

Setor portuário de Santa Catarina: desafios e perspectivas

Reunião emergencial da Câmara de Transporte e Logística

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA -
FIESC

19 de novembro de 2024

LUCAS SAMPAIO ATALIBA
Assessor Técnica / Gerente-substituto
Gerência Regional Sul - Florianópolis (GREFL-Sul)





Movimentação Portos públicos e instalações portuária de SC

em toneladas (t) (2024: jan;fev;mar;abr;mai;jun;jul;ago;set)

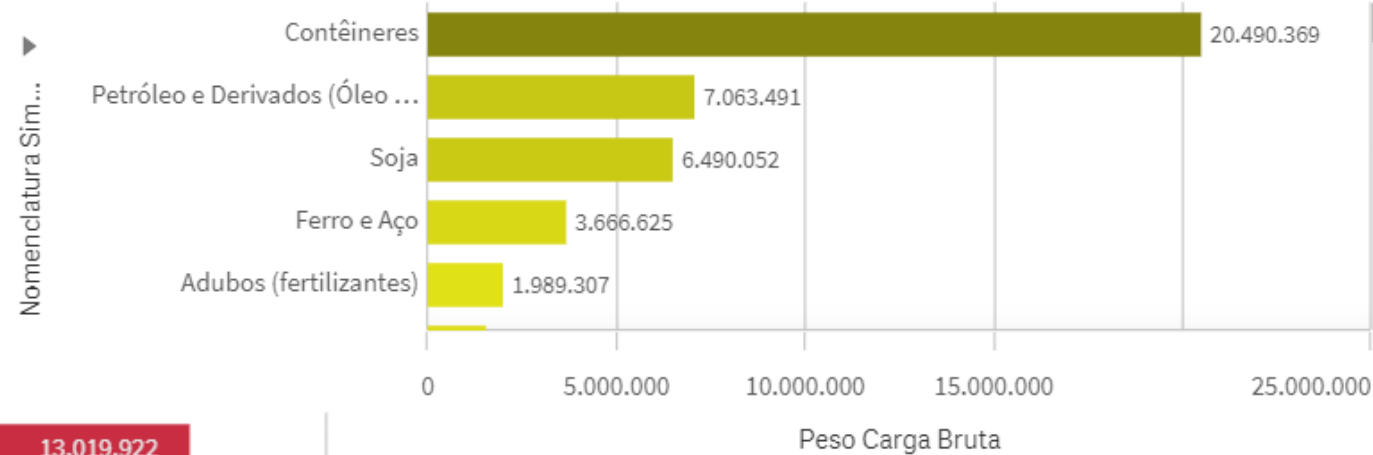
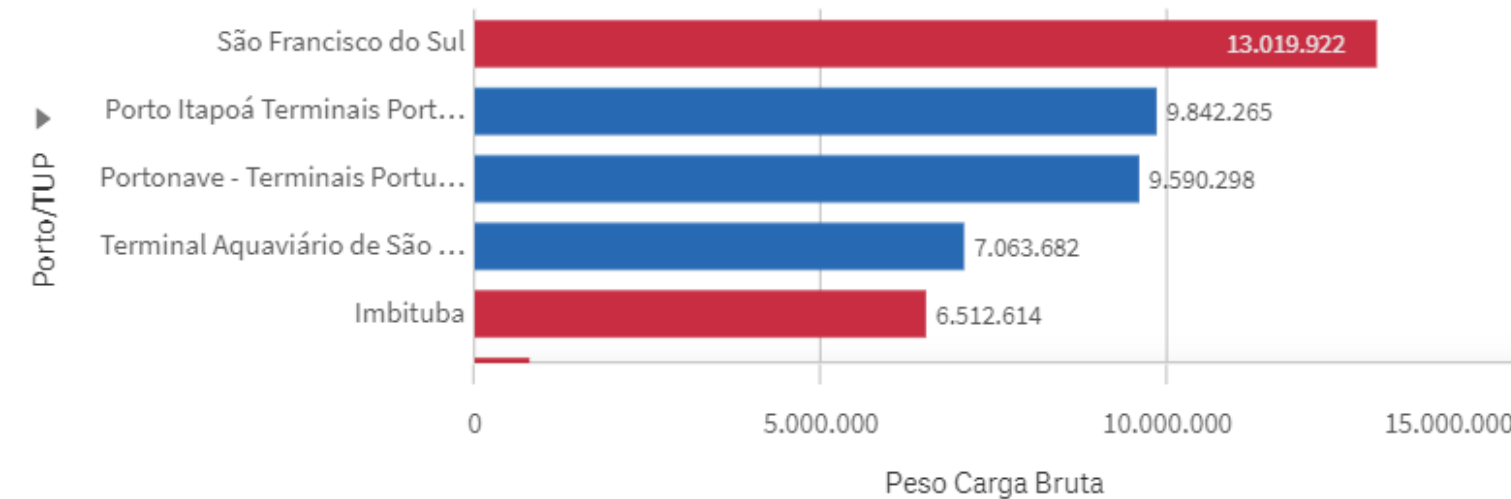
SFS: **+4,9%**

Imbituba: **+13,4%**

Itapoá: **+18,4%**

Navegantes: **-16,6%**

em toneladas (t) (2024: jan;fev;mar;abr;mai;jun;jul;ago;set)



Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.

