



---

*A Soberania da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ sobre as relações de Direito Internacional Privado – Resolução 4.271 de 04 de agosto de 2015: Proposta de Norma*

*ELIANA ALÓ DA SILVEIRA<sup>1</sup>*

---

**RESUMO**

**ANTAQ PRETENDE REGULAR O DEMURRAGE<sup>2</sup>**

A ANTAQ publicou em 04 de agosto deste ano a resolução 4.271, que aprova a proposta de norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas. O que está por trás desta norma é o que os envolvidos neste ramo de atividade poderiam perguntar, já que no capítulo de definições ela já define claramente quem é, armador, empresa brasileira de navegação, empresa estrangeira de navegação; quem atua na navegação de apoio marítimo e de apoio portuário; navegação de cabotagem, navegação de longo curso, transportador marítimo, e, para quem ainda tiver dúvida, define o usuário : como 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. Trata de definir, ainda, o que seja carga prescrita, livre estadia de contêiner (*free time*) e sobre estadia de

---

<sup>1</sup> *Mestre em Direito Internacional, pela Universidade Católica de Santos. Doutoranda em Direito Internacional, pela Universidad Argentina John F. Kennedy, em Buenos Aires. Advogada, com atuação junto a transportadores internacionais de carga. Sócia e Administradora da sociedade de advogados Ruben José da Silva Andrade Viegas Eliana Aló da Silveira Advogados Associados.*

<sup>2</sup> *O Demurrage, palavra de origem inglesa, que significa sobreestadia, originalmente utilizada no meio da navegação para referir-se ao tempo de demora do navio no porto para realizar as operações de embarque ou desembarque da carga transportada. Assim, diz-se que um navio entra em sobreestadia quando o tempo utilizado para carregamento ou descarga for superior ao tempo concedido no contrato de afretamento para a estadia do navio.*



contêiner (*detention/demurrage*), para após estabelecer condições para a prestação de serviços, aplicar multas altíssimas.

Após discorrer sobre questões gerais da navegação e que já são regidas por princípios de direito e leis ordinárias, a ANTAQ adentra a questões de fundo e extremamente relevantes aos transportadores em geral, estabelecendo regras que visam claramente proteger os devedores do *Demurrage*. Assim, em flagrante desrespeito a um documento de circulação internacional, a ANTAQ define que o conhecimento de transporte deverá conter :

**Art. 10.** “I - o valor da sobre-estadia do contêiner;

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.”. Ressalte-se que, poderá ser admitido o termo de responsabilidade, mas se não estiver assim acordado, a multa será de R\$ 200.000,00.

Estabelece, ainda, que caso ocorra o *Demurrage*, o transportador deverá notificar o devedor em até 30 dias após o prazo do *free time*, cuja penalidade poderá ser de advertência até a multa de R\$ 200.000,00.

Outra questão de grande relevância trata do valor para conversão da moeda estrangeira, estabelecendo que a taxa para conversão de câmbio deverá ser a publicada pelo SISBACEN, sob pena que varia de advertência até a multa de R\$ 200.000,00.

Do mesmo modo, retardar, interromper, dificultar o desembaraço aduaneiro ou de alguma forma recusar a entrega da carga, indevidamente, de forma a prejudicar o usuário, poderá lhe ser aplicada a multa de até R\$ 100.000,00. E, deixar de entregar a carga no destino acordado ou cobrar custos extras em caso de supressão de escala, igualmente poderá lhe ser aplicada a multa de até R\$ 200.000,00.



Assim, aqui se apresenta pontos relevantes para os transportadores internacionais de carga, que haverão de adequar seu sistema de gestão, posto que se esta proposta de norma se for aceita e entrar em vigor da forma como está, a repercussão econômica negativa para os envolvidos neste ramo de atividade será exponencial.

### **NATUREZA E FINALIDADE DA ANTAQ<sup>3</sup>**

A ANTAQ foi criada, no ano de 2001, pela Lei 10.233. É uma entidade integrante da Administração Federal indireta e está submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídico de direito público, possui independência administrativa, autonomia financeira e funcional e está vinculada ao Ministério dos Transportes, com sede e foro no Distrito Federal.

