em consultas informais.

será o responsável nos casos de infração de segurança, sendo necessário englobar qualquer pessoa que possua a gestão náutica da embarcação.

II - carga prescrita: carga obrigatoriamente transportada em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, incluindo o transporte de mercadorias importadas por qualquer órgão ou entidade da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, inclusive empresas públicas e sociedades de economia mista, bem como as importadas com quaisquer favores governamentais e, ainda, as adquiridas com financiamento total ou parcial, de estabelecimento oficial de crédito, assim também com financiamento externo concedido a órgão da administração pública federal, direta ou indireta, podendo ser estendida às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras, obedecidas as condições nele fixadas;

Justificativa Técnica: A definição repete o que está na Resolução Normativa ANTAQ nº 01/2015 (Art. 2º XI), a qual inclui não só a carga prescrita *stricto sensu* (Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969) como também as cargas cujo transporte esteja regulado pelos Acordos Bilaterais brasileiros.

III - empresa brasileira de navegação – EBN: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário, ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela ANTAQ;

Justificativa Técnica: Definição da Lei 9.432/97 (Art. 2º V) repete o texto que foi colocado na Resolução Normativa nº 01/2015.

IV - empresa estrangeira de navegação: todo aquele, não domiciliado no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, utilize embarcação para o transporte de cargas na navegação de longo curso em águas jurisdicionais brasileiras;

Justificativa Técnica: Optou-se por utilizar a expressão “todo aquele” por ser mais ampla do que “pessoa jurídica”. Buscou-se englobar qualquer ente estrangeiro que explore comercialmente uma embarcação operando na navegação de longo curso no Brasil. Ressaltou-se o “transporte de cargas” para excluir as empresas que operam com navegação de turismo, as quais estão fora do âmbito de aplicação desta Norma. As navegações de cabotagem e de apoio também foram excluídas da definição por serem reservadas para as EBN.

V - navegação de apoio marítimo: a realizada em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica para o apoio logístico a embarcações e instalações que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

Justificativa Técnica: Definição da Lei 9.432/97 (Art. 2º VII).

VI - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

Justificativa Técnica: Definição da Lei 9.432/97 (Art. 2º VIII).

VII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

Justificativa Técnica: Definição da Lei 9.432/97 (Art. 2º IX).

VIII - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

Justificativa Técnica: Definição da Lei 9.432/97 (Art. 2º XI).

IX - livre estadia do contêiner (free time) – prazo acordado, livre de cobrança, para o uso do contêiner conforme o contrato de transporte, conhecimento de embarque ou termo de responsabilidade.

Justificativa Técnica: Em toda operação de contêiner obrigatoriamente deve haver um período de livre estadia do contêiner (*free time*), para que o embarcador/consignatário faça a retirada, a desova ou a ovação, e a devolução do contêiner, ou seja, é o período livre de cobrança de sobre-estadia de contêiner que ocorre tanto no embarque quanto no desembarque. Buscou-se englobar qualquer maneira de formalização do *free time* (contrato de transporte, conhecimento de embarque ou termo de responsabilidade). Além disso, a definição normativa (prazo livre de cobrança) impede que a *demurrage* ou a *detention* sejam cobradas sobre o prazo formalmente acordado, com infração respectiva para essa hipótese, prevista no Capítulo V desta minuta de Norma.

X - sobre-estadia de contêiner (detention/demurrage): valor pago pelo usuário ao transportador marítimo, quando o contêiner permanece em seu poder por prazo superior ao acordado;

Justificativa Técnica: O conceito de sobre-estadia do contêiner engloba tanto a *detention* (que ocorre no embarque) quanto à *demurrage* (que ocorre no desembarque). Conforme se verá no transcórper da norma, o enfoque regulatório se deu na transparência e no procedimento de cobrança da sobre-estadia do contêiner. O conceito também reforça que a sobre-estadia corresponde a um valor que o transportador marítimo tem direito, buscando evitar a oneração desse valor por parte de agentes intermediários (consolidador, desconsolidador, agente de cargas ou NVOCC).

XI - transportador marítimo – a EBN, de cabotagem ou longo curso, ou a empresa estrangeira de navegação que presta o serviço de transporte aquaviário de cargas emitindo conhecimento de transporte, inclusive quem arma e opera comercialmente a embarcação, quem afreta a embarcação por tempo, viagem ou espaço, ou ainda, quem presta o serviço por meio de acordo operacional; e

Justificativa Técnica: O conceito facilita a redação normativa, pois agrupa, em uma única expressão, tanto as EBN (de cabotagem e longo curso) quanto às empresas estrangeiras de navegação, além de especificar as formas com que esses agentes tornam-se responsáveis pela emissão do conhecimento de embarque. O termo exclui as EBN de apoio e os agentes intermediários (consolidador, desconsolidador, agente de cargas ou NVOCC).

XII - usuário: toda pessoa física ou jurídica que contrate o transporte aquaviário de cargas ou a operação nas navegações de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem ou de longo curso.

Justificativa Técnica: A definição visa abranger tanto os contratantes dos serviços de transporte de cargas na cabotagem e no longo curso, quanto os contratantes das operações de apoio. Foi embasada na definição contida na Resolução-ANTT 4.348/2014, que trata da prestação dos serviços ferroviários de carga, e que determina no Art. 2º, inciso XXXI “usuário: toda pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas”.

*CAPÍTULO III
DOS DIREITOS E DEVERES DO USUÁRIO*

SEÇÃO I – DOS DIREITOS DO USUÁRIO

Justificativa Técnica: Especialmente nessa seção, aplica-se o seguinte princípio geral do gerenciamento do transporte aquaviário descrito na Lei nº 10.233/01 (Art. 11, inciso III): “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. 3º São direitos básicos do usuário, sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e contratualmente:

Justificativa Técnica: O *caput* do artigo foi fundamentado no Art. 2º da Resolução ANTAQ nº 3.274/2014, com as adaptações para a navegação marítima e de apoio.

I - receber serviço adequado com observância dos padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e preços;

Justificativa Técnica: O inciso cria a definição em norma do conceito legal de serviço adequado, repetindo os critérios definidos nos objetivos da ANTAQ no art. 20, inciso 2º, alínea *a* da Lei nº 10.233/01: “garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas”.

II - dispor de informação transparente, correta e precisa por meio de canais de comunicação acessíveis, com conhecimento prévio de todos os serviços ofertados e dos riscos envolvidos, incluindo a composição detalhada dos correspondentes valores dos preços, fretes, taxas e sobretaxas, vedada a publicidade enganosa;

Justificativa Técnica: Esse inciso estipula o direito de informação transparente. Objetiva-se com isso que o usuário tenha conhecimento prévio do que está contratando e tenha completa informação do valor que será cobrado. Possui simetria com o Art. 2º, inciso III e inciso I, alínea *c* da Resolução ANTAQ nº 3.274/14 e consonância com o princípio da boa-fé na contratação.