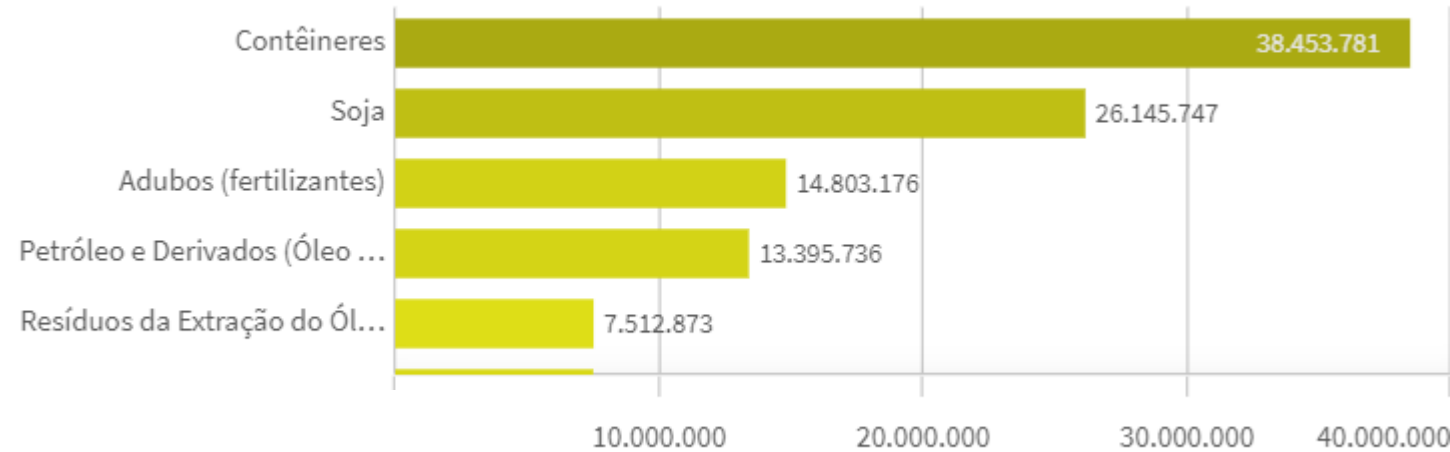


Movimentação portuária: PR, SC e RS

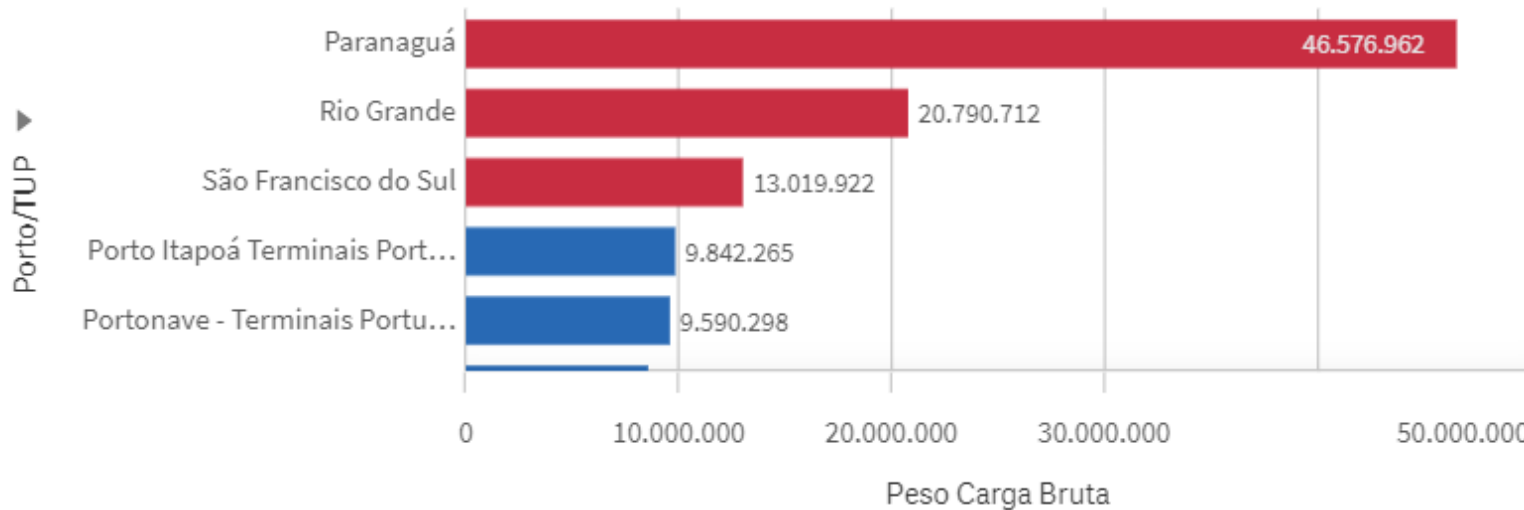
em toneladas (t) (2024: jan;fev;mar;abr;mai;jun;jul;ago;set)

- Paranaguá: ↑ 8,3%
- Imbituba: ↑ 13,4%
- SFS: ↑ 4,9%
- Rio Grande: ↑ 6,6%
- Itapoá: : ↑ 18,4%
- Navegantes: ↓ 16,6%

Nomenclatura Sim...



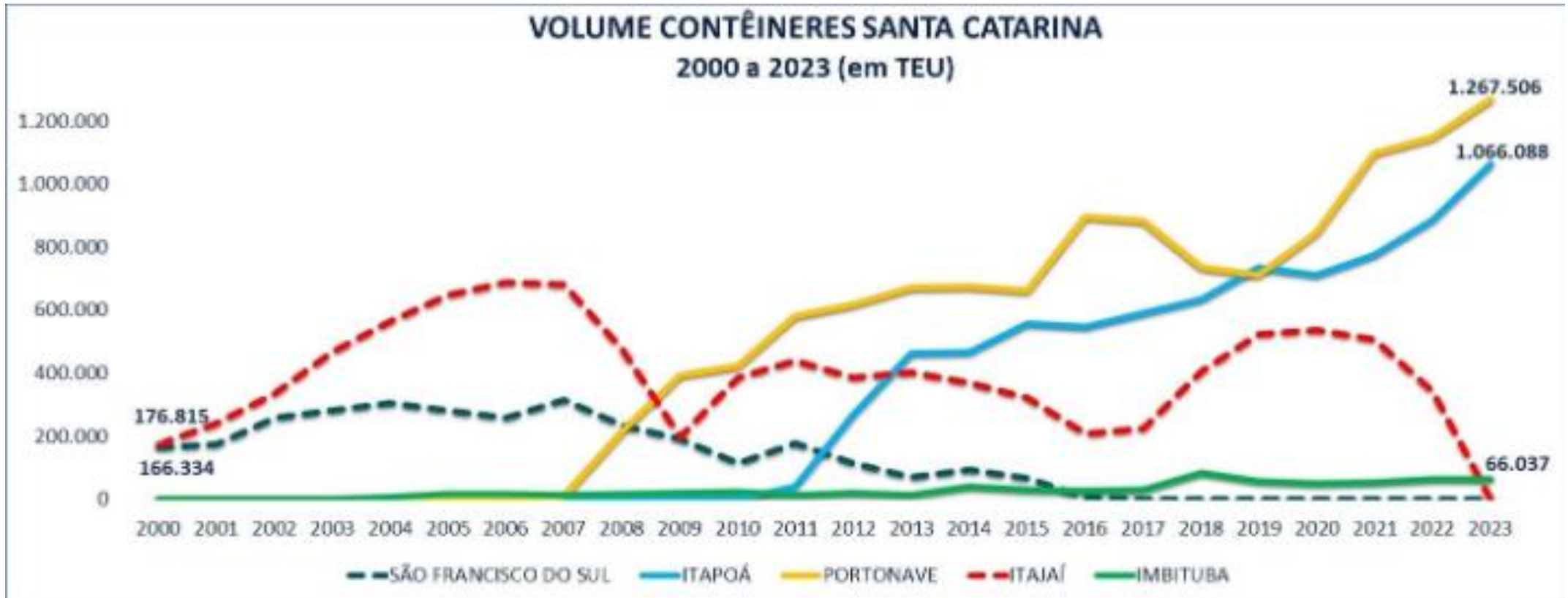
em toneladas (t) (2024: jan;fev;mar;abr;mai;jun;jul;ago;set)



