



SINDICATO NACIONAL DE COMISSÁRIAS
DE DESPACHOS, AGENTES TRANSITÁRIOS
E INTERMEDIÁRIOS DE CARGA, LOGÍSTICA
E FRETES EM COMÉRCIO INTERNACIONAL



actc

ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS TRANSITÁRIAS,
AGENTES DE CARGA AÉREA,
COMISSÁRIAS DE DESPACHOS
E OPERADORES INTERMODAIS

REPRESENTANTE OFICIAL



FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DAS
ASSOCIAÇÕES DE TRANSITÁRIOS



PARCEIRO
INSTITUCIONAL



ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 338 - Março / 2025

SAÚDE MENTAL: AFASTAMENTOS DO TRABALHO BATEM RECORDE NO BRASIL

LIVE DO SINDICOMIS NACIONAL E
DIGITAL MEDICINA SOBRE SAÚDE
MENTAL REUNIU EMPRESÁRIOS
E EXECUTIVOS DE VÁRIAS PARTES DO PAÍS



Boas perspectivas

PARA NOSSAS

CATEGORIAS

O mercado de comércio internacional brasileiro abriu novas fronteiras para os agentes de carga e comissárias de despacho em 2024. O impulso veio com o número recorde de empresas exportadoras, que chegou a 28.847, superando em 1,1% o resultado de 2023.

Para o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC o cenário trouxe ventos favoráveis, especialmente no atendimento às médias e grandes empresas. Este segmento, que responde por 59,5% das exportadoras, cresceu 2% no período e puxou a demanda por serviços especializados.

O setor industrial segue como carro-chefe dos negócios, mantendo fatia superior a 80% entre as empresas exportadoras de todos os portes. Um destaque ficou por conta da indústria extrativa, que registrou salto de 8,1% entre as microempresas, abrindo novos nichos para prestadores de serviços especializados.

A aprovação do programa Acredita Exportação pela Câmara promete turbinar ainda mais os negócios do setor, principalmente no segmento de pequenas empresas.

O Acredita Exportação é um programa do governo federal voltado às empresas de pequeno e médio portes e àquelas que estão iniciando ou possuem potencial exportador, com o objetivo de incentivar a exportação de micro e pequenas empresas e encontra-se em tramitação no Senado.

Seus objetivos são o de aumentar a competitividade das empresas, ampliar a base exportadora do Brasil e gerar novas oportunidades de negócio.

Com ele, o governo Lula espera como consequências a restituição de 3% das receitas de vendas ao exterior, alíquota zero de PIS/Cofins e PIS/Cofins-importação e Regime Aduaneiro Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Informatizado (Recof).



A abjeta

“ERA” DA DESINFORMAÇÃO

Semanas atrás, o SINDICOMIS NACIONAL precisou manifestar-se em suas mídias para esclarecer informações incorretas e interpretações abordadas incorretamente sobre a 22ª Cláusula da Convenção Coletiva de Trabalho 2024/2026, que trata da implementação do Programa de Promoção da Saúde Mental e do Bem-Estar.

Diante da disseminação de desinformação, torna-se essencial esclarecer os fatos e reafirmar o compromisso desta entidade com a transparência e o bem-estar dos trabalhadores e empregadores representados.

A importância da saúde mental no ambiente de trabalho

Estudos da Organização Mundial da Saúde (OMS) apontam que transtornos mentais, como ansiedade e depressão, estão entre as principais causas de afastamento do trabalho em diversos países, incluindo o Brasil. O Ministério da Previdência também alerta que esses transtornos figuram entre as dez principais razões para concessão de auxílio-doença e aposentadoria por invalidez.

Ciente desse cenário preocupante, o SINDICOMIS NACIONAL, em consonância com os avanços regulatórios e estudos sobre saúde mental no trabalho, negociou a inclusão do programa na Convenção Coletiva. O objetivo é garantir suporte adequado aos trabalhadores e minimizar os impactos negativos da pressão psicológica no ambiente laboral.

Vale destacar que o Supremo Tribunal Federal (STF) já consagrou o princípio da prevalência do acordado sobre o legislado, reforçando a legitimidade da 22ª Cláusula e sua validade dentro do contexto das negociações coletivas.