III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha de prestadores de serviços, vedados métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento dos serviços; e

Justificativa Técnica: O inciso é embasado no Art. 2º, II da Resolução ANTAQ nº 3.274/14 no que se refere à regulação da garantia da liberdade de escolha. A vedação cláusulas abusivas representa um avanço na tutela do usuário, com as ressalvas feitas a respeito na análise desta Nota Técnica. Em relação à vedação de cláusulas impostas, não se trata meramente de cláusulas constante de contrato de adesão, mas sim, de cláusulas abusivas constantes de contratos de adesão. A vedação de métodos comerciais coercitivos ou desleais se insere dentro do princípio da boa-fé.

IV - recorrer à ANTAQ para garantir o exercício de seus direitos e participar do processo regulatório;

Justificativa Técnica: A Lei 10.233/01 determina que qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos das Agências (Art. 68, §3º). Além

disso, no processo regulatório está prevista a exigência de audiência pública. O inciso tem por objetivo reafirmar esses direitos já descritos em Lei.

SEÇÃO II – DOS DEVERES DO USUÁRIO

Art. 4º São deveres do usuário, sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e contratualmente:

Justificativa Técnica: Nessa seção são apresentados os deveres dos usuários. O embasamento para a apresentação desses princípios está na Resolução-ANTT nº 3.694/11, que regulamenta os direitos dos usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas e na Resolução-ANTAQ nº 3.274/14 e na cartilha de direitos e deveres dos usuários da navegação marítima⁵. Apesar da Norma não estabelecer infrações para a maioria dessas obrigações, o descumprimento permite que os prestadores dos serviços justifiquem tratamentos diferenciados para os usuários que infringirem o que está estabelecido.

I - pagar os valores referentes aos serviços contratados;

Justificativa Técnica: O texto do inciso encontra paralelo na Resolução-ANTT nº 3.694/11 (Art. 7º, I) e reflete a contrapartida obrigatória pela prestação dos serviços, dever básico presente em toda obrigação onerosa.

II - levar ao conhecimento da ANTAQ as irregularidades e as infrações à lei e à regulamentação de que tenha conhecimento, referentes ao serviço prestado;

Justificativa Técnica: O inciso tem origem no art. 2º, incisos V e VI da Resolução ANTAQ nº 3.274/14 que determina obrigação semelhante. Tais comunicações são de extrema importância a fim de subsidiarem a edição de normas pela ANTAQ, bem como o exercício da fiscalização da ANTAQ sobre os serviços de transporte aquaviário.

III - somente contratar serviços de transporte aquaviário na navegação de apoio marítimo, de apoio portuário ou de cabotagem com empresa brasileira de navegação – EBN devidamente autorizada pela ANTAQ para realizar o serviço pretendido e, na navegação de longo curso, em conformidade com a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 e os acordos internacionais de transporte marítimo ratificados pelo Brasil;

Justificativa Técnica: A Resolução-ANTAQ nº 3.274/14 prevê como infração (Art. 32, XXIV): “contratar, permitir ou tolerar a prestação de serviços por empresa de navegação não autorizada pela ANTAQ”. A Resolução-ANTAQ nº 2.922/13 também prevê como infração (Art. 32, XI) “embarcar carga prescrita em embarcação estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ”. Por meio desses precedentes, verifica-se a obrigação do usuário de somente contratar serviços com empresas autorizadas.

IV - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos ou privados através dos quais lhes são prestados os serviços; e

Justificativa Técnica: Trata-se da adaptação da obrigação do usuário contida na Resolução ANTAQ nº 3.274/14 (Art. 2º, VII): “contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços”.

⁵ Disponível no site da ANTAQ em http://www.ANTAQ.gov.br/Portal/NavMaritima_DireitosDeveres.asp

V – entregar a carga no local e prazo acordados para embarque, com exatidão na descrição das cargas e seu correto acondicionamento, em conformidade com as leis, regulamentos e exigências técnicas aplicáveis.

Justificativa Técnica: o dispositivo visa destacar a obrigação mínima do usuário prevista no art. 743 do Código Civil, na Seção III – do transporte de coisas, de modo a garantir ao transportador a previsibilidade do embarque da carga e a segurança da navegação.

CAPÍTULO IV DO SERVIÇO DE TRANSPORTE NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO

Justificativa Técnica: Este capítulo tem por objetivo disciplinar a prestação do serviço de transporte na navegação marítima e de apoio, estabelecer critérios do serviço adequado e obrigações aos prestadores desses serviços. O conceito legal de serviço adequado é o da Lei nº 8.987/95 que em seu Art. 6º, §1º determina: “*Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas*”. A Lei nº 10.233/01 dispõe que é objetivo da ANTAQ (Art. 20, II): “*a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;*”. Os parâmetros do serviço adequado utilizados nessa Norma foram adaptados, do Relatório do Projeto Estratégico – P2⁶.

Art. 5º O transportador marítimo, bem como as EBN de apoio marítimo e portuário, devem observar permanentemente, no que couber, as seguintes condições para a prestação do serviço:

Justificativa Técnica: O *caput* do artigo tem por função determinar que todos os prestadores de serviço devem cumprir os parâmetros abaixo listados, o que inclui não só as EBN, como também os armadores e as empresas de navegação estrangeiras.

I - regularidade, por meio da realização, nas navegações de cabotagem e longo curso em linhas regulares de contêiner, da frequência e das escalas ofertadas aos usuários, e nas navegações de apoio marítimo e apoio portuário, conforme a frequência ou a disponibilidade contratada;

Justificativa Técnica: Segundo o P2, a regularidade exige que os serviços sejam prestados segundo padrões de qualidade e quantidade balizados pela Administração Pública. Em atendimento à regularidade, a execução do serviço não deverá apresentar variação apreciável das características técnicas de sua prestação aos usuários. Optou-se na cabotagem e longo curso por restringir o critério somente para os transportadores que realizam o transporte de contêineres em linhas regulares.

II - continuidade, por meio da manutenção da operação para a qual foi autorizada e da não cessação definitiva ou paralisação temporária da prestação do serviço na navegação autorizada por mais de 90 (noventa) dias contínuos ou, no caso de pessoa jurídica que esteja enquadrada como microempresa – ME ou empresa de pequeno porte – EPP, assim definidas no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, por mais de 180 (cento e oitenta) dias contínuos;

⁶ ANTAQ. Planejamento estratégico. Relatório Final do Grupo P2: definir conceitos de prestação de serviço adequado e bases de aferição do nível de satisfação dos usuários. Brasília: Agosto de 2013.

Justificativa Técnica: A continuidade impõe ao serviço público o caráter de ser contínuo e sucessivo. Assim, o serviço público não pode sofrer interrupções ou suspensões, salvo nas hipóteses de ordem técnica, de segurança, ou mesmo por falta de pagamento do usuário. A definição posta na norma faz a diferenciação entre cessação definitiva e paralisação temporária, visto que nas normas anteriores elas representavam infrações diferentes. Em relação à paralisação temporária, foi vinculada ao prazo no qual a norma de outorga exige que a EBN mantenha ao menos uma embarcação em operação comercial.

