

QUADRO COMPARATIVO – RNº 18/2017 e RNº 62/2021

RN Nº 18/2017	RN Nº 62/2021	REDAÇÃO PROPOSTA SINDICOMIS	JUSTIFICATIVA
<p>Art. 1º Aprovar a Norma 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, na forma do Anexo desta Resolução.</p>	<p>Art. 1º Estabelecer as regras 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. Parágrafo único. Esta Resolução não se aplica aos portos organizados, instalações portuárias, terminais de uso privado, estações de transbordo de cargas, instalações portuárias públicas de pequeno porte, instalações portuárias de turismo e instalações de apoio ao transporte aquaviário.</p>	<p>Art. 1º Aprovar a Norma 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, bem como das regidas pelos contratos de transporte multimodal e estabelece infrações administrativas, na forma do Anexo desta Resolução</p>	<p>Art. 1º - O artigo faz uma classificação de acordo com o tipo de empresa e não de operação. Assim, deixar de mencionar o transporte multimodal deixaria este importante segmento de comércio exterior a descoberto tanto das normas protetivas quanto das normas sancionadoras. Afinal, na parte marítima, o transporte multimodal é regulado pela ANTAQ. Não há, portanto, justificativa para a omissão e se mostra indispensável a inclusão do multimodal na norma, pois é o contrato multimodal que dá base preliminar de toda prestação de serviço.</p>
<p>Art. 2º (...) XI - consignatário: todo aquele que retira a mercadoria, após a realização de transporte marítimo, mediante a apresentação do conhecimento de carga ou BL, mesmo que não tenha contratado esse transporte;</p>	<p>Art. 2º (...) XI - consignatário: todo aquele que retira a mercadoria, após a realização de transporte marítimo, mediante a apresentação do BL, mesmo que não tenha contratado esse transporte;</p>	<p>Art. 2º (...) XI - consignatário: TODO AQUELE A QUEM É DESTINADO O OBJETO DO CONTRATO DE TRANSPORTE mediante a apresentação do conhecimento de carga (<i>Bill of lading ou Through Bill of Lading</i>), mesmo que não tenha contratado esse transporte;</p>	<p>Art. 2º (...) A alteração é decorrência natural da inclusão, ao início da resolução, da figura do operador multimodal. O consignatário não aparece apenas “após” a realização de transporte marítimo como afirmado neste item XI, mas também após a realização de qualquer outro meio de transporte (multimodal). Daí a importância da inclusão da expressão “contratos de transporte multimodal”.</p>
<p>Art. 2º (...) XX - sobre-estadia de contêiner: valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o</p>	<p>(NOVO) CAPÍTULO VI DA SOBRE-ESTADIA DO CONTÊINER Art. 19. As regras e os valores de sobre-estadia,</p>	<p>Art. 2º(...) XX - sobre-estadia de contêiner: valor devido pelo contratante do transporte ou responsável pelo</p>	<p>Art. 2º (...) A redação atual dá a entender que a chamada "demurrage/detention" só possa ser cobrada do contratante do transporte, o</p>

<p>prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para a sua devolução.</p>	<p>bem como o número de dias de livre estadia do contêiner deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL.</p> <p>Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado: I - no embarque, a partir da data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) pelo embarcador no local acordado; e II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no local acordado.</p> <p>Art. 21. A responsabilidade do usuário, embarcador ou consignatário pela sobre-estadia termina no momento da devida entrada do contêiner cheio na instalação portuária de embarque, ou com a devolução do contêiner vazio no local acordado, no estado em que o recebeu, salvo deteriorações naturais pelo uso regular.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º A contagem do prazo de livre estadia do contêiner será suspensa em decorrência de: I - fato imputável diretamente ao</p>	<p>pagamento em conformidade com a modalidade de contratação 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;</p>	<p>que pode ser bom ou ruim para os agentes de carga a depender do lado em que ele se encontra na obrigação.</p> <p>A redação proposta aclara estas situações, contribuindo uma vez mais para a segurança jurídica neste setor da economia e impedindo interpretações subjetivas. A regulamentação objetiva da situação vem afirmar claramente não apenas a quem a sobre-estadia é devida, mas igualmente por quem é devida.</p>
--	---	---	--