Desmentindo alegações infundadas

1. Obrigatoriedade e base legal

- A 22ª Cláusula não contraria a Lei 14.831/2024. Pelo contrário: ela amplia e fortalece os mecanismos de prevenção às doenças mentais no trabalho, além de estar em conformidade com a Norma Regulamentadora NR-1 do Ministério do Trabalho e Emprego.
- A obrigação estabelecida na convenção decorre de ampla negociação coletiva, seguindo o princípio da autonomia sindical, garantido pela Constituição Federal e pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

2. Participação das empresas na decisão

- Ao contrário do que foi divulgado, a implementação do programa foi amplamente debatida com representantes das empresas. Durante a assembleia convocada para discutir a





empresas. Durante a assembleia convocada para discutir a Convenção Coletiva, empresas da categoria manifestaram apoio à iniciativa, reconhecendo a relevância da saúde mental para a produtividade e o bem-estar dos trabalhadores.

3. Escolha da empresa prestadora do serviço

- O SINDICOMIS NACIONAL adotou critérios técnicos e transparência na escolha da entidade responsável pela gestão do programa. Qualquer suposição de irregularidade é infundada e ignora o rigor das negociações realizadas.

4. Impacto financeiro para os empregadores

- A contribuição das empresas para o programa, de R\$ 80,00 por empregado, é um investimento na prevenção de afastamentos e na redução de passivos trabalhistas decorrentes de transtornos mentais. Além disso, não representa nenhum custo adicional para os trabalhadores.

Apoio de especialistas

A iniciativa recebeu respaldo de profissionais da área da saúde, como o psiquiatra Jorge Henna, coordenador do curso de Medicina da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Ele afirmou: “Apoio incondicionalmente essa cláusula na convenção coletiva do SINDICOMIS NACIONAL, que impõe que o trabalhador tenha, pelo menos, o direito de se tratar nessa área”.

Compromisso do SINDICOMIS NACIONAL com a categoria

O SINDICOMIS NACIONAL reitera seu compromisso com a valorização das categorias representadas e com a promoção de condições de trabalho justas e saudáveis. Iniciativas como essa demonstram o papel essencial das negociações coletivas na construção de um ambiente laboral mais equilibrado e produtivo.

Os empregadores que desejarem mais esclarecimentos sobre a implementação do programa podem entrar em contato com o SINDICOMIS NACIONAL pelo telefone (11) 3255-2599 ou pelo e-mail carlos.savoy@camaracimec.com.br.

A verdade deve prevalecer sobre a desinformação!



Fake
News



DIRETORIAS DO SINDICOMIS NACIONAL E DA ACTC SE REUNIRAM

Diretores, conselheiros e assessores técnicos do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC reuniram-se em 20 de fevereiro para avaliar relatórios financeiros, adesões de novos associados, GT-J e COMITEC, habilitação das empresas no programa de saúde mental, entre outros tópicos.

O presidente das entidades, Luiz Ramos, abriu a reunião apresentando o panorama atual do Programa de Saúde Mental (PSM), iniciativa que integra a Convenção Coletiva de Trabalho 2024-2025 e está em vigor há três meses.

O coordenador do PSM no SINDICOMIS NACIONAL, Carlos Savoy, apresentou dados sobre as adesões empresariais. Por sua vez, representantes da Digital Medicina – empresa responsável pela operacionalização do programa – esclareceram questões técnicas e operacionais.

Dando prosseguimento à pauta, foi discutido o FIATARAMs Field Meeting, evento para o qual o Brasil foi eleito, pela primeira vez, como sede. A assessora da Presidência do SINDICOMIS NACIONAL e ACTC, Mirella Witney, expôs como está o andamento desse assunto, destacando a importância do mesmo e seus objetivos – como, por exemplo, aumentar o volume de negócios, ampliar o mercado consumidor na cidade, promover o encontro das lideranças políticas e empresariais do país com os seus pares internacionais, compartilhar experiências e discutir desafios para melhorar o comércio exterior. Também foi apresentada como será a organização, infraestrutura e a realização do evento, para a qual será contratada uma empresa especializada nesse tipo de serviço.

Ramos comunicou o desligamento da diretora suplente Maria Itália Piniano, que recebeu agradecimento formal das entidades por sua dedicação ao SINDICOMIS NACIONAL/ACTC e às categorias representadas. Para sua substituição, foi convidado Fábio Massao Kawauch, da Sanfra, que também assumirá a posição de delegado junto à FIATA.

LIVE SOBRE SAÚDE MENTAL REÚNE PÚBLICO DE NORTE A SUL DO PAÍS

O SINDICOMIS NACIONAL deu mais um importante passo na proteção à saúde mental dos trabalhadores. Em parceria com a Digital Medicina, a entidade promoveu, no último dia 20 de fevereiro, uma live sobre "Gerenciamento de Riscos Psicossociais é Lei: Como Atender à Nova Nr1".