III - eficiência, por meio do (a):

a) cumprimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos contratualmente, buscando-se o melhor resultado possível e a melhoria contínua da qualidade e produtividade;

b) adoção de procedimentos operacionais que evitem perda, dano, extravio de cargas ou desperdícios de qualquer natureza, em razão da falta de método ou racionalização no seu desempenho, minimizando custos a serem suportados pelos usuários; e

c) execução diligente de suas atividades operacionais, de modo a não interferir e minimizar a possibilidade de danos ou atrasos nas atividades realizadas por outros agentes;

Justificativa Técnica: O conceito genérico apresentado no Relatório do P2 indica que eficiência é: “o serviço prestado buscando-se o melhor resultado possível, evitando-se desperdícios de qualquer natureza, em razão de falta de método ou racionalização no seu desempenho” Na definição posta na Norma, a alínea *a* detalha a obtenção dos melhores resultados possíveis e a melhoria contínua da qualidade. Na alínea *b* é descrita a busca pela redução dos desperdícios e minimização dos custos. Já a alínea *c* trata da racionalização dos métodos e a necessidade de não atrapalhar as atividades e o desempenho de outros agentes, garantindo assim a eficiência de toda a cadeia logística. Esta última alínea encontra paralelo na alínea *e*, do Art. 3º da Resolução 3.274/14.

IV - segurança, caracterizada pelo cumprimento das práticas recomendadas de segurança do tráfego aquaviário, visando à preservação do meio ambiente e à integridade física e patrimonial dos usuários, da carga e das instalações portuárias utilizadas, bem como de quaisquer outras determinações, normas e regulamentos relativos à segurança expedidos pelas autoridades competentes ou por tratados, convenções e acordos internacionais de transporte marítimo ratificados pelo Brasil;

Justificativa Técnica: A exigência do conceito genérico do relatório do P2 é: “o serviço deve ser prestado garantindo-se a integridade física e patrimonial dos usuários e dos bens afetos ao serviço”. Foi acrescentada nessa definição o cumprimento das normas de segurança e a preservação do meio ambiente.

V - atualidade, caracterizada pela prestação do serviço com modernização constante das técnicas, das embarcações e dos equipamentos utilizados, bem assim com a capacitação e treinamento dos funcionários, garantindo a melhoria e expansão do serviço;

Justificativa Técnica: O conceito legal de atualidade previsto no Art. 6º, § 2º da Lei nº 8.987/95 determina que: “A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das

instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.” No presente conceito foi acrescentada a questão de capacitação e treinamento dos funcionários.

VI - generalidade, assegurando a oferta de serviços, de forma indiscriminada e isonômica a todos os usuários, com a maior amplitude possível;

Justificativa Técnica: A generalidade significa que o oferecimento do serviço público deve ser isonômico. Satisfeitas as condições para sua obtenção, deve ser prestado sem qualquer discriminação a quem o solicita. Ademais, os serviços sejam “prestados com a maior amplitude possível, vale dizer, deve beneficiar o maior número possível de indivíduos”.

VII - modicidade, caracterizada pela adoção de preços e fretes em bases justas, transparentes e não discriminatórias e que reflitam o equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários, permitindo o melhoramento e a expansão dos serviços, além da remuneração adequada; e

Justificativa Técnica: A modicidade impõe que os serviços públicos sejam prestados mediante taxas ou tarifas justas, pagas pelos usuários para remunerar os benefícios recebidos e permitir o seu melhoramento e expansão. Consoante a Resolução ANTAQ nº 3.274/14, (Art. 3º, VII): “modicidade, adotando tarifas ou preços em bases justas, transparentes e não discriminatórias aos usuários e que reflitam a complexidade e os custos das atividades (...)”.

VIII - pontualidade, mediante o cumprimento dos prazos fixados para prestação dos serviços, estabelecidos em contrato, formalmente agendados entre os agentes envolvidos ou razoavelmente exigidos, tomando-se em consideração as circunstâncias do caso.

Justificativa Técnica: A definição leva em consideração o fato de que no transporte aquaviário, muitas negociações são feitas por via eletrônica, por isso a expressão “formalmente agendados entre os agentes envolvidos”. Também cita as situações em que a falta de pontualidade é justificável.

Art. 6º Em caso de supressão de escala, caberá ao transportador marítimo adotar as medidas necessárias para entregar a carga no destino acordado, sem custos extras para o usuário.

Justificativa Técnica: Este dispositivo indica que, nos casos de supressão de escala, os transportadores marítimos responderão pelas obrigações assumidas perante o usuário, não podendo repassar os custos extras que a supressão possa acarretar. O dispositivo engloba tanto as cargas já embarcadas com destino ao terminal portuário omitido, quanto as cargas que estavam no terminal aguardando o embarque.

Art. 7º A armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas não embarcadas no prazo previamente programado serão cobrados pelo terminal ou pelo operador portuário diretamente do responsável pelo não embarque das referidas cargas.

Justificativa Técnica: Este dispositivo faz a mesma previsão do art. 10 da Resolução nº 2389-ANTAQ. Este dispositivo, diferentemente da Resolução nº 2389-ANTAQ que regula instalações de uso público (portos públicos), aplica-se também aos casos que venham a ocorrer em terminais de uso privado (TUP).

Art. 8º O transportador marítimo, bem como as EBN de apoio marítimo e portuário, devem prestar informações corretas, claras, precisas e ostensivas, em

especial dar conhecimento prévio de todos os serviços contratados pelos usuários, incluindo a composição detalhada dos correspondentes valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas.

Justificativa Técnica: No capítulo sobre os direitos dos usuários (Art. 3º, II) foi estabelecido o direito de dispor de informação transparente, correta e precisa. O presente artigo ratifica o direito do usuário e estabelece a obrigação dos prestadores de serviço de fornecer as informações.

Art. 9º O transportador marítimo informará ao usuário, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da carga e, caso ocorra atraso na entrega, comunicará em tempo hábil a chegada da carga ao destino.

Justificativa Técnica: O caput do artigo é uma adaptação do texto da Lei nº 9.611/98, que trata do operador de transporte multimodal de cargas: “Art. 15. O Operador de Transporte Multimodal informará ao expedidor, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da mercadoria ao destinatário e comunicará, em tempo hábil, sua chegada ao destino”. Visa dar ao usuário a possibilidade de solicitar a previsão de chegada da carga ao destino. Entretanto, ao contrário da Lei da OTM, a comunicação da efetiva chegada da carga ao destino não é regra e só será exigida quando houver atraso. Infração baseada no art. 14 da Lei do OTM, onde é definido o quem vem a ser atraso.

Parágrafo único. O atraso na entrega ocorre quando a carga não for entregue dentro do prazo expressamente acordado entre as partes, ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido do transportador marítimo, tomando-se em consideração as circunstâncias do caso.

Justificativa Técnica: Esse parágrafo tem como referência o artigo 14 da Lei nº 9.611/98. Tem por objetivo definir o que seria o atraso na entrega, que, em regra, é o não cumprimento do prazo acordado. Entretanto, quando o usuário não tiver solicitado uma previsão do prazo de entrega, será avaliado caso a caso, o que seria um prazo razoavelmente exigível do transportador.

Art. 10. O contrato de transporte, conhecimento de embarque ou termo de responsabilidade deverá indicar, obrigatoriamente:

I - o valor da sobre-estadia do contêiner; e

II - o prazo de livre estadia do contêiner, contado no embarque a partir da data de retirada do(s) contêiner(es) pelo embarcador e no desembarque a partir do dia seguinte à descarga do(s) contêiner(es) na instalação portuária de destino.