Paranaguá: 5º maior porto BR em movimentação;



Movimentação terminais de contêineres SC em 2023



Movimentação terminais de contêineres 2024

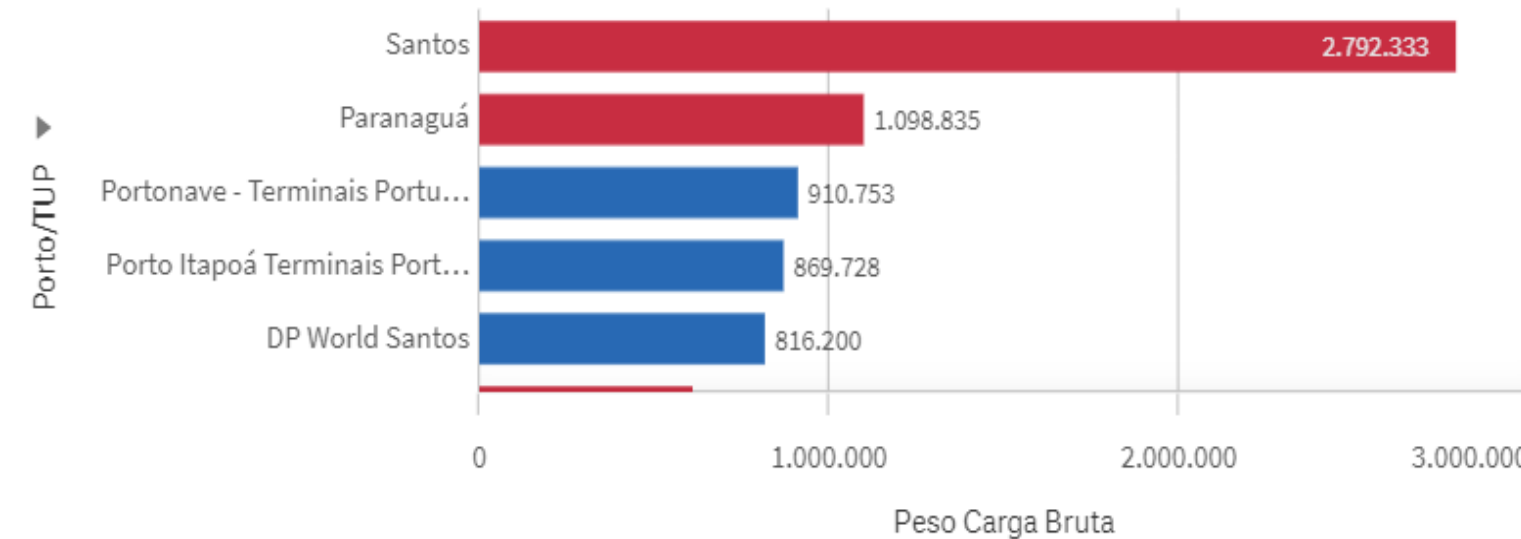
Movimentação de Contêineres (2024:Jan - Set)

em TEUs (2024: jan;fev;mar;abr;mai;jun;jul;ago;set)

10.148.009▲17,73%

(2023) 8.620.091

- Alta de **quase 20%**
em relação ao mesmo
período de 2023;



Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.

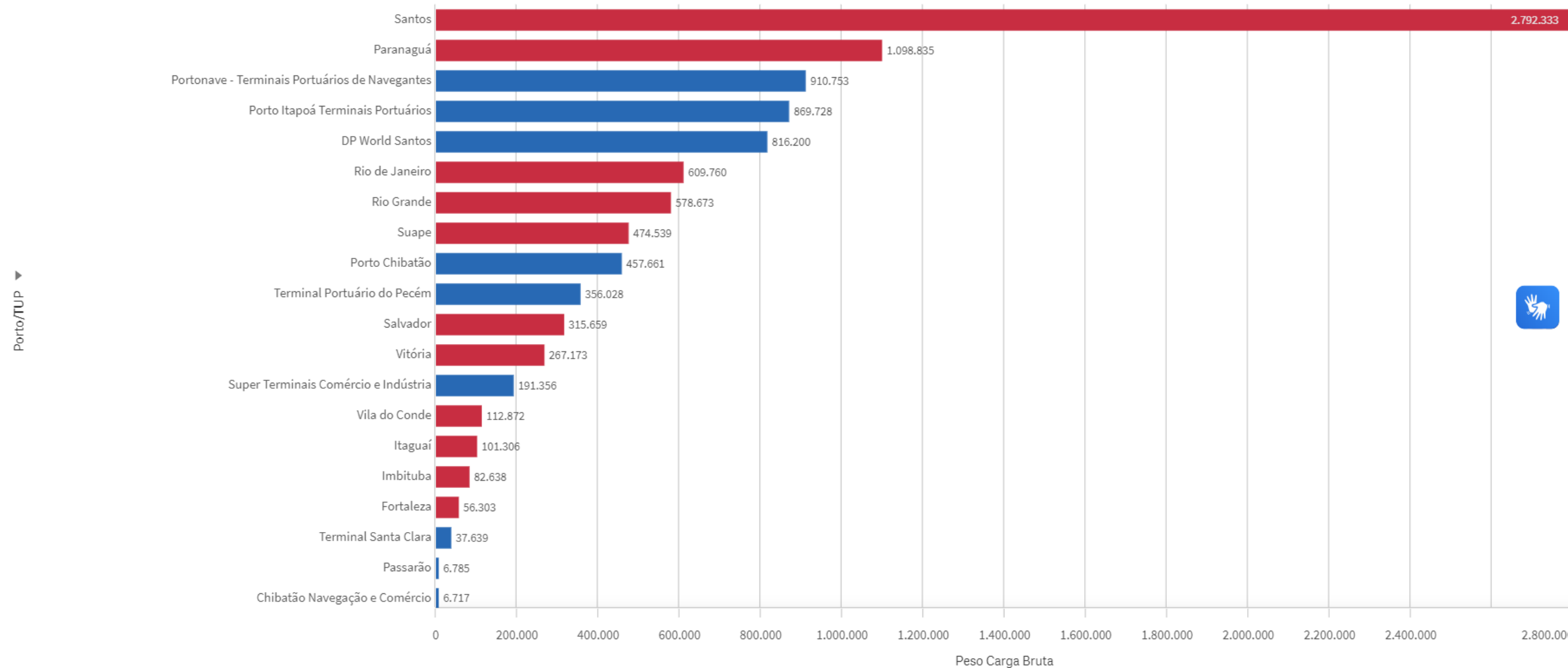
Entre jan a maio/24, a Balança Comercial cresceu 3,9%.
Perspectiva de crescimento PIB brasileiro 2024 de 2,43% (boletim FOCUS). Previsão revisada já superior a 3%;