	<p>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. § 4º O transportador marítimo ou o proprietário do contêiner deverá manter disponível ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL, a partir do 1º (primeiro) dia de contagem da sobre-estadia, enquanto esta durar, a identificação do contêiner e o valor diário de sobre-estadia a ser cobrado.</p>		
<p>Art. 3º. (...) VII - modicidade, caracterizada pela adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas 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</p>	<p>Art. 3º. (...) VII - modicidade, caracterizada pela adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas 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.</p>	<p>Art. 3º. (...) VII - modicidade, caracterizada pela adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas 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, bem como INTERRUPÇÃO DA CONTAGEM DOS DIAS LIVRES quando decorrente de greve ou locaute declarados ou não, ou de outros impedimentos (por</p>	<p>Art. 3º. (...) Uma das situações que ensejam maior nível de insegurança, de intranquilidade e de injustiça na questão da sobre-estadia diz respeito aos casos em que se responsabilizam por ela tanto o importador quanto o agente de carga. Por envolverem valores de dívidas por vezes impagáveis, a não suspensão de prazos pode levar à bancarrota - como aliás já se deu em centenas de casos - as empresas consideradas responsáveis pela suposta dívida. A norma proposta visa apenas regulamentar este assunto prevendo o que é</p>

		situações de força maior) de liberação do container ou de casos de suspensão de prazo declarados em lei; e	justo: que o importador ou o agente consignatário só sejam responsabilizados pelos atrasos decorrentes da própria desídia ou da própria omissão e não por atrasos decorrentes de situações pelas quais aquelas pessoas não têm qualquer culpa ou responsabilidade.
Art. 4 – Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem prestar informações corretas, claras, precisas e ostensivas, em especial dar conhecimento prévio de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados pelos usuários, incluindo a especificação dos valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas.	Art. 4º Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem prestar informações corretas, claras, precisas e ostensivas, em especial dar conhecimento prévio de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados pelos usuários, incluindo a especificação dos valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas. Parágrafo único. As informações indicadas no caput deverão ser acessíveis de maneira clara e precisa, até a contratação, ao embarcador, consignatário, endossatário ou portador do BL, independentemente de ser contratante ou não.	Art. 4... (incluir incisos 1 e 2 E PARÁGRAFO ÚNICO) PARÁGRAFO ÚNICO: OS TRANSPORTADORES MARÍTIMOS E OS AGENTES INTERMEDIÁRIOS, DEVEM MANTER INFORMAÇÕES PREVIAMENTE A EXECUÇÃO DE TODOS OS SERVIÇOS E OPERAÇÕES PARA CONSULTA DOS TOMADORES DOS SERVIÇOS NOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO DISPONÍVEIS. Inc. 1 – Consideram-se informações claras, precisas e ostensivas as diretamente exibidas ao usuário ou as publicadas em cartório ou endereço eletrônico do transportador marítimo ou agente intermediário. Inc. 2 – O usuário será diretamente informado pelo transportador ou agente intermediário do endereço eletrônico ou cartório em que estão publicadas as informações.	Art. 4... A redação proposta visa a descrever de forma mais detalhada o que são informações corretas, claras e precisas e onde deverão ser as fontes a serem consultadas e autorizadas para recebê-las.
Art. 5º Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem abster-se de práticas lesivas à ordem econômica por meio de atos sob qualquer forma manifestados, independentemente de culpa, que	Art. 5º Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem abster-se de práticas	Art. 5º Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem abster-se de práticas lesivas e contrárias à	Art. 5º. A redação proposta está prevendo o que tecnicamente se chama "tipicidade mais cerrada"