Justificativa Técnica: O dispositivo cria a obrigatoriedade de o transportador marítimo informar o valor da sobre-estadia do contêiner e o prazo livre de estadia. Também objetiva-se a delimitar o fato que inicia a contagem do tempo de *free time* tanto no embarque quanto no desembarque.

Parágrafo único. A responsabilidade do usuário pela sobre-estadia do contêiner termina com a devolução do contêiner em perfeitas condições de uso ao transportador no local designado na contratação ou no momento da devida entrada do contêiner na instalação portuária de embarque.

Justificativa Técnica: O parágrafo tem por objetivo estipular quando termina a contagem da sobre-estadia de contêiner. Na descarga ele termina com a devolução do contêiner no local indicado. Já no embarque, termina com a entrada do contêiner na instalação portuária, com o destaque de que somente a entrada regular encerra a contagem do prazo.

Art. 11. Caso ocorra sobre-estadia de contêiner, o transportador marítimo deverá notificar o usuário, em um prazo de até 30 (trinta) dias após o término do prazo de livre estadia do contêiner, a identificação do contêiner e a quantidade de dias em sobre-estadia, com a especificação dos valores devidos.

Justificativa Técnica: O artigo busca regular o procedimento de cobrança de sobre-estadia de contêiner, estipulando o prazo de trinta dias para notificar o usuário. Não se trata de estabelecer um novo prazo de prescrição para a sobre-estadia, mas do direito do usuário de ter previsibilidade e certeza acerca de valores de sobre-estadia antes e durante a sua incidência.

Art. 12. O transportador marítimo, bem como a EBN de apoio marítimo e portuário, devem abster-se de práticas lesivas à ordem econômica por meio de atos sob qualquer forma manifestados, independentemente de culpa, que tenham por objeto ou possam produzir os efeitos, ainda que não alcançados, de limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa, dominar mercado relevante, aumentar arbitrariamente os lucros, ou exercer de forma abusiva posição dominante.

Justificativa Técnica: A Lei nº 10.233/01 determina como princípio geral do gerenciamento da operação de transporte aquaviário (Art. 12, VII): “reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica”. O texto do artigo fundamentou-se no art. 36 da Lei nº 12.529/11 que disciplina acerca do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

CAPÍTULO V DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

SEÇÃO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 13. Os valores máximos das multas previstas nas seções II, III, IV e V serão estipulados da seguinte forma:

I - pessoa física ou microempreendedor individual – MEI: em até 10% (dez por cento) do valor definido nos artigos subsequentes;

II - microempresa – ME: em até 20% (vinte por cento) do valor definido nos artigos subsequentes;

III - empresa de pequeno porte – EPP: em até 40% (quarenta por cento) do valor definido nos artigos subsequentes;

IV - empresa de médio porte: em até 60% (sessenta por cento) do valor definido nos artigos subsequentes; e

V - empresa de grande porte: em até 100% (cem por cento) do valor definido nos artigos subsequentes.

Parágrafo único. A dosimetria da multa levará em consideração, entre outros fatores, o porte da empresa ou entidade, e as circunstâncias agravantes e atenuantes.

Justificativa Técnica: O dispositivo provém do Art. 22 da Resolução-ANTAQ nº 1.558/09 que dispõe sobre o transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. O texto dos artigos 13 e 14 repetem o da citada Norma, com apenas algumas modificações: i) inclusão de pessoa física e microempreendedor individual; ii) atualização das faixas de receita-bruta de cada categoria de acordo com a Nota Técnica nº 2/2015/SFC.

Art. 14. Para os fins desta Norma, considera-se:

I - microempreendedor individual – MEI: o empresário ou a pessoa jurídica que aufera, em cada ano-calendário, receita bruta igual ou inferior a R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais);

II - microempresa – ME: o empresário ou a pessoa jurídica que aufera, em cada ano-calendário, receita bruta superior a R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais) e igual ou inferior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais);

III - empresa de pequeno porte: o empresário ou a pessoa jurídica que aufera, em cada ano-calendário, receita bruta superior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais) e igual ou inferior a R\$ 3.600.000,00 (três milhões e seiscentos mil reais);

IV - empresa de médio porte: o empresário ou a pessoa jurídica que aufera, em cada ano-calendário, receita bruta superior a R\$ 3.600.000,00 (três milhões e seiscentos mil reais) e igual ou inferior a R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais); e

V - empresa de grande porte: o empresário ou a pessoa jurídica que aufera, em cada ano-calendário, receita bruta superior a R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais).

Justificativa Técnica: O artigo tem por objetivo definir a categoria de cada empresa, visando determinar a redução (exceto para empresa de grande porte) do valor máximo das multas. Assim, define-se um valor teto da infração em abstrato, ao passo que a metodologia aplicada com base na Nota Técnica nº 2/2015/SFC estabelece a dosimetria da sanção em concreto. Esta foi a solução prática encontrada para o escalonamento exponencial de valores de multa de acordo com o porte da empresa, aja vista a multiplicidade de portes encontrados no setor, desde pequenas empresas de apoio marítimo, até grandes transportadores internacionais de carga.

Art. 15. As infrações relativas à segurança, expressas no artigo 18, incisos I e II desta Norma serão imputadas ao armador.

Justificativa Técnica: O armador é quem possui a gestão náutica da embarcação. Assim, entende-se que quem deve responder pelas infrações de segurança é quem possui a gestão náutica da embarcação e não quem possui a gestão comercial.

SEÇÃO II

DAS INFRAÇÕES COMUNS AOS AGENTES

Justificativa Técnica: Segundo a Nota Técnica nº 002/2015-SFC, de 18 de março de 2015, o valor-base das multas será definido como a quarta parte do teto previsto, a partir daí são aplicados os fatores

atenuantes ou agravantes. Assim, para estipulação dos valores pecuniários, foram utilizados os valores já definidos para as infrações pré-existentes nas Resoluções n.º 2510, 2919, 2920, 2921 e 2922, com um fator de aumento em razão da metodologia da Nota Técnica nº 002/2015-SFC, de 18 de março de 2015, que vem sendo aplicada pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação (SFC). Na justificativa técnica das infrações serão informados: i) se é uma infração nova ou a referência da norma anterior em que ela existia; ii) a referência à obrigação correspondente a cada infração; iii) os valores-base (VB) para cada categoria de empresa; e iv) outras informações em casos específicos.

Art. 16. Constituem infrações administrativas de natureza leve:

Justificativa Técnica: O Art. 35 da Resolução-ANTAQ nº 3.259/14 determina que norma específica da ANTAQ, como é o presente caso, pode definir a natureza da infração (em leve, média, grave, gravíssima), independentemente do seu valor da sanção pecuniária. Apesar de na maioria dos casos os valores dos grupos de infrações de mesma natureza estar em um patamar parecido, os aspectos que determinaram os agrupamentos foram: i) jurisdição das autoridades julgadoras (Unidades Regionais da ANTAQ, Gerências ou Superintendências da ANTAQ); ii) complexidade para o julgamento; e iii) análise da gravidade da infração como prejuízos a terceiros, vantagens recebidas, dolo, etc..