E a capacidade instalada de infraestrutura cresceu quanto?

TCP: crescimento de **31,4% (até set);**

- Portonave: queda movimentação de **10,8% (até set)**
- Itapoá: crescimento de **11% até set; 25,3% (até jun)**
- Imbituba: crescimento de **81,5%**
- Rio Grande: crescimento de **26,5%**
- Santos (BTP + Santos Brasil): crescimento de **15% (até jun 24,9%)**
- DPW: crescimento de **14,4%**

em TEUs (2024: jan;fev;mar;abr;mai;jun;jul;ago;set)



Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.

TERMINAIS DE CONTÊINERES em Santa Catarina - movimentação e infraestrutura no mercado relevante imediato (PR e SC) e estendido (PR,SC e SP) - áreas de influência parcialmente sobrepostas

	Paraná	SANTA CATARINA				Santos / São Paulo		
	TCP	Itapoá	Portonave	JBS Terminals Itajaí	Santos Brasil Imbituba	Santos Brasil Santos	BTP	DP World Santos
Instrumento contratual	Arrendamento	Terminal Uso Privado (TUP)	Terminal Uso Privado (TUP)	Arrendamento transitório	Arrendamento	Arrendamento	Arrendamento	Terminal Uso Privado (TUP)
Movimentação Estatístico Aquaviário em 2023	1.186.267	1.066.088	1.267.506	-	66.037	~1.8mi	~1.5mi	972.160
Movimentação Estatístico Aquaviário 2024 (até s	1.098.835	869.728	910.753	2650	82.638	~1.5mi	~1.292mi	816.200
Posição geral em movimentação Brasil em 2024	3º	5º	4º	-	17º	1º	2º	6º
Capacidade estimada de movimentação (TEUs/ANO) em 2023	2,5mi	~1,5mi	1,5mi	~450 mil* se considerada apenas área arrendada	~150mil*	2.2 mi	~1,6mi	1,2mi
Capacidade estimada de movimentação (TEUs/ANO) em 2024	2,5mi	~1,8mi	1,5mi	~450 mil* se considerada apenas área arrendada	450mil*	2,5mi	~2mi	1,2mi
Área aproximada (em m²)	300 mil m²	~455mil m²	~400 mil m²	79.200 m² (área arrendada)	~76mil m²	610 mil m²	~454 mil m²	207 mil m²
Capacidade estática (em mil TEUs)	42.798 mil	~31 mil	30 mil	~14 mil (área arrendada)	-	-	34500 mil	-
Tamanho do cais (em m) / Qntd de berços	980/ 3* berços	800 (3* berços)	900 (3* berços)	1035 (4* berços de atracação, sendo berços 1 e 2 arrendamento, 3 preferência e berço 4 do Porto Público)	~410m	1510 m (1200 + 310 m do TEV)/ 5 berços	1108 m (3 berços)	1100 (3 berços)
Tomadas Reefer	5268	3972* (até o final de 2024)	3270	~1400	~300	~2000	~2128	~1000
PORTÊINERES (STS)	8	7	6	2	2	13	8	-
RTGs	40	27	18	0	0	39	30	-
Gates	3 gates (10 lanes)	8	8	4	2	17	16	-
LINHAS DE NAVEGAÇÃO (em setembro de 2024)	21 (19 longo curso e 2 de cabotagem)	14 (11 longo curso + 3 cabotagem)	12 (10 longo curso + 2 cabotagem)	5* (anunciadas para início da operação a partir de outubro/24)	4 (2 longo curso + 2 cabotagem)	13	9	13

Elaborado por Lucas Sampaio Ataliba©

Linhas de Navegação no Brasil (setembro de 2024) | **Terminais de Contêineres no mercado relevante estendido de SC (SP, PR, SC e RS)**

Destino	Serviços Diretos	SBSA - SSZ	DPW	SSZ - BTP	PNG	IOA	NVT	ITJ	IBB	RIG
Ásia	ASIA / ASAS	*		*	*	*				
	ESAPSEASYESI		*		*		*			
	ESAZYSEASZYES	*			*	*	*			
	IPAMEHA / ASE /			*	*	*	*			*
	NEW SANTANA			*	*					
	CARIOCA			*	*	*		*	*	
FL			*	*	*	*			*	
Subtotal Ásia	7	2	2	4	7	3	4	1	1	2
Africa	SAA	*	*		*		*			
Subtotal África	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0
Mar do Norte	SAEC / RIVER EP	*			*					*
	STRING / ECE /			*	*	*				*
	GUYANA B									
	NORTH BRAZIL				*					
	NEUR-SAM*				*					
ESE 2 / LUB			*		*					
Subtotal Europa Norte	6	1	1	1	4	2	0	0	0	2
Mediterrâneo e Oriente Médio	MMERT / MSE /	*		*	*	*				
BOSSA NOVA / SIRIUS				*	*	*				
Subtotal Europa Norte	2	1	0	2	2	2	0	0	0	0
Curta Costa da América da	USA STRING /			*	*		*			*
TANG / SEC	*					*				*
Subtotal Curta Costa Am Norte	2	1	0	1	1	1	1	0	0	2
EUA / Golfo	651 / UCLA 2 /		*		*		*			*
	UCLA / GRS /			*	*	*				*
	NEW BRASEE			*	*				*	
	ZET - TONGAN	*			*	*				
	AMAZON / CEI									
MARAU										
Subtotal EUA / Golfo	6	1	2	1	4	2	1	0	1	1
Curta Costa AS	ABAC /	*				*				*
COMOSUB										
Sub-total longo curso	25	8	6	9	19	11	7	1	2	8
Cabotagem & Mercantil	ALCT 1 / MARAU	*		*						*
	ALCT 2	*				*			*	*
	ALCT 3	*				*				
	ALCT 4									
	NORCOAST	*			*					
	ATLANTICO SUL		*				*			*
	AMAZONAS		*			*				
	EXPRESSO	*	*		*		*			
	SHUTTLE NVT							*		
	SHUTTLE NVT							*		
	SHUTTLE RIO /	*	*							
	ATLAS	*							*	
	BBM									*
	AFAT									
AFAT - SAEE										
PARAMA										
Subtotal Cabotagem	16	7	4	1	2	3	3	0	2	3
TOTAL	41	15	10	10	21	14	10	1	4	11