<p>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, aumentar arbitrariamente os lucros, ou exercer de forma abusiva posição dominante.</p>	<p>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, aumentar arbitrariamente os lucros, ou exercer de forma abusiva posição dominante. § 1º É considerada abusiva a conversão do frete, demais taxas e sobretaxas expressos em moeda estrangeira para a moeda nacional utilizando taxas de conversão incompatíveis com o mercado de referência. § 2º Para aferição da abusividade mencionada no parágrafo anterior, a ANTAQ utilizará como referência a taxa de conversão de câmbio do Sistema de Informações do Banco Central (SISBACEN), vigente na data do fechamento da fatura, considerando-se também os custos financeiros e circunstâncias contratuais da transação. Seção II Das EBN's de apoio marítimo e apoio portuário.</p>	<p>legislação vigente, nacional e internacional.</p>	<p>(ou mais fechada, ou menos aberta). Prever responsabilização objetiva.</p>
<p>Art. 11º É facultado aos transportadores marítimos incluir em contrato a cobrança de frete integral a título de frete morto, caso tenha havido a reserva de praça a bordo e o usuário deixe de entregar a carga no local.</p>	<p>Art. 11. É facultado aos transportadores marítimos incluir em contrato a cobrança de frete integral a título de frete morto, caso tenha havido</p>	<p>Art. 11º É facultado aos transportadores marítimos e aos agentes intermediários incluir em contrato a cobrança de frete integral a título de frete morto, caso tenha</p>	<p>Art. 11º Esta norma, em seu Artigo 2º, inciso XXV, Parágrafo único, equipara o NVOCC e o agente transitário ao transportador perante o usuário, portanto com base</p>

	<p>a reserva de praça a bordo e o usuário deixe de entregar a carga no local e prazo acordados para embarque.</p>	<p>havido a reserva de praça a bordo e o usuário deixe de entregar a carga no local e prazo acordados para embarque.</p>	<p>neste mesmo conceito, deve ter os mesmos direitos perante o usuário final enquanto assume as mesmas responsabilidades de transportador marítimo efetivo. Ressalte-se que os agentes intermediários, via de regra, são os intervenientes que efetivamente, quando presentes nas operações de transporte marítimo, efetuam a reserva de praça perante o usuário final, que é a parte efetivamente responsável pela entrega da carga para embarque.</p>
<p>Art. 12 Os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias ou a emissão do conhecimento de carga ou BL, até a liquidação relativa ao pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa, vedada a retenção por quaisquer outras justificativas.</p>	<p>Art. 12. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias ou BL, até a liquidação relativa ao pagamento do frete ou da contribuição por avaria grossa, vedada a retenção por quaisquer outras justificativas. Seção II Dos deveres dos transportadores marítimos e agentes intermediário.</p>	<p>Art. 12. Os transportadores marítimos e os agentes intermediários poderão reter mercadorias ou a emissão ou a entrega do conhecimento de carga BL, até a liquidação relativa ao pagamento do frete, TAXAS PORTUÁRIAS LOCAIS OU a contribuição por avaria grossa vedada a retenção por quaisquer outras justificativas, sem amparo legal</p>	<p>Art. 12. Na importação marítima, o conhecimento de embarque é apenas liberados pelos agentes intermediários, uma vez que é permitida a emissão de conhecimento de carga ou bl no destino. Adicionalmente, em caso de COD, internacionalmente aceito pelas regras de comércio internacional, onde o conhecimento de embarque ou BL passa a ser título de propriedade das mercadorias até que todas as condições estabelecidas em contrato estejam totalmente cumpridas.</p>
<p>Art. 14. Em caso de supressão de escala, os transportadores marítimos e os agentes intermediários 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.</p>	<p>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.</p>	<p>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 ...</p>	<p>Art. 14. Necessário retirar o “Agente Intermediário”, uma vez que o mesmo não é habilitado, pelos próprios regulamentos da Antaq, a realizar operações de embarcações. Assim sendo, não pode ser obrigado a adotar medidas requeridas neste artigo. Vale ressaltar que a entrega da carga em destino diferente do contratado no b/l, por</p>