I - omitir, recusar, prejudicar o fornecimento ou não encaminhar tempestivamente informações ou documentos solicitados pela ANTAQ: advertência ou multa de até R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente (Resolução 2510 e Resoluções 2919 a 2922). (VB - MEI: R\$ 250,00/ ME: R\$ 600,00/ EPP: R\$ 1.400,00/ média: R\$ 2.500,00/ grande: R\$ 5.000,00)

II - contratar serviços de transporte aquaviário na navegação de apoio marítimo, apoio portuário ou cabotagem com empresa não autorizada pela ANTAQ advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

Justificativa Técnica: Em relação às navegações de cabotagem, apoio portuário e apoio marítimo, é uma infração nova, que poderá ser cometida pelos usuários, regulados ou não pela ANTAQ. Entretanto, no longo curso, já havia a previsão de infração de embarcar carga prescrita em embarcação estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ (art. 32, inciso XI, da Resolução ANTAQ nº 2922), infração diversa de transportar, efetivamente, carga prescrita em embarcação estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ (art. 32, inciso X, da Resolução ANTAQ nº 2922). Corresponde à obrigação descrita no Art. 4º, III, desta Norma. (VB - MEI: R\$ 1.250,00/ ME: R\$ 3.000,00/ EPP: R\$ 7.000,00/ média: R\$ 12.000,00/ grande: R\$ 25.000,00)

III - embarcar carga prescrita em embarcação estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ: advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e

Justificativa Técnica: Também corresponde à obrigação descrita no Art. 4º, III, desta Norma. A Resolução-ANTAQ nº 2.922/13 (Art. 32, XI) já previa como infração embarcar carga prescrita em embarcação estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ. (VB - MEI: R\$ 1.250,00/ ME: R\$ 3.000,00/ EPP: R\$ 7.000,00/ média: R\$ 12.000,00/ grande: R\$ 25.000,00)

IV - retaliar, discriminar ou recusar o fornecimento de serviço a determinado usuário sem justificativa devidamente comprovada e aceita pela ANTAQ: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais).

Justificativa Técnica: Infração correspondente à obrigação prevista no art. 5º, inciso VI (critério de generalidade) à semelhança do art. 2º, inciso IV da Resolução nº 3274/14. Foi caracterizada como de natureza leve porque é uma infração sempre materializada por denúncia e se entende que a autoridade julgadora deve ser o chefe da unidade regional, por poder acompanhar mais de perto a infração. Entretanto, o valor da multa é relativamente alto, se comparado com as demais infrações leves, para desestimular que o prestador de serviços faça retaliações, principalmente em relação ao usuário que faz denúncias sobre a qualidade do serviço prestado (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

Art. 17. Constituem infrações administrativas de natureza média:

I - deixar de converter moeda estrangeira para o padrão monetário nacional com base na tabela "taxa de conversão de câmbio" do Sistema de Informações do Banco Central - SISBACEN, vigente na data do vencimento da fatura: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração nova relacionada ao critério de modicidade (Art. 5º, VII). A tipificação da infração objetiva regular fatos que a ANTAQ teve conhecimento via denúncia. Como a modicidade é caracterizada como a adoção de preços e fretes em bases justas, a imposição ao usuário de uma taxa de conversão prejudicial é entendida como uma infração. A taxa de conversão de câmbio baseia-se no art. 9º da Lei nº 10.893/04 (Lei do AFRMM e do FMM). (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

II - não cumprir os critérios de serviço adequado descritos nesta Norma, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico contemplado nesta Norma: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); e

Justificativa Técnica: Nem todos os critérios de serviço adequado descritos nesta Norma possuem uma infração específica, seja pela ausência de métricas específicas, seja pelo fato de ser inviável prever todos os possíveis casos de descumprimento das obrigações. Assim, a exemplo do que ocorre na Resolução-ANTAQ nº 3.274/14, art. 33, XXX e art. 36, inciso XI, onde foram estipuladas infrações que englobe os casos de descumprimento de serviço adequado. Essa conduta infracional colocada como média, pois assim se garante que todas as infrações terão a mesma autoridade julgadora (gerente de fiscalização da navegação) objetivando isonomia de tratamento. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

III - operar em desacordo com o termo de autorização, a legislação, as normas regulamentares ou os tratados, convenções e acordos internacionais ratificados pelo Brasil: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente na Resolução nº 2.510/12, bem como outras normas da ANTAQ, a exemplo do art. 32, inciso XXXVIII da Resolução nº 3.274/14. Assim como no inciso anterior, somente será aplicada caso não exista infração específica nesta Norma. A possibilidade de substituir por advertência permite ao fiscal analisar caso a caso a gravidade das consequências da infração e substituir a multa por uma ação apenas educativa e não punitiva. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

Art. 18. Constituem infrações administrativas de natureza grave:

I - operar com embarcação inadequada para o serviço ofertado, ou sem condições técnicas e operacionais estabelecidas na legislação, normas regulamentares ou termo de autorização específico: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: A Resolução-ANTAQ 2.510/12 (Art. 21, inciso XIII) já determinava a infração: “operar com embarcação não adequada à navegação autorizada ou sem as condições técnicas e operacionais estabelecidas na legislação, normas regulamentares e termo de autorização respectivo”. A abrangência foi ampliada para incluir também as empresas estrangeiras de navegação. Por ser uma infração relativa à segurança, foi colocada como de natureza grave. O valor da multa foi mantido. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

II - operar em desacordo com a Norma da ANTAQ que trata do transporte de produtos perigosos: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)

Justificativa Técnica: A infração está vinculada às obrigações contidas na Resolução nº 2.239, que dispõe sobre os procedimentos para o trânsito seguro de produtos perigosos. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

III - cobrar preços, fretes, taxas ou sobretaxas que não tenham sido previamente acordados em contrato: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: A infração descrita neste dispositivo reflete a obrigação contida no art. 8º, e está diretamente ligada ao direito do usuário de dispor de informação transparente, correta e precisa (Art. 3º, II). Trata-se de uma infração nova. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

IV - impor em contrato cláusulas abusivas, ou incluir cláusulas em descumprimento à lei, normas ou regulamentos: multa de até R\$ 200.000 (duzentos mil reais)

Justificativa Técnica: Essa infração corresponde ao direito do usuário descrito no artigo 3º, III, desta Norma. O objetivo é garantir que prestador de serviço não coloque no contrato oferecido ao usuário cláusulas em descumprimento à lei, normas ou regulamentos. Trata-se de uma infração nova. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

V - transportar em embarcação estrangeira carga prescrita sem prévia liberação ou autorização pela ANTAQ: multa de até R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração já prevista em normas anteriores, entretanto, o valor da multa foi ampliado e passou a ser de natureza grave porque foi equiparada a operar sem autorização da ANTAQ. Possui simetria com o inciso VII, mas com a diferença de que nas outras navegações a operação da empresa é autorizada. Já no longo curso, apenas a carga prescrita precisa de autorização. (VB - MEI: R\$ 5.000,00/ ME: R\$ 12.000,00/ EPP: R\$ 28.000,00/ média: R\$ 48.000,00/ grande: R\$ 100.000,00)