Competição no mercado relevante

- Em 09/24, há 41 serviços diretos de navegação no Brasil: 25 longo curso e 16 feeder ou cabotagem;
- O Brasil voltou a ter 7 linhas de navegação diretas para a Ásia;
- Estreia da primeira rota direta ligando um porto brasileiro diretamente à Ásia sem conexão com outros portos: "cabotagem mercosulina" no Tecon Rio Grande (Wilson Sons);
- O crescimento de número de serviços *shuttle* ligando os portos de Navegantes e Santos ao Rio de Janeiro e ao Espírito Santo, como uma consequência direta do congestionamento naqueles portos;
- O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) recebe 19 dos 25 serviços de longo curso a virem para a costa brasileira, bem como mais da metade (21) das linhas de navegação no país (41);
- Itapoá recebe 14 serviços diretos, sendo 11 de longo curso e 3 de cabotagem.
- Navegantes recebe 10 serviços diretos, sendo 7 de longo curso e 3 de cabotagem/Shuttle;
- SBSA-IBB: 4 serviços* (2 longo curso + 2 feeder/cabotagem)
- das 7 linhas atualmente ligando a costa brasileira à Ásia, todas escalam em Paranaguá, 4 (quatro) em Navegantes e 3 (três) em Itapoá;
- das 7 linhas de longo curso que atualmente escalam em Navegantes, todas também escalam em Paranaguá/SC;
- das 11 linhas de longo curso de Itapoá/SC, 10 também escalam em Paranaguá.



A pressão sobre serviços retroportuários: os depósitos (DEPOTs)

Capacidade estimada Terminais de Vazios no complexo Itajaí/Navegantes

Associados ao SINTER

Nome	Capacidade (TEUS)
Rogério Philip	12000
Conexão Marítima	9200
Conlog (DEEP)	8000
Rogério Philip Itajaí-ALS	6000
Oceanic	4800
Atlantis	11000
Total	51000

Não Associados ao SINTER

Nome	Capacidade (TEUS)
Beviane	7000
Brasmar (Maersk)	1000
MEDLOG (MSC)	11000
Total	19000

Outros Depósitos Pequenos Alternativos Utilizados como Pulmão

Nome	Capacidade (TEUS)
Elite Cargo	1000
Embrateiner	800
Orion	800
TDR	500
Fibtralog	1000

Capacidade Estática Aproximada: 74100 TEUS

Em junho 2024, prazo médio janelas depots no complexo ITJ-NVT é **D+2, D+3**



A pressão sobre serviços retroportuários: os depósitos (DEPOTs)

Capacidade estimada Terminais de Vazios no Complexo Itapoá-SC

Nome	Capacidade estimada (TEUS)	Área (em m ²)	Capacidade Estática Aproximada: 21000 TEUS
Lechmann	8000	80.000	
ATM/APM	6000	70.000	
Ziran	3000	35.000	
Deep	4000	45.000	
Elite	Incerto	90.000	
Total	~ 21000		Em junho 2024, prazo médio janelas depots no complexo ITJ-NVT é <u>D+8, D+10</u>

Capacidade estática estimada dos depósitos em SC não supera 100K TEUs, num mercado de + de 200k Teus/mês e aproximadamente 2,5mi TEUs ano



Consequência: aumento de custos

Customer Advisory - PCS Paranaguá BRAZEX

quarta-feira, 5 de junho de 2024

Prezado Cliente,

Em decorrência do contínuo congestionamento nos portos do sul do Brasil, causando interrupções de serviço envolvendo aumento dos custos operacionais e consumo extra de combustível, e com o objetivo de manter a qualidade do serviço, a CMA CGM implementará, a partir de 1º de julho de 2024*, uma Port Congestion Surcharge de USD 150/contêiner sobre todo tipo de carga embarcada em Paranaguá (serviço BRAZEX) para Costa Oeste da América do Sul, Golfo e Costa Leste dos EUA, Canadá, Caribe, Colômbia, América Central, México, Venezuela, Guianas e Suriname, em adição ao frete marítimo até 31 de dezembro de 2024.

A relativa PCS considerará a data de embarque* indicada no BL.

Destino coberto pelo FMC

Data de início FMC:

- Porto a Porto: contêiner cheio no terminal
- Porta a Porto: contêiner recolhido pelo cliente

Estamos à sua inteira disposição caso necessite de detalhes adicionais.

Atenciosamente,
CMA CGM



CMA CGM implements reefer surcharge from Brazil

August 14, 2024



CMA CGM reefer containers

French ocean carrier CMA CGM will apply a new peak season surcharge (PSS) to reefer containers originating from the port of Rio Grande in Brazil.

CMA CGM said the PSS will be US\$300 per refrigerated unit and will be effective from 7 September.

CMA CGM aplicará sobretaxa para contêineres reefers (PSS) exportados a partir do Porto de Rio Grande no valor de US\$300 por contêiner reefer.

A cobrança inicia-se a partir de 7 de setembro.