O evento superou as expectativas, reunindo empresários e executivos de todo o país. Da região Norte à Sul, a participação foi expressiva, com destaque para representantes de Porto Velho (RO), entre outras localidades.

O SINDICOMIS NACIONAL e as entidades laborais incluíram, pela primeira vez, cláusulas específicas sobre saúde mental na Convenção Coletiva do Trabalho 2024-2025. Foi um marco importante num momento em que o adoecimento psicológico relacionado ao trabalho preocupa cada vez mais.

A medida não poderia ser mais oportuna. Com o aumento dos casos de burnout, ansiedade e depressão ligados ao ambiente profissional, a proteção à saúde mental dos trabalhadores tornou-se urgente. A nova NR1 reforça essa necessidade. Dados de 2024 mostram que o país registrou mais de 470 mil afastamentos do trabalho por transtornos mentais. Trata-se do maior número desde 2014.

As categorias representadas pela entidade se tornam, assim, pioneiras em enfrentar de forma concreta um dos maiores desafios do mundo corporativo atual: garantir não apenas a segurança física, mas também o bem-estar mental de seus colaboradores.

Quem não pôde assistir ou deseja rever/compartilhar com outros membros do staff da sua empresa pode acessar o webinar "Gerenciamento de riscos psicossociais é lei -

Como atender à nova NR1 com a CCT do SINDICOMIS NACIONAL"

pelo link

youtube.com/watch?v=23-GQEWyQ58



Crise de saúde mental: BRASIL TEM MAIOR NÚMERO DE AFASTAMENTOS POR ANSIEDADE E DEPRESSÃO EM 10 ANOS



Fonte: G1

O Brasil vive uma crise de saúde mental com impacto direto na vida de trabalhadores e de empresas. É o que revelam dados exclusivos do Ministério da Previdência Social sobre afastamentos do trabalho. Em 2024, foram quase meio milhão de afastamentos, o maior número em pelo menos dez anos.

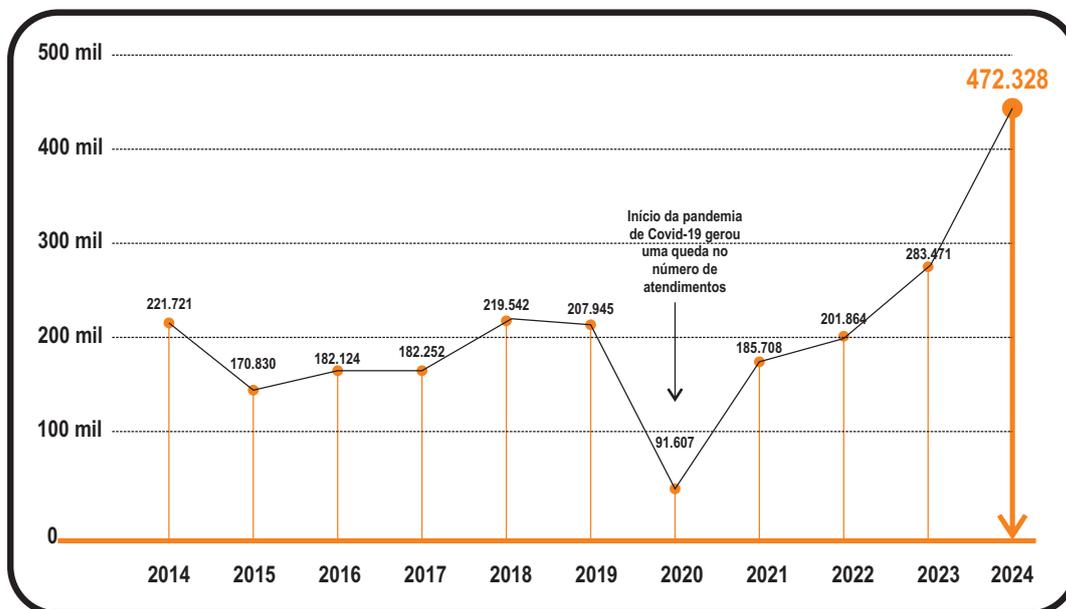
Os dados, obtidos com exclusividade pelo g1, mostram que, no último ano, os transtornos mentais chegaram a uma situação incapacitante como nunca visto. Na comparação com o ano anterior, as 472.328 licenças médicas concedidas representam um aumento de 68%. (Veja o gráfico abaixo)

E o que explica o recorde de afastamentos em 2024? De acordo com psiquiatras e psicólogos, é reflexo da situação do mercado de trabalho e das cicatrizes da pandemia, entre outros pontos.