			motivos expressos no verso do mesmo, faz este artigo tornar-se totalmente incongruente.
<p>Art. 18. O cadastro do transportador marítimo não operador de navio estrangeiro deverá ser homologado pela ANTAQ, mediante o envio da seguinte documentação:</p> <p>I – dados constitutivos do transportador marítimo não operador de navios estrangeiros provenientes de fontes oficiais do país de origem, contendo razão social e endereço; e</p>	<p>Art. 18. O cadastro do transportador marítimo não operador de navios estrangeiro deverá ser homologado pela ANTAQ mediante o envio dos respectivos dados constitutivos, provenientes de fontes oficiais do país de origem, contendo razão social e endereço. Parágrafo único. A tradução juramentada dos documentos indicados no caput deverá ser enviada à ANTAQ quando solicitada.</p>	<p>Art. 18. O cadastro do transportador marítimo não operador de navio estrangeiro deverá ser homologado pela ANTAQ, mediante o envio da seguinte documentação:</p> <p>I - dados CONSTITUTIVOS OU CARTA DE APONTAMENTO de todos os escritórios objeto da solicitação de homologação, ainda que em diversos países no mesmo documento, fornecido no NVOCC no exterior e contendo razão social e endereço, e</p>	<p>Art. 18. Buscar a desburocratização da atividade de cadastro do agente estrangeiro, utilizando-se do princípio da boa-fé que rege as relações internacionais e conforme consta da Carta de Nomeação (Nomination Letter).</p>
<p>Art.19 – As regras e os valores de sobre-estadia, bem como o número de dias de livre estadia do contêiner, deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do conhecimento de carga – BL</p>	<p>Art. 19. As regras e os valores de sobre-estadia, bem como o número de dias de livre estadia do contêiner deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL.</p>	<p>Art.19 – As regras e os valores de sobre-estadia, bem como o número de dias de livre estadia do contêiner, deverão ser disponibilizados até a confirmação da reserva de praça ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do conhecimento de carga – BL conforme o contrato de transporte, conhecimento de carga ou BL, por meio da confirmação da reserva de praça (booking confirmation), Aviso de Embarque ou documento similar, desde que antes da chegada da carga ao destino.</p>	<p>Art. 19 – Nos embarques de importação instruídos pelo embarcador/exportador na origem, o agente marítimo no Brasil é meramente desconsolidador, não tendo responsabilidade sobre a negociação feita na origem através do exportador e a emissão do BL, bem como informações sobre o booking da carga.</p>
<p>Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado: (...)</p> <p>II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no local acordado.</p>	<p>Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado: I - no embarque, a partir da data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) pelo embarcador no local</p>	<p>Art. 20. O prazo de livre estadia do contêiner será contado: (...)</p> <p>II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no porto acordado, conforme</p>	<p>Art. 20. Para que não haja interpretação errônea do local onde começa a contagem de sobre-estadia, visto que o local acordado de entrega poderá variar de</p>

	acordado; e II - no desembarque do(s) contêiner(es) cheio(s), a partir do dia seguinte após a entrega da carga no local acordado.	conhecimento de embarque ou bl.	acordo com o regime do contêiner
Art. 21 – A responsabilidade do usuário, embarcador ou consignatário pela sobre-estadia.....	<p>Art. 21. A responsabilidade do usuário, embarcador ou consignatário pela sobre-estadia termina no momento da devida entrada do contêiner cheio na instalação portuária de embarque, ou com a devolução do contêiner vazio no local acordado, no estado em que o recebeu, salvo deteriorações naturais pelo uso regular. § 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. § 4º O transportador marítimo ou o</p>	<p>Art. 21 – A responsabilidade do usuário, embarcador ou consignatário pela sobre-estadia.....</p> <p>Incluir: Parágrafo único: O valor da sobre-estadia terá como limite o custo de uma unidade similar nova.</p>	<p>Art. 21. Em conformidade com o conceito de “Modicidade” estabelecido por essa norma, a sobre-estadia de um container deverá respeitar um limite máximo pré-definido, evitando-se assim, cobrança abusiva.</p>