Principais problemas identificados pela Fiscalização da Antaq

- Ausência de janelas nos depósitos para devolução dos contêineres e respectiva cobrança de demurrage;
- Rolagem de carga sucessivas e cobranças de sobre-estadia (longstanding ou detention);
- Ausência de janelas para depósitos nos terminais portuários na exportação e respectiva cobrança de detention;
- Faturamento de preços de frete em valores muito superiores ao confirmado no Booking, em razão das rolagens sucessivas;
- Cobranças de taxas adicionais por depósitos; assinatura de termo de responsabilidade com cláusula sumária responsabilizando inclusive por cobrança de demurrage que não deu causa;
- Recusa do embarque pelos transportadores (emissão de Booking) em razão de alegadas dívidas;



A natureza dos depots como serviços retroportuários inerentes à operação de contêineres

- Fatores que afetam a demanda por serviços portuários: performance da economia, estágio de desenvolvimento econômico e padrão de produtos (commodities) transacionados, localização geográfica (acesso marítimo e **interconectividade da hinterlândia**), **disponibilidade de capacidade portuária**, custo total da operação, dentre outros.

DEPOT: estrutura necessária para operação logística do transportador marítimo, que o indica como local onde o usuário deve devolver o equipamento. O usuário, portanto, não tem gestão sobre a ocupação do depot. Limita-se a cumprir o contrato de devolver no local indicado dentro do prazo estipulado.

- No Brasil, a área retroportuária/secundária não está diretamente inserida nos instrumentos de planejamento portuário. Deixa-se a cargo do mercado, porém a volatilidade da demanda de contêineres e a relativa alta estrutura de custos de instalação não favorecem o desenvolvimento desse mercado no Brasil.
- DEPOTs, mercado incompleto: restrição de escolha, informação assimétrica, custos de transação, poder de mercado, falhas de coordenação e planejamento, inflexibilidade e inovação limitada.



Resolução 62 – direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e empresas de navegação

- Não se aplica a portos organizados e terminais portuários;
- Definições importantes:
- Quem é o agente intermediário?
 - Todo aquele que intermedeia a operação de transporte entre usuário e transportador marítimo. Podendo ser:
 - a) **Agente transitário:** coordena e organiza o transporte de cargas (tarefas anteriores ou posteriores ao transporte marítimo). **Não é responsável por emitir o Bill of Lading (BL)** (conhecimento de embarque)
 - b) **Agente marítimo:** representa o transportador marítimo efetivo (proprietário ou afretador). Contrata, em nome deste, serviços ou o representa perante usuários e autoridades competentes.
 - c) **Transportador Marítimo Não Operador de Navios (NVOCC):** PJ, que não é o armador ou o proprietário do navio, responsabiliza-se perante o usuário pela prestação do serviço de transporte, emitindo BL, e subcontratando transportador marítimo efetivo.



Resolução 62 – direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e empresas de navegação

- Livre estadia do contêiner (*free time*): **prazo acordado**, livre de cobrança, para o uso do contêiner, conforme o contrato de transporte, BL, confirmação da reserva de praça (*booking confirmation*) ou qualquer outro meio;
- Sobre-estadia de contêiner: valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para a sua devolução;

Art 21. **A responsabilidade do embarcador/consignatário termina no momento da devida entrada do contêineres cheio na instalação portuária de embarque**, ou com a devolução do contêiner vazio no local acordado;

§ 1º **Caso o embarcador decida postergar o embarque do contêiner por qualquer motivo, ou dê causa ao postergamento, a contagem do prazo da sobre-estadia somente se encerrará no momento do efetivo embarque.**

§ 2º A contagem do prazo de livre estadia do contêiner será suspensa em decorrência de:

- I - fato imputável diretamente ao próprio transportador marítimo, ao proprietário do contêiner, ou ao depósito de contêineres (*depot*); ou
- II - caso fortuito ou de força maior, se não houver se responsabilizado por eles expressamente.

§ 3º A contagem da sobre-estadia que já tiver sido iniciada não se suspende na intercorrência de caso fortuito ou força maior.



Resolução 62 – direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e empresas de navegação

Dever dos transportadores marítimos e agentes intermediários: prestação do serviço adequado com regularidade (frequência e escalas ofertadas aos usuários); continuidade, eficiência; segurança; atualidade; generalidade; modicidade; pontualidade;

"Art. 3º Os transportadores marítimos de longo curso e cabotagem e os agentes intermediários devem observar permanentemente, no que couber, as seguintes condições para a prestação do serviço adequado: [...]"

III - eficiência, por meio do(a): [...]"

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 terceiros.

Art 8º IV: vedados métodos comerciais coercitivos e desleais, bem como práticas e cláusulas em descumprimento à lei, normas, regulamentos, inclusive por parte de intermediadores. (Art 8º IV complementação dada pela Resolução 101)

- **Art. 8, VI - obter comprovação de valores cobrados a título de restituição.** (nova redação dada pela Resolução 101)



Resolução 62 – direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e empresas de navegação

- **Art 10. Direito dos transportadores marítimos e agentes intermediários.** Poderão recusar o transporte na hipótese de:
- **V – inadimplência comprovada do usuário perante o transportador marítimo a ser contratado;**
- Art. 12. Os transportadores marítimos e agentes intermediários poderão reter mercadorias ou BL até a liquidação do **pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa.**
- Art. 14. Em caso de supressão de escala, os transportadores marítimos efetivos deverão adotar as medidas necessárias para a entrega da carga no destino acordado, cumprindo o critério de pontualidade, sem a cobrança de custos extras para o usuário, salvo nas situações de avaria grossa.
- Art. 15. É vedada a cobrança ao usuário ou embarcador das despesas pela armazenagem adicional e outros serviços prestados em decorrência do não embarque das cargas no prazo previamente programado, salvo se aquele lhe der causa.
- Câmbio-referência para conversão do frete e demais taxas: taxa de conversão de câmbio do SISBACEN, considerando eventuais custos financeiros adicionais (art. 5, §1 e 2§);



Resolução 62 – Principais infrações

- Art. 27 (média): I – taxa de conversão abusiva (multa até R\$ 100mil);
III - cobrar preços, fretes, taxas ou sobretaxas que não tenham sido previamente acordados, ou cobrar valores diferentes daqueles previamente acordados, conforme o disposto no art. 4º: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
V - não apresentar quando solicitado pelo usuário nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços prestados, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e
VI - cobrar valores a título de restituição sem comprovação: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).
- Art. 28 (grave): III - impor em contrato cláusulas em descumprimento à lei, normas, regulamentos ou tratados, convenções e acordos internacionais ratificados pela República Federativa do Brasil: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);

Infrações específicas dos transportadores marítimos e agentes intermediários

Art. 30. Constituem infrações administrativas de natureza média:

I - cobrar valor de sobre-estadia de contêiner referente ao prazo de livre estadia: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