A crise fez que o governo federal buscasse medidas mais duras. O Ministério do Trabalho anunciou a atualização da NR-1, que é a norma com as diretrizes sobre saúde no ambiente do trabalho. Agora, o tema passa a ser fiscalizado nas empresas e pode, inclusive, render multa.

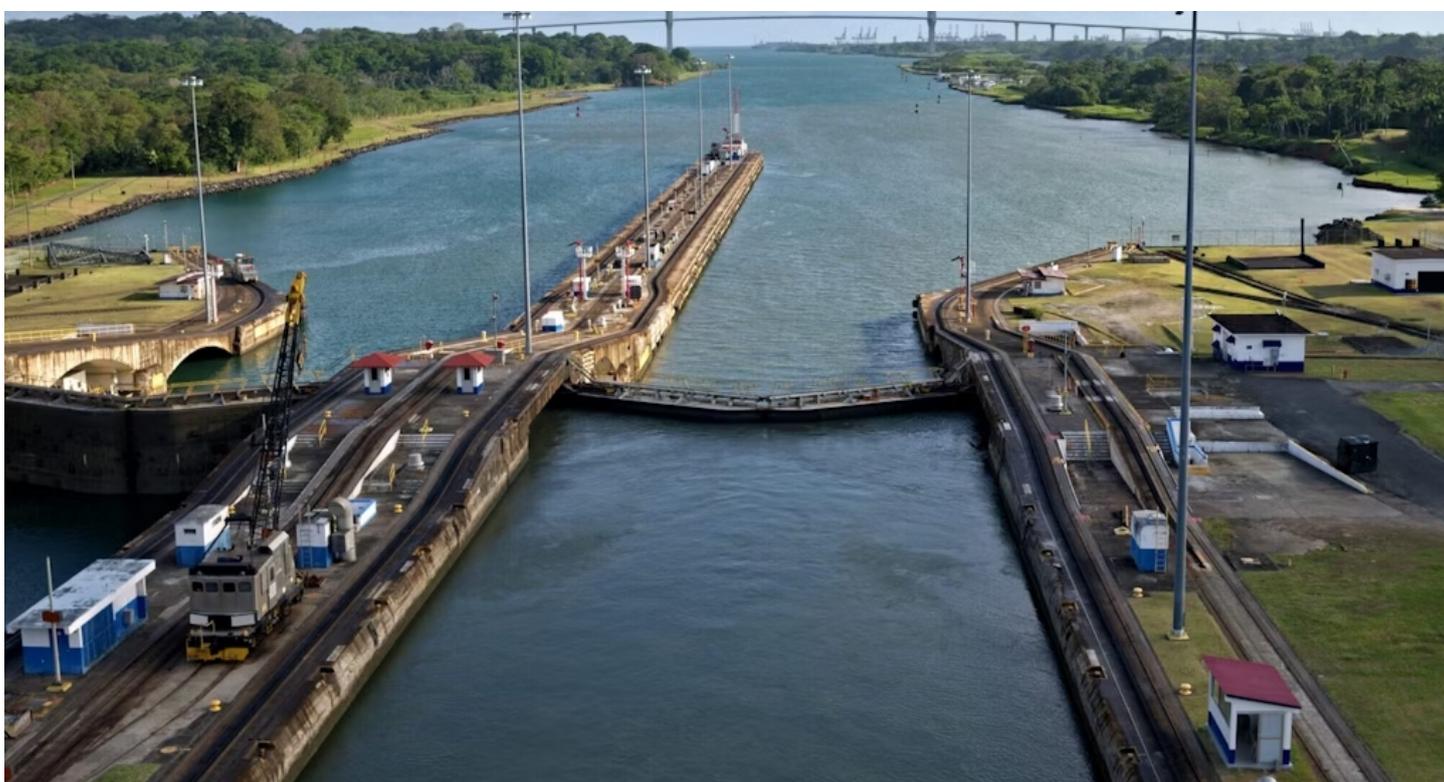
Afastamentos por saúde mental entre 2014 e 2024

Fonte: Ministério da Previdência Social





BLACKROCK COMPRARÁ PORTOS CHINESES NO Canal do Panamá



A pós pressão significativa exercida pelo presidente Donald Trump, a empresa chinesa CK Hutchison concordou em vender seus dois portos no Canal do Panamá para a empresa de investimentos norte-americana BlackRock, conforme anúncio recente. Essa medida ocorre após as alegações de Trump sobre a influência chinesa excessiva sobre a hidrovia estratégica e suas ameaças de retomar o controle dos EUA.