	<p>proprietário do contêiner deverá manter disponível ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário e ao portador do BL, a partir do 1º (primeiro) dia de contagem da sobre-estadia, enquanto esta durar, a identificação do contêiner e o valor diário de sobre-estadia a ser cobrado.</p>		
<p>Art. 22 – (...)Parágrafo único: O valor base da multa será de 25% (vinte e cinco por cento) do valor máximo em cada infração, a partir do qual serão aplicados critérios de dosimetria, de acordo com o disposto na regulamentação que disciplina a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ.</p>	<p>Art. 22. Os valores máximos das multas previstas nas Seções II, III, IV e V do presente Capítulo serão estipulados da seguinte forma: I - pessoa física ou microempendedor 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. O valor base da multa será de 25 % (vinte e cinco por cento) do valor máximo em cada infração, a partir do qual serão aplicados</p>	<p>Art. 22 – (...)incluir: Inciso.1 – o valor base da multa será o valor do serviço prestado conforme expresso no contrato de transporte ou BL, pelo transportador marítimo e o agente intermediário ao usuário ou, em sua falta, de 25% (vinte e cinco por cento) do valor máximo em cada infração, a partir do qual serão aplicados critérios de dosimetria, de acordo com o disposto na regulamentação que disciplina a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ. Inciso.2 – O processo administrativo para aplicação das multas descritas na presente resolução será o descrito na resolução ANTAQ 3259/2014. Inciso. 3 – Os usuários, agentes intermediários e empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário cabotagem e longo curso, serão notificados para regularizar possíveis infrações previamente à lavratura do auto de infração.</p>	<p>Art. 22. Anteriormente à lavratura do auto de infração pela Antaq, deverá ser instaurado processo administrativo, conforme descrito na Resolução ANTAQ 3259/2014. Tal procedimento visa que seja dado o direito de defesa e oportunidade de regularizar o processo anteriormente a lavratura do auto de infração. A notificação deverá ser efetuada de maneira discriminada de forma que possa o usuário apresentar sua defesa.</p>

	<p>critérios de dosimetria, de acordo com o disposto na regulamentação que disciplina a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ.</p>	<p>Inc.4 – A notificação conterá: I – Descrição legal da infração; II – Descrição pormenorizada dos fatos que fundamentam a infração; III – Medida a ser adotada pelo fiscalizado; IV – Prazo para adoção da medida.</p>	
<p>Art. 24 (...) Parágrafo único: O agente marítimo, nas designações de navios sob seu agenciamento não responde pelas obrigações de quem o designou, salvo quanto à responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais.</p>	<p>Art. 24. Na impossibilidade de notificar ou autuar o transportador marítimo estrangeiro, a notificação ou auto de infração será formalmente encaminhado ao seu respectivo representante legal, que o receberá em nome daquele.Parágrafo único. O agente marítimo ou agente transitário, nas designações de navios ou cargas sob seu agenciamento, não responde pelas obrigações de quem o designou, salvo quanto à responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais.Art. 25. As multas para as infrações de natureza leve ou média poderão ser substituídas por advertência, quando não se julgar recomendável a cominação de multa e desde que não verificado prejuízo à prestação do serviço, aos usuários, ao mercado, ao meio ambiente ou ao patrimônio público, conforme especificado na Norma que dispõe sobre a fiscalização e o</p>	<p>Art.24 (...) Parágrafo único: O agente marítimo e os agentes transitários, nas designações de navios sob seu agenciamento, não respondem pelas obrigações de quem os designou ou com quem intermediou o contrato de transporte, salvo quanto a responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais.</p>	<p>Art. 24 (...) Importante incluir o Agente transitário na nova redação, pois este na condição de agenciador não deve responder pelas obrigações de quem designou ou quem intermediou o contrato de transporte.</p>

procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ.Seção II

Das infrações gerais Art. 26. Constituem infrações administrativas de natureza leve:I - deixar de dar conhecimento prévio ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário ou ao portador do BL, dos riscos envolvidos e de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados, incluindo a especificação dos valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas: multa de até R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais);II - omitir, recusar ou prejudicar o fornecimento ou não encaminhar tempestivamente informações ou documentos solicitados pela ANTAQ: multa de até R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais);III - avariar bens públicos por meio dos quais são prestados os serviços: multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);IV - embarcar carga prescrita em embarcação de bandeira estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ: multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais); e V - retaliar, discriminar ou recusar o fornecimento de serviço a determinado usuário, exceto, neste último caso, quando enquadrada nas

	hipóteses do art. 10: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).		
Art. 25 – As multas para as infrações de natureza leve ou média poderão ser substituídas por advertência, quando não se julgar recomendável a cominação de multa e desde que o não verificado prejuízo à prestação do serviço, aos usuários ao mercado, ao meio ambiente ou ao patrimônio público, conforme especificado na Norma que dispõe sobre a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ.	Art. 25. As multas para as infrações de natureza leve ou média poderão ser substituídas por advertência, quando não se julgar recomendável a cominação de multa e desde que não verificado prejuízo à prestação do serviço, aos usuários, ao mercado, ao meio ambiente ou ao patrimônio público, conforme especificado na Norma que dispõe sobre a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ.Seção II Das infrações gerais.	Art. 25. As multas para as infrações de natureza leve ou média serão substituídas por advertência ao infrator não reincidente específico, nos termos do artigo 52 inc. 4 da Res. Antaq 3259/2014.	Art. 25. A gravidade da infração administrativa será aferida pelas circunstâncias agravantes e atenuantes. Seguindo o princípio da oportunidade de defesa, o infrator não reincidente deve ter oportunidade de ser advertido e se adequar à regulamentação. Seguindo que o princípio é regulamentar e não multar.
Art. 26: Constituem infrações administrativas de natureza leve: IV – embarcar carga prescrita em embarcação de bandeira estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ: multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais); e	Art. 26. Constituem infrações administrativas de natureza leve:I - deixar de dar conhecimento prévio ao embarcador, ao consignatário, ao endossatário ou ao portador do BL, dos riscos envolvidos e de todos os serviços, operações ou disponibilidades a serem contratados, incluindo a especificação dos valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas: multa de até R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais);II - omitir, recusar ou prejudicar o fornecimento ou não encaminhar tempestivamente informações ou documentos solicitados pela ANTAQ: multa de	Art. 26: Constituem infrações administrativas de natureza leve para o importador, consignatário ou usuário final da carga: IV – contratar o embarque de carga prescrita em embarcação de bandeira estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ: multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais); e	Art. 26. É de responsabilidade do importador, consignatário ou usuário final a identificação de carga prescrita, bem como pelo requerimento prévio da autorização ou liberação necessária perante a ANTAQ caso deseje embarcar sua carga em navio de bandeira estrangeira. Desta forma não há que se penalizar o Transportador marítimo ou Agentes Intermediários por não cumprimento da norma que não se aplica diretamente a estes. Importante deixar bem especificado quem será multado.