VI - cobrar do usuário ou do embarcador as despesas pela armazenagem adicional e outros serviços prestados em decorrência do não embarque das cargas no prazo previamente programado, salvo se aquele lhe der causa: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

VII - deixar de entregar a carga no destino acordado, ou cobrar custos extras para o usuário em caso de supressão de escala, salvo situações de avaria grossa: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

IX - deixar de arcar com os custos e serviços decorrentes da armazenagem adicional, quando for o responsável, considerando ainda o risco inerente à atividade que exerce: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais). (INSERIDO PELA RESOLUÇÃO Nº112, DE 12/03/2024)



Resolução 72 – movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral em instalações portuárias

- **Art. 15 Resolução 62/2021: É vedada a cobrança ao usuário ou embarcador das despesas pela armazenagem adicional** e outros serviços prestados em decorrência do não embarque das cargas no prazo previamente programado, salvo se aquele lhe der causa.
- Resolução ANTAQ nº 72/2022: Art. 6º **A armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas não embarcadas em navio e prazo previamente programados nas rotinas de exportação**, bem como aqueles prestados às mercadorias não entregues no prazo devido aos importadores ou consignatários na importação, **serão cobrados pela instalação portuária ou pelo operador portuário diretamente ao responsável pelo não embarque das referidas cargas.**
- Note-se que **o dispositivo expressamente veda a cobrança do usuário que não lhe deu causa, não havendo vedação absoluta à cobrança do serviço, mas tão somente que tal cobrança se dê em face daquele que a motivou. Se, por um lado, o terminal prestou o serviço e por ele deve receber, por outro lado o usuário que cumpriu integralmente suas obrigações não poderia ser onerado se não é responsável e tampouco pode adotar qualquer medida para evitar a omissão ou o atraso do navio.**



Resolução 72 – movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral em instalações portuárias

- O que um terminal de contêineres efetivamente faz?
- O que um terminal de contêineres vende?

Ponto de vista da fiscalização GREFL:

- **A natureza do transporte marítimo de cargas pressupõe uma cadeia de, pelo menos, três elos comerciais necessariamente inter-relacionados:** o usuário (exportador/importador), o terminal portuário e transportador marítimo.
- **O terminal oferece comercialmente disponibilidade de armazenagem, movimentação e embarque de cargas em linhas de navegação de transportadores marítimos com os quais tem relação comercial e cuja regularidade - e conseguinte estimativa de chegada (ETA) - compõe sua oferta comercial junto aos usuários exportadores.**



Resolução 72 – movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral em instalações portuárias

- Repisa-se: a armazenagem é uma relação comercial estabelecida entre usuário embarcador e terminal, sendo um serviço prestado por este, com base na oferta comercial, deste para aquele, de que possui atracação regular/periódica de linhas de navegação do transportador marítimo para destinos de interesse do usuário embarcador. Essa promessa comercial do terminal portuário é a responsável primordial para atrair carga, cuja propriedade é dos usuários embarcadores, para as instalações do terminal e, assim, vender serviços associados.
- **Portanto, sem a relação jurídica entre terminal portuário e transportador marítimo, não existiria a relação jurídica entre terminal portuário e usuário embarcador, uma vez que o terminal é elo. Dado que a relação jurídica do terminal junto aos usuários decorre do compromisso comercial firmado com os transportadores marítimos, percebe-se que estão os três umbilicalmente inter-relacionados, porém as responsabilidades de cada um não podem ser atribuídas ao outro.**



Resolução 112/2024 – a matriz de risco para identificação do agente responsável pela armazenagem adicional de cargas (art. 6º, Res. 72)

- Estabelece critérios para identificação do agente responsável pela armazenagem adicional de carga e por serviços e custos decorrentes nas instalações portuárias;
- Matriz de risco não é exaustiva e deve ser utilizada na apuração de caso concreto que objetivem identificar o agente responsável pela armazenagem adicional e pelos serviços e custos decorrentes nas instalações portuárias, considerando o risco inerente à atividade exercida por cada agente.
- Inclusão de infrações na Res 62 (transportadores e agentes intermediários) e na Res 75 (instalações portuárias);
- Foco: risco da atividade. “Qual o agente que tinha mais condições de interceder, no momento específico, para evitar a intercorrência?”
- Nem sempre o agente terá diretamente dado causa ao evento passível de gerar custos com a armazenagem adicional, mas poderá suportar esses custos, em virtude do risco intrínseco a cada atividade.

ANEXO

(RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 112, DE 12 DE MARÇO DE 2024)

Evento	Causas	Responsabilidade pelo Risco
Atraso na entrada da carga na instalação portuária	Gestão logística do <i>gate</i> do terminal	Instalação portuária
	Problemas logísticos rodoviários (acidentes, congestionamento, bloqueios, planejamento logístico etc.)	Comércio e logística de cargas (usuário).
	Greve de caminhoneiros	Comércio e logística de cargas (usuário).
Atraso para embarque da carga já armazenada	Greve ou outros movimentos de servidores da Receita Federal ou outros órgãos intervenientes	Comércio e logística de cargas (usuário).
	Atuação da administração pública (restrições aduaneiras e sanitárias), ou não embarque por decisão do usuário	Comércio e logística de cargas (usuário).
	Problemas técnicos da instalação portuária (sistema, equipamentos etc.)	Instalação portuária
	Problemas técnicos do operador portuário, quando as operações ocorrerem na infraestrutura comum do porto organizado	Operador Portuário
	Corte de carga por decisão do operador portuário, quando as operações ocorrerem na infraestrutura comum do porto organizado	Operador Portuário
	Indisponibilidade de berço dentro da janela de atracação (dragagem de berço, atraso do navio precedente, baixa produtividade etc.)	Instalação portuária
	Ajustes na gestão comercial (<i>overbooking</i> , corte de carga, quebra de lote/cut&run)	Transportador Marítimo