VI - prestar informações falsas ou falsear dados em proveito próprio ou em proveito ou prejuízo de terceiros: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração já prevista em normas anteriores. Considerada grave devido à presunção relativa de dolo. (VB - MEI: R\$ 6.250,00/ ME: R\$ 15.000,00/ EPP: R\$ 35.000,00/ média: R\$ 60.000,00/ grande: R\$ 125.000,00)

VII - operar na navegação de apoio marítimo, apoio portuário ou cabotagem, sem a autorização da ANTAQ: multa de até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais); e

Justificativa Técnica: A Resolução-ANTAQ nº 2.510/12 já determinava em seu Art. 21, XVII a infração de operar sem autorização da ANTAQ. Considerada grave por colocar o prestador fora do âmbito da regulação e, por isso, com aumento de risco potencial de todas as demais infrações aqui listadas. (VB - MEI: R\$ 12.500,00/ ME: R\$ 30.000,00/ EPP: R\$ 70.000,00/ média: R\$ 120.000,00/ grande: R\$ 250.000,00)

VIII - exercer prática comercial restritiva, cometer infração à livre concorrência ou outras infrações descritas no art. 12, respeitando o limite previsto na legislação específica sobre a matéria: multa de até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

Justificativa Técnica: Infração já prevista na Resolução-ANTAQ nº 2.510 (Art. 21, X). Considerada grave pelo potencial dano a terceiros. O valor da multa aumentou porque deve ser proporcional à possibilidade de ganhos que a empresa poderá obter se a cometer. (VB - MEI: R\$ 12.500,00/ ME: R\$ 30.000,00/ EPP: R\$ 70.000,00/ média: R\$ 120.000,00/ grande: R\$ 250.000,00)

SEÇÃO III

DAS INFRAÇÕES ESPECÍFICAS DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO

Justificativa Técnica: A criação dessa seção tem por objetivo destacar as infrações exclusivamente praticadas na cabotagem e no longo curso. O sujeito das condutas infracionais aqui descritas pode ser tanto as EBN de cabotagem ou longo curso, como as empresas estrangeiras de navegação.

Art. 19. Constituem infrações administrativas de natureza leve:

I – não comunicar ao usuário, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da carga ou, no caso de atraso na entrega, não comunicar em tempo hábil a chegada da carga ao destino: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais); e

Justificativa Técnica: A infração reflete a obrigação descrita no artigo 9º desta Norma. Infração baseada no art. 15 da Lei do OTM. (VB - MEI: R\$ 625,00/ ME: R\$ 1.500,00/ EPP: R\$ 3.500,00/ média: R\$ 6.000,00/ grande: R\$ 12.500,00)

II - retardar, interromper, dificultar o desembarço aduaneiro ou de alguma forma recusar a entrega da carga, indevidamente, de forma a prejudicar o usuário: advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Justificativa Técnica: Infração correspondente à obrigação prevista no art. 5º, inciso III, alínea c (critério de eficiência). Essa infração foi baseada em denúncias recebidas na ANTAQ sobre empresas que dificultavam o desembarço das cargas. Foi caracterizada como de natureza leve porque se entende que a autoridade julgadora deve ser o chefe da unidade regional, para acompanhamento da instrução de procedimento fiscalizatório. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

Art. 20. Constituem infrações administrativas de natureza média:

I - deixar de estipular no contrato de transporte, conhecimento de embarque ou termo de responsabilidade prazo de livre estadia do contêiner ou fazer cobrança de

sobre-estadia referente a esse prazo: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: A especificação dessa infração visa garantir que o usuário tenha direito a um prazo livre de estadia (*free time*) tanto no embarque quanto no desembarque, vedada cobrança retroativa referente a esse prazo. Corresponde à obrigação do transportador marítimo descrita no artigo 10. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

II - deixar de notificar tempestivamente o usuário, quando este incorrer em sobre-estadia de contêiner, identificando o contêiner e a quantidade de dias em sobre-estadia, com a especificação dos valores devidos: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: A obrigação do transportador marítimo de informar em até trinta dias a existência de sobre-estadia do contêiner (artigo 11 desta Norma) é um instrumento aqui proposto para conferir previsibilidade e certeza em valores de indevidamente cobrados a título de *demurrage* de contêiner. Caberá ao transportador na notificação identificar o contêiner e especificar os valores devidos. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

III – deixar de cumprir o prazo expressamente acordado entre as partes para a entrega da carga ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido do transportador marítimo, tomando em consideração as circunstâncias do caso: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração baseada no art. 14 da Lei do OTM, onde é definido o quem vem a ser atraso. A tendência na aplicação de regimes de transporte multimodais ao transporte marítimo é reflexa nas Regras de Roterdã. Infração relativa ao critério de pontualidade (art. 5º, inciso VIII) e corresponde à obrigação descrita no artigo 9º. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

IV - repassar ao usuário os custos referentes à armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas não embarcadas no prazo previamente programado, exceto quando o usuário der causa ao não embarque das referidas cargas: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração correspondente à obrigação prevista no Art. 7º, originada do art. 10 da Resolução ANTAQ nº 2389/12. Foi considerada de natureza média porque se depreende a intenção do infrator de repassar custos que não caberiam ao usuário, salvo se este deu causa ao não embarque. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

V - deixar de entregar a carga no destino acordado, ou cobrar custos extras para o usuário em caso de supressão de escala: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); e

Justificativa Técnica: A obrigação do transportador marítimo está prevista no Art. 6º. Objetiva-se garantir o cumprimento das obrigações assumidas pelo transportador no contrato. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

VI - omitir escala, de linha regular de contêiner, contratada ou ofertada, sem justificativa devidamente comprovada e aceita pela ANTAQ: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais).

Justificativa Técnica: Infração relativa ao critério de regularidade (artigo 5º, I). Busca inibir a prática da omissão de porto sem justificativa que, mesmo quando não acarreta custos extras para o usuário, traz prejuízos ao terminal portuário que reservou um berço para aquela atracação que não ocorreu. As possíveis justificativas para a omissão da escala serão descritas posteriormente no manual da fiscalização. (VB - MEI: R\$ 5.000,00/ ME: R\$ 12.000,00/ EPP: R\$ 28.000,00/ média: R\$ 48.000,00/ grande: R\$ 100.000,00)

SEÇÃO IV

DAS INFRAÇÕES ESPECÍFICAS DAS EBN

Justificativa Técnica: Esta seção traz as infrações específicas das EBN. São infrações que já existiam na Resolução-ANTAQ nº 2.510/12, que trata da outorga na navegação marítima e de apoio.