	<p>até R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais);III - avariar bens públicos por meio dos quais são prestados os serviços: multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);IV - embarcar carga prescrita em embarcação de bandeira estrangeira sem prévia liberação pela ANTAQ: multa de até R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais); e V - retaliar, discriminar ou recusar o fornecimento de serviço a determinado usuário, exceto, neste último caso, quando enquadrada nas hipóteses do art. 10: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).</p>		
<p>Art. 27 (...) I - na navegação de longo curso, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, utilizar a conversão para o padrão monetário nacional com base diferente da tabela "taxa de conversão de câmbio" do Sistema de Informações do Banco Central - SISBACEN, utilizada pelo Sistema Integrado do Comércio Exterior - SISCOMEX, vigente na data do efetivo pagamento da fatura: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);</p>	<p>Art. 27. Constituem infrações administrativas de natureza média:I - utilizar taxa de conversão cambial abusiva, considerados os critérios do art. 5, §§ 1º e 2º: multa de até 100.000,00 (cem mil reais);II - não cumprir os critérios de serviço adequado descritos nesta Resolução, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico contemplado nesta Resolução: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);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</p>	<p>Art. 27 I - na navegação de longo curso, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, utilizar a conversão para o padrão monetário nacional em base superior a 5% (cinco por cento) da tabela "taxa de conversão de câmbio" de Abertura do Sistema de Informações do Banco Central – SISBACEN, vigente na data do efetivo pagamento da fatura: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);</p>	<p>Art. 27. O sistema Cambial Brasileiro é de taxas flutuantes, não sendo possível uma taxa fixada de dois dias atrás, pois quando da efetivação do câmbio, cada instituição terá um valor com seus "spreads", custos e condições. Limitando-se o "Spread", os Importadores e Exportadores terão garantias e poder de negociação no ato da contratação, não ficando à mercê de vários tipos de interpretações.</p>

	até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e IV - operar com embarcação inadequada à navegação pretendida, ou sem condições técnicas e operacionais estabelecidas na legislação, normas regulamentares ou termo de autorização específico: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);		
Art. 27 (...) Incluir itens V e VI		Art. 27 (...) V – retirar ou entregar a carga sem a apresentação do conhecimento de transporte original: Multa de até R\$ 100.000,00 VI - deixar de retirar carga que lhe for destinada em recinto alfandegado; multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).	Art. 27 (...) O fato da Receita Federal ter desencumbido os recintos alfandegados de exigir o original no ato da entrega da carga, sem adentrar no mérito dos aspectos legais do conhecimento de transporte, a RECEITA FEDERAL tomou uma medida que deixou exportadores estrangeiros, agentes de cargas marítimos e aéreas e NVOCC`s sem respaldo. Os exportadores estrangeiros estão receosos de não receberem pelo valor das mercadorias. Já os agentes de cargas marítimos e aéreas e NVOCC`s estão com receio de não receberem pelos serviços de transportes prestados.
Art. 30 (...) IV – Transportar em embarcação de bandeira estrangeira carga prescrita sem prévia liberação ou autorização pela ANTAQ: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).	Art. 30 (...) IV - transportar em embarcação de bandeira estrangeira carga prescrita sem prévia liberação ou autorização pela ANTAQ: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); V - deixar de cumprir o prazo expressamente acordado entre as partes para a	Art. 30 (...) Sugere-se a revogação desse inciso.	Art. 30(...) É de responsabilidade do importador, consignatário ou usuário final a responsabilidade pela identificação de carga prescrita, bem como pelo requerimento prévio da autorização ou liberação necessária perante a ANTAQ caso deseje embarcar sua carga em navio de bandeira estrangeira. Desta forma

	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: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);		não há que se penalizar o Transportador marítimo ou Agentes Intermediários por não cumprimento da norma que não se aplica diretamente a estes.
Art.30 (...) 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); e	Art.30 (...) 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);	Art. 30 (...) VII – deixar o transportador marítimo efetivo 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).	Art. 30 (...) Cabe exclusivamente ao transportador marítimo efetivo, a gestão do navio, suas escalas, portos de embarque ou desembarque, devendo portanto ser expressamente qualificado pela norma enquanto responsável por qualquer alteração de sua exclusiva ingerência.