São finalidades da ANTAQ implementar as políticas formuladas pelos Ministérios dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte-CONIT. ‘E seu dever regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra estrutura portuária e aquaviária.

O seu fim precípua há de ser garantir a movimentação das pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas. E, ainda, harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias e de entidades delegadas, cujo interesse é preservar o interesse público.

A ANTAQ não deve desviar-se de seu objetivo que é arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

---

<sup>3</sup> Do Regimento Interno . Resolução nº 646 - ANTAQ



Por outro lado, como bem aclarado está por, José dos Santos Carvalho Filho, em sua festejada obra que trata das agências reguladoras, as agências reguladoras se deu o poder de intervir nas relações privadas de forma direta:<sup>4</sup>:

*“A essas autarquias reguladoras foi atribuída a função principal de controlar em toda a sua extensão, a prestação dos serviços públicos e o exercício de atividades econômicas, bem como a própria atuação das pessoas privadas que passaram a executá-los, inclusive impondo sua adequação aos fins colimados pelo Governo e às estratégias econômicas e administrativas que inspiraram o processo de desestatização.*

Assim, sob tal aspecto e em se tratando de agência reguladora, como ocorre com as autarquias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários executa atividades típicas da Administração Pública e, por conseguinte, detém poder normativo/regulamentar.

Não há controvérsia na doutrina ou na jurisprudência no sentido de que o poder regulamentar é a prerrogativa conferida à Administração Pública, com o fim de complementar e pormenorizar as normas da lei, editando atos gerais que permitem a sua aplicação.

Considerando que, a atuação da agência reguladora está limitada a exigência de prévia intervenção legislativa. Pode-se afirmar que o poder regulamentar conferido a ANTAQ é subjacente à lei e pressupõe sua existência.

Entretanto, pode a ANTAQ regular sobre questões de âmbito do direito internacional internacional privado? Estaria a ANTAQ com a resolução 4.271, adentrando em uma esfera acima de seu poder ? Tem a ANTAQ, um órgão regulador interno, poder de normatizar procedimentos instituídos há tempos pelos meios do direito internacional ? Se a estas respostas for respondido sim, demonstra que se estaria diante de um ato de soberania de uma agência reguladora sobre normas de direito

---

<sup>4</sup> Manual de direito administrativo - p. 484/485.



internacional. E, essa é a questão de direito que mais pode vir a ferir a ordem internacional, se os operadores do direito e pessoas ligadas a área do transporte internacional permitirem que a ANTAQ regule normas para elaboração e execução contrato de transporte marítimo, se se atentar as normas internacionais que já regulam o transporte aquaviário por todo o mundo.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Curso de direito administrativo* – Rio de Janeiro: Forense, 2012.

BRASIL. LEI FEDERAL n.º 10.233/2001, de 05 de junho de 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10233.htm)

BRASIL. LEI FEDERAL n.º 12.815/2013, de 05 de junho de 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/ Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/ Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)

CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de direito administrativo*. 25. ed. rev., ampl. e atual. até a Lei n.º 12.587, de 3-1-2012. – São Paulo: Atlas, 2012.

DE MELLO, Celso Antônio Bandeira. *Curso de Direito Administrativo*. 22ª edição. São Paulo, Malheiros, 2006.

DE MELLO, Rafael Munhoz. *Princípios constitucionais de direito administrativo sancionador*. 1ª edição. São Paulo: Malheiros, 2007.

OLIVEIRA, José Roberto Pimenta. *Princípios da razoabilidade e da proporcionalidade*. São Paulo: Malheiros, 2006.

SUNDFELD, Carlos Ary. *Direito administrativo ordenador*. 1ª ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

VITTA, Heraldo Garcia. *A sanção no Direito Administrativo*. 1ª edição. São Paulo: Malheiros, 2003.