Art. 21. Constituem infrações administrativas de natureza leve:

I - não encaminhar à ANTAQ, no prazo de até 30 (trinta) dias da ocorrência do fato relevante, a documentação comprobatória sobre as alterações de denominação social, de endereço, substituição de administradores, alteração do controle societário ou alterações patrimoniais relevantes oriundas de aumento ou redução de capital, passivo a descoberto ou redução do patrimônio líquido a valores inferiores ao exigido pela Norma ou o início da operação autorizada: advertência ou multa de até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente na Resolução nº 2.510/12. Todas as infrações de EBN relativas à comunicação ou informação a ser fornecida para a ANTAQ foram consideradas de natureza leve. Entretanto, se comparada às infrações semelhantes nas diferentes áreas da ANTAQ, verifica-se similaridade. Nos portos (Resolução nº 3.274/14) as multas variam entre cinco e dez mil reais, levando-se em consideração que lá não há critério de redução do teto conforme o porte da empresa (artigos VI, VII e VIII da citada resolução). Já na navegação interior, o valor das infrações de comunicação é de cinco mil reais (Resolução nº 1.558/09, artigo 24, II, III e IV) (VB - MEI: R\$ 250,00/ ME: R\$ 600,00/ EPP: R\$ 1.400,00/ média: R\$ 2.500,00/ grande: R\$ 5.000,00)

II - não comunicar à ANTAQ, até o dia 15 (quinze) do mês subsequente ao fato, alterações de qualquer tipo na frota em operação, como por exemplo, a inclusão ou a exclusão de embarcação, a alteração ou a perda de classe, a entrada ou retirada de operação, a docagem, a alienação ou sinistro ocorrido com a embarcação ou outros motivos referentes à paralisação eventual da embarcação: advertência ou multa de até R\$20.000,00 (vinte mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente na Resolução nº 2.510/12. (VB - MEI: R\$ 250,00/ ME: R\$ 600,00/ EPP: R\$ 1.400,00/ média: R\$ 2.500,00/ grande: R\$ 5.000,00)

III - não iniciar a operação comercial pretendida em até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação do Termo de Autorização no Diário Oficial da União ou após a prorrogação concedida mediante justificativa: advertência ou multa de até R\$ 20.000,00 (vinte mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente na Resolução nº 2.510/12. (VB - MEI: R\$ 250,00/ ME: R\$ 600,00/ EPP: R\$ 1.400,00/ média: R\$ 2.500,00/ grande: R\$ 5.000,00)

IV - não encaminhar à ANTAQ, trimestralmente, relatório de construção ou reforma, firmado pelo procurador legal ou mandatário da requerente e pelo responsável técnico, acompanhada de Anotação de Responsabilidade Técnica – ART registrada no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA, informando a evolução da construção ou reforma, bem como o andamento da execução financeira: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) e suspensão do direito de afretar com base na embarcação em construção; e

Justificativa Técnica: Infração pré-existente na Resolução nº 2.510/12. (VB - MEI: R\$ 625,00/ ME: R\$ 1.500,00/ EPP: R\$ 3.500,00/ média: R\$ 6.000,00/ grande: R\$ 12.500,00)

V - paralisar a prestação de serviço autorizado por prazo superior a 90 (noventa) dias contínuos ou, no caso de pessoa jurídica que esteja enquadrada como microempresa – ME ou empresa de pequeno porte – EPP, assim definidas no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, por prazo superior a 180 (cento e oitenta) dias contínuos, materializada por meio da não comprovação da operação comercial, conforme as regras estabelecidas em Norma específica: advertência ou multa de até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais).

Justificativa Técnica: A conduta infracional remete ao critério de continuidade, tratando de interrupção temporária do serviço autorizado (Artigo 5º, II), mas é uma infração pré-existente na Resolução nº 2.510/12 (VB - MEI: R\$ 1.875,00/ ME: R\$ 4.500,00/ EPP: R\$ 10.500,00/ média: R\$ 18.000,00/ grande: R\$ 37.500,00)

Art. 22. Constitui infração administrativa de natureza média, cessar definitivamente a prestação do serviço autorizado sem comunicação à ANTAQ no prazo de até 30 (trinta) dias após a ocorrência do fato, ou cedendo a posse da embarcação que garante o cumprimento dos requisitos técnicos necessários à obtenção e manutenção da outorga: advertência ou multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais).

Justificativa Técnica: Assim como a infração do art. 21, inciso V, esta infração está relacionada ao critério de continuidade, mas aqui o objetivo é evitar a cessação definitiva do serviço, por isso a natureza média e o valor superior da multa. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

SEÇÃO V DAS INFRAÇÕES DE AFRETAMENTO

Justificativa Técnica: As infrações relativas ao afretamento foram destacadas em uma seção diferente porque as obrigações que geram essas infrações estão em uma resolução separada (Resolução Normativa nº 01/15).

Art. 23. Constituem infrações administrativas de natureza leve:

I - não registrar na ANTAQ, no prazo de até 15 (quinze) dias úteis da data de recebimento da embarcação ou início do carregamento, o afretamento de embarcação que independe de autorização: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 625,00/ ME: R\$ 1.500,00/ EPP: R\$ 3.500,00/ média: R\$ 6.000,00/ grande: R\$ 12.500,00)

II - não comunicar à ANTAQ, em até 5 (cinco) dias, o cancelamento, as suspensões ou as modificações que venham a ocorrer no contrato de afretamento, bem como as interrupções nele não previstas: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 625,00/ ME: R\$ 1.500,00/ EPP: R\$ 3.500,00/ média: R\$ 6.000,00/ grande: R\$ 12.500,00)

III - não informar à ANTAQ, quando se tratar de afretamento de embarcação que independa de autorização, o local e a data de devolução da embarcação afretada e do último desembarque de carga, quando aplicável, no prazo de até 15 (quinze) dias da data de ocorrência do fato: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 625,00/ ME: R\$ 1.500,00/ EPP: R\$ 3.500,00/ média: R\$ 6.000,00/ grande: R\$ 12.500,00)

IV - não comunicar tempestivamente à ANTAQ o local e a data do início e término do carregamento ou descarregamento da embarcação afretada por tempo, viagem ou espaço, nas navegações de cabotagem e longo curso: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 625,00/ ME: R\$ 1.500,00/ EPP: R\$ 3.500,00/ média: R\$ 6.000,00/ grande: R\$ 12.500,00)

V - não comunicar tempestivamente à ANTAQ o local e a data da entrada e retirada da embarcação do serviço pertinente, no caso de liberação de embarcação na navegação de longo curso: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 625,00/ ME: R\$ 1.500,00/ EPP: R\$ 3.500,00/ média: R\$ 6.000,00/ grande: R\$ 12.500,00)

VI - não comunicar tempestivamente à ANTAQ o local e a data do recebimento e devolução da embarcação afretada que depende de autorização: advertência ou multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 250,00/ ME: R\$ 600,00/ EPP: R\$ 1.400,00/ média: R\$ 2.500,00/ grande: R\$ 5.000,00)

VII - não encaminhar tempestivamente à ANTAQ cópia do contrato de afretamento ou, quando solicitada, tradução juramentada: advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 1.250,00/ ME: R\$ 3.000,00/ EPP: R\$ 7.000,00/ média: R\$ 12.000,00/ grande: R\$ 25.000,00)

VIII - não manter disponível, durante o período do afretamento autorizado, a documentação comprobatória da consulta realizada por meio de outros mecanismos previamente autorizados pela ANTAQ, em caso de impedimento de acesso ao Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio -- SAMA por motivos técnicos: advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 1.250,00/ ME: R\$ 3.000,00/ EPP: R\$ 7.000,00/ média: R\$ 12.000,00/ grande: R\$ 25.000,00)

