

ANTAQ DISPÕE SOBRE A OFERTA DE SERVIÇOS, *DETENTION* E *DEMURRAGE* E FIXA PENALIDADES

Finalmente após três anos, a ANTAQ conseguiu aprovar, em 21/12/2017, a Resolução Normativa n.º 18, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas em questões polêmicas, regulando sobre a oferta de serviços, *detention* e *demurrage*.

Após várias discussões em audiências públicas, a ANTAQ conseguiu chegar próximo de um critério de razoabilidade, almejando impor a ordem e fazer justiça, considerando o seu princípio, que foi e é o de coibir abusos até então praticados pelos transportadores e seus agentes.

Seguindo a tendência atual, com foco na solução de conflitos, a Resolução n.º 18 em certo ponto acertou, como na Seção III, Capítulo 5, em que impõe a ordem com a previsão e cobranças da *detention* e do *demurrage*. Os transportadores precisavam resgatar a sobreestadia como era na sua origem, ou seja, os dias livres e os valores têm de ser disponibilizados ao embarcador, consignatário, endossatário ou portador do conhecimento, até a confirmação da reserva, como previsto no art. 19, embora isso já estivesse de forma geral em outros artigos ao longo do texto.

Muita atenção, no entanto, ao que pode ser caracterizado como prática lesiva à ordem econômica, já que o art. 5º, taxativamente elenca como prática lesiva “*aumentar arbitrariamente os lucros, ou exercer de forma abusiva posição dominante.*” Este artigo parece revestir-se de um baluarte contra os altos valores de *demurrage* e *detention* cobrados, que superam na maioria das vezes o custo de frete.

Em outros artigos, como na Seção III, do Capítulo 5, que define a forma da oferta de serviços e a proibição de negativa de embarque ela extrapolou o seu direito de normatização.

Além disso, fomos vencidos quanto à questão da responsabilidade do transportador, quando na supressão de escala, em que deverá entregar a carga, no destino acordado, seguindo o critério de pontualidade, sem custos extras para o usuário.

Do mesmo modo, retardar, interromper, dificultar o desembarço aduaneiro ou de alguma forma recusar a entrega da carga indevidamente, de forma a prejudicar o usuário, poderá lhe ser aplicada a multa.

Assim, nas demais questões a Resolução derrapa em matérias que já cabem às leis ordinárias determinarem e ao judiciário decidirem, demonstrando que o texto extenso foi mais para satisfazer caprichos de defensores ansiosos ou, senão, para arrecadar valores para os cofres públicos.

O lado bom é que a mesma regra que valerá para os armadores, valerá para os demais transportadores emitentes de BL's. Então, o agente de carga, que for consignatário no master, poderá agir nos mesmos moldes contra o importador final, desde que seu representado tenha se adequado às exigências da norma. E o usuário também tem a responsabilidade de pagar valores, prestar informações corretas, entregar ou retirar a carga no prazo.

As questões da Resolução, portanto, são de ordem prática, e se seguirem as diretrizes ali postas haverá o equilíbrio. Basta adequar-se e somente quem resistir e não se adequar cometerá infração e estará sujeito às penalidades ali impostas.

É certo que, infelizmente, as penas pecuniárias têm que existir, eis que sem elas as regras não são cumpridas, já que em nosso país este parece ser o único meio pelo qual se aprende.

Por Eliana Aló da Silveira, Advogada, Sócia de Ruben Viegas – Eliana Aló Advogados Associados, Mestre em Direito Internacional, pela Universidade Católica de Santos. Doutoranda em Direito Internacional, pela Universidad Argentina John F. Kennedy, em Buenos Aires.