	Corte de carga por decisão da instalação portuária	Instalação portuária
	Problemas técnicos na embarcação	Transportador Marítimo Efetivo
	Omissão de escala ou interrupção abrupta da operação de entrada da embarcação (inclusive se causados por problemas de acesso ao canal do porto)	Transportador Marítimo Efetivo
	Atraso na chegada do navio ao porto, devido à gestão náutica (<i>planning, schedule</i> , intempéries, variação de maré, descasamento do ETA à janela de atracação pré-estabelecida, etc.), acidentes ou problemas técnicos no percurso, aventura marítima, atrasos em portos anteriores, informação errada de ETA de acordo com a Janela de Atracação pré-estabelecida, etc.	Transportador Marítimo Efetivo
Atraso para retirada da carga na instalação portuária	Greve de caminhoneiros	Comércio e logística de cargas (usuário).
	Atuação da administração pública (Restrições aduaneiras e sanitárias)	Comércio e logística de cargas (usuário).
	Greve ou outros movimentos de servidores da Receita Federal ou outros órgãos intervenientes	Comércio e logística de cargas (usuário).
	Problemas logísticos rodoviários (acidentes, congestionamento, bloqueios, planejamento logístico etc.)	Comércio e logística de cargas (usuário).
	Problemas técnicos da instalação portuária (sistema, equipamentos, etc.)	Instalação portuária
	Problemas técnicos do operador portuário, quando as operações ocorrerem na infraestrutura comum do porto organizado	Operador Portuário



Encaminhamentos possíveis pela Antaq

- Resolução nº96/2023 – Antaq: a arbitragem como resolução de conflitos entre usuários;
 - Conflitos que envolvem direitos patrimoniais disponíveis (regras contratuais, preços e fornecimento de serviços, instalação de infraestrutura e etc)
 - Procedimentos: Mediação em serviços portuários e de navegação; e afretamento de embarcações; e **arbitragem regulatória em serviços portuários e de navegação.**
- Arbitragem e mediação junto a transportadores marítimos com vistas a:
 - Consulta sobre possibilidade de ampliação do free-time concedido aos equipamentos, dado o aumento da imprevisibilidade, com vistas a mitigar, temporariamente, os efeitos adversos (já que ele também tem dificuldades para retirar os vazios).
 - Enfatizar proibição de cobrança de sobre-estadia do contêiner (demurrage) impossibilitado de entrar no depot/depósito por ausência de janela;
 - Avaliar isenção de custos para os embarcadores de re-emissão de BL em caso de atracções iminentes ou com prazo curto e cujo terminal portuário não assegure poder receber todos os contêineres vinculados àquela atracção. No caso de o embarcador comprovar não haver janela no terminal portuário para a atracção consignada no BL, isentar sobre-estadia até o período razoável para embarque na atracção subsequente;



Encaminhamentos possíveis pela Antaq

- Arbitragem e mediação junto a **transportadores marítimos** com vistas a:
 - Levantamento junto aos transportadores marítimos de contratos com depots da retroárea onde escalam a fim de compatibilizar com a quantidade de carga movimentada naquele porto;
 - Coordenar junto aos depots mais congestionados dos principais portos possibilidade ampliação da jornada de trabalho (18h ou 24h?)
 - Coordenar junto aos transportadores marítimos eventual contratação de mais espaço junto a DEPOTs na retroárea dos portos onde escalam;
 - Recomendar ao poder concedente iniciativas e políticas públicas com vistas a incentivar ampliação da capacidade de depósitos e serviços correlatos na retroárea;
 - Em última instância, incentivar que transportadores marítimos com movimentação expressiva em determinados portos invistam na ampliação da capacidade instalada de depósitos (aquisição, sociedade ou etc);



Encaminhamentos possíveis pela Antaq

Junto aos **terminais**:

- Avaliar mecanismo de abertura de janelas e respeito aos princípios da eficiência e generalidade.
- Discutir esforços conjuntos para disponibilização de berços por meio de proposta comercial atrativa para atracações adicionais (extra-calls) para buscar vazios e balancear relação vazios x cheios (tentar esvaziar/descongestionar) depósitos;
- Incentivar terminais a terem esquema operacional especial prioritário para contêineres cujo DL esteja próximo e não tenha janela disponível para embarque no sistema.
- Quando o terminal aceita/confirma a escala, ele também tem responsabilidade com o usuário embarcador em conseguir receber e embarcar a carga destinada àquela embarcação. Assim, se aceitar encaixar escala, deve ter condições de receber e embarcar a carga.
- Disponibilizar canal de atendimento ao usuário eficiente;
- Facilitar registro ou comprovação pelo usuário das tentativas de agendamento de janelas no sistema interno do Porto; Disponibilizar login para órgão interveniente poder acessar e verificar disponibilidade de janelas;



Meios de apuração de infrações e resoluções de conflitos

- **Denúncia à Ouvidoria da Antaq** : https://www.gov.br/antag/pt-br/canais_atendimento/ouvidoria

Documentos principais necessários para apuração:

- Petição com a narrativa dos fatos e o pedido de providências da ANTAQ
- Reserva de praça (*Booking confirmation*);
- BL/Conhecimento de embarque *master* e *house*, quando for o caso, para verificar a relação entre as partes do contrato, número e tipo de unidades, destino e origem, carga transportada, etc.;
- Fatura(s) ou demonstrativo(s) da(s) cobrança(s) efetuada(s);
- Tracking (rastreo) das unidades (para verificar as datas de ocorrência dos principais eventos relevantes);
- Extrato de movimentação do contêiner no depósito;
- Se exportação: extrato da DU-E (Declaração Única de Exportação);
- Se importação: extrato da DI (declaração de importação) ou da DUIMP (declaração única de importação)



Dúvidas comuns de usuários: cobranças de *depots* relacionadas ao equipamento

- Qual o papel da Antaq em relação a cobranças de *Depots* (depósitos de contêineres) relacionadas às condições de entrega do equipamento? Tais como:
 - **Taxa de lavagem do contêiner;**
 - **Taxa de lavagem química de manchas de óleo em cargas de estufagem e descarga manuais;**
- Falta de janela para entrega do equipamento conforme contrato, o que acarreta cobranças de *demurrage* e custos extras com acomodação temporária do vazio até possibilidade de entrega definitiva;
- **Assinatura de termo de responsabilidade impondo aceitação tácita a quaisquer custos eventualmente cobrados para aceitação dos contêineres entregues; (nulidade de cláusulas abusivas, tentativa de analogia ao CDC – art. 51).**
- Reparação alegadamente indevida de contêineres;
 - cobranças de reparo de ferrugem ou consertos de motor *reefer* transportados como NOR(motor desligado).

OBRIGADO

Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais - SFC
Gerência Regional de Florianópolis - Sul (GREFL-Sul)

LUCAS SAMPAIO ATALIBA
Gerente-substituto Regional Sul - Florianópolis (GREFL-Sul)