Art. 24. Constituem infrações administrativas de natureza média:

I - não comunicar a taxa de afretamento ou a existência de remessa cambial do afretamento, ou fazê-lo com valor diverso do realizado: advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. Infração nova (VB - MEI: R\$ 1.250,00/ ME: R\$ 3.000,00/ EPP: R\$ 7.000,00/ média: R\$ 12.000,00/ grande: R\$ 25.000,00)

II - fazer exigências impróprias ou desnecessárias na consulta de afretamento de embarcação ou de liberação de embarcação: advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

Justificativa Técnica: A Resolução Normativa nº 01/15 determina quais informações deverão constar de forma clara e objetiva na circularização, conforme o tipo de navegação (art. 7º, § 4º). Desse modo, as exigências serão consideradas impróprias ou desnecessárias quando não forem justificadas com base naquele dispositivo. É uma Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 1.250,00/ ME: R\$ 3.000,00/ EPP: R\$ 7.000,00/ média: R\$ 12.000,00/ grande: R\$ 25.000,00)

III - não cumprir as obrigações assumidas na oferta de embarcação: advertência ou multa de até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 1.875,00/ ME: R\$ 4.500,00/ EPP: R\$ 10.500,00/ média: R\$ 18.000,00/ grande: R\$ 37.500,00)

IV - bloquear ou manter o bloqueio em consulta de afretamento ou de liberação de embarcação sem que tenha condição de atender ao solicitado: advertência ou multa de até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 1.875,00/ ME: R\$ 4.500,00/ EPP: R\$ 10.500,00/ média: R\$ 18.000,00/ grande: R\$ 37.500,00)

V - deixar de promover consulta, no caso de interrupção do SAMA, a todas as EBN autorizadas na navegação pretendida: advertência ou multa de até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais); e

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 1.875,00/ ME: R\$ 4.500,00/ EPP: R\$ 10.500,00/ média: R\$ 18.000,00/ grande: R\$ 37.500,00)

VI - cancelar circularização após bloqueio válido de EBN, sem justificativa aceita pela ANTAQ: advertência ou multa de até R\$150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 3.750,00/ ME: R\$ 9.000,00/ EPP: R\$ 21.000,00/ média: R\$ 36.000,00/ grande: R\$ 75.000,00)

Art. 25. Constituem infrações administrativas de natureza grave:

I - realizar o subafretamento de embarcação sem autorização ou comunicação à ANTAQ: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. Foi considerada de natureza grave por guardar equivalência com a infração descrita no Inciso II deste artigo. (VB - MEI: R\$ 2.500,00/ ME: R\$ 6.000,00/ EPP: R\$ 14.000,00/ média: R\$ 24.000,00/ grande: R\$ 50.000,00)

II - realizar o afretamento com embarcação estrangeira em desacordo com as informações contidas na circularização, inclusive o transporte de carga em quantidade superior a 10% (dez por cento) do que foi objeto da consulta na circularização, ou fora da faixa circularizada nos casos de afretamento por intervalo de carga: multa de até R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais); e

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 3.750,00/ ME: R\$ 9.000,00/ EPP: R\$ 21.000,00/ média: R\$ 36.000,00/ grande: R\$ 75.000,00)

III - afretar embarcação de bandeira estrangeira sem autorização da ANTAQ: multa de até R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais);

Justificativa Técnica: Infração pré-existente nas normas de afretamento. (VB - MEI: R\$ 7.500,00/ ME: R\$ 18.000,00/ EPP: R\$ 42.000,00/ média: R\$ 72.000,00/ grande: R\$ 150.000,00)

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Caracterizadas as infrações de que tratam os art. 17, inciso III; art. 18, incisos I, II, V e VI; e art. 25, inciso III, a ANTAQ poderá acionar a Marinha do Brasil, com vistas à imediata interdição da operação irregular, assim como a Polícia Federal, o Ministério Público Federal e demais órgãos competentes, quando couber.

Justificativa Técnica: O artigo repete o Art. 32 da Resolução-ANTAQ nº 2.510 na medida em que faculta à ANTAQ acionar outros órgãos nos casos de infrações consideradas mais significativas, quais sejam: operar sem a devida autorização da ANTAQ (art. 18, incisos V e VII e art. 25, inciso III), infrações de segurança (art. 18, incisos I e II) e atuar em desacordo com termo de autorização, legislação, norma regulamentar ou tratado, convenção e acordo internacional ratificado pelo Brasil, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico contemplado na Norma (art. 17, inciso III).

Art. 27. A aplicação de sanções em razão de infrações administrativas estabelecidas nesta Norma observará o disposto na regulamentação da ANTAQ que disciplina a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ, e a dosimetria.

Justificativa Técnica: O objetivo do artigo é referenciar a aplicação de sanções à norma que dispõe sobre o procedimento sancionador (Resolução-ANTAQ nº 3.259/14).

Art. 28. O exercício da fiscalização pela ANTAQ não atenua, limita ou exclui a responsabilidade das EBN, dos armadores, transportadores marítimos ou usuários de arcar com todos os prejuízos que venham a causar ao poder público ou a terceiros.

Justificativa Técnica: O presente artigo repete o texto do Art. 15 da Resolução-ANTAQ nº 2.510/12.

Art. 29. Permanecem válidos os direitos e as obrigações decorrentes dos contratos celebrados antes da vigência desta Norma.

Justificativa Técnica: Trata-se de um dispositivo transitório que garante a efetividade dos contratos assinados antes da vigência da presente Norma.

V. DAS CONCLUSÕES

30. Por todo o exposto, as considerações reduzidas a termo na presente Nota Técnica referem-se a avaliações regulatórias de extrema complexidade e que requerem escolhas não apenas justas, mas técnica e economicamente acertadas, para o desenvolvimento eficiente e equilibrado do setor em que se inserem atividades de tamanha magnitude e importância para o País.

31. Acredita-se que o chamamento dos regulados para contribuírem em audiência pública é de grande valia e uma maneira bastante efetiva no aprimoramento e amadurecimento regulatório da agência a respeito da regulação do serviço adequado na navegação marítima, tema indispensável na regulação do setor e no aumento da competitividade brasileira.

VI. DAS RECOMENDAÇÕES

32. Por oportuno, em cumprimento ao o que foi deliberado em sua 387ª Reunião Ordinária, realizada em 29 de julho de 2015, sugere-se a divulgação do presente Nota Técnica¹ com vistas a subsidiar a manifestação de eventuais interessados na Audiência Pública que tratará da norma proposta.

Rodrigo Guimarães Trajano

Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários
Gerência de Regulação da Navegação Marítima - GRM

De acordo.

Sérgio Augusto Nogueira de Oliveira

Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários
Gerente de Regulação da Navegação Marítima e de Apoio - GRM

Arthur Yamamoto

Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários
Superintendente de Regulação - SRG

¹ A Nota Técnica é um documento emitido pelas Unidades Organizacionais e destina-se a subsidiar as decisões da Agência Reguladora.