O acordo também abrange uma participação de 80% nas operações portuárias globais da CK Hutchison, abrangendo 43 portos em 23 países. A administração Trump expressou preocupações sobre o potencial uso militar do canal pela China e sua crescente influência na América Latina, levando a demandas para que o Panamá reduzisse a presença chinesa.

O Canal do Panamá, administrado pela Autoridade do Canal do Panamá desde sua transferência do controle dos EUA em 1999, se tornou um ponto focal nos esforços de Trump para conter a influência global da China.

TARIFAS DE TRUMP NÃO LEVARÃO A MENOS EXPORTAÇÕES, DIZ ASSOCIAÇÃO DO AGRO

Fonte: CNN

As tarifas planejadas pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, não devem prejudicar as exportações brasileiras, avaliou ao WW Luiz Carlos Corrêa Carvalho, presidente da Associação Brasileira do Agronegócio (ABAG), em 5 de março.

“Não deve de forma alguma ter redução de exportações, isso não vai acontecer. [...] O Brasil continuará muito importante, tudo isso já está na conta. O Brasil é de fato importante, é de fato protagonista e vai continuar muito relevante”, afirmou Carvalho.

O representante do agro reconhece que os resultados dependem de questões conjunturais e que o cenário pode ser impactado, sobretudo, pela maneira como a China e os EUA levarem à frente uma possível guerra comercial.

Mas numa análise rápida, olhando em retrospecto, o presidente da ABAG relembrou que no primeiro mandato de Trump, entre 2017 e 2020, o Brasil saiu ganhando com as barreiras comerciais levantadas pelo republicano.

“Tem análises mostrando o salto que houve nas exportações brasileiras de commodities agrícolas em função do que fez a Guerra Fria do Trump com a China. Foi algo realmente muito expressivo para o Brasil. A primeira análise nos levaria a imaginar que novamente isso aconteceria”, observou Carvalho.

“Essa é uma análise rápida, lógica. Mas nós estamos vivendo momentos tão difíceis que a gente nunca sabe o que tem na gaveta de um eventual acordo. Mas eu acho que a primeira análise rápida é que poderá aumentar as exportações brasileiras”, pontuou.

O presidente da ABAG ressaltou que, apesar de muitos acharem que sim, o mundo não é completamente dependente do agronegócio brasileiro. O que Carvalho destacou como o diferencial do setor é sua capacidade competitiva: “os nossos custos de produção são muito menores”.

Porém, apontou ainda para uma fraqueza que expõe o país.

“Temos uma capacidade de produção muito mais limitada pela logística, infraestrutura e, logicamente, pela falta de acordo com outros países. O Brasil continua fechado. Continua muito dependente da China, o que é preocupante.”





MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES no Porto de Santos ATINGE RECORDE PARA JANEIRO

Fonte: Porto de Santos

O Porto de Santos registrou um desempenho expressivo na movimentação de contêineres em janeiro de 2025, atingindo a marca histórica de 460,8 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O volume representa um crescimento de 12,1% em comparação com janeiro de 2024, consolidando-se como o maior já registrado para o período.

Apesar dos bons resultados em segmentos específicos, o volume total de cargas movimentado no mês foi de 11,6 milhões de toneladas, registrando uma redução de 2,5%. A queda está diretamente ligada ao recuo nos embarques de açúcar, que totalizaram 1,146 milhão de toneladas, uma retração de 45,3% em relação a janeiro de 2024. Esse resultado reflete a redução de 35% nas exportações brasileiras de açúcar VHP (de baixa pureza) e de 36% nas de açúcar refinado, frente a janeiro de 2024, conforme dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

As exportações somaram 7,7 milhões de toneladas (-3,6%), enquanto as importações alcançaram 3,8 milhões de toneladas (-0,2%).

Os grânéis sólidos atingiram 4,3 milhões de toneladas, queda de 13,4%, impactada, principalmente, pela retração no açúcar. Contudo, o milho e o farelo de soja apresentaram desempenhos positivos, com altas de 31,6% e 16,8%, respectivamente.

Os grânéis líquidos totalizaram 1,4 milhão de toneladas, uma redução de 21,9%. Nesse segmento, o principal destaque foi o óleo diesel e gasóleo, que registrou um aumento de 89,7%.

Já a carga geral solta somou 916 mil toneladas, um expressivo crescimento de 56,8%, impulsionado, sobretudo, pelo avanço de 23,2% na movimentação de celulose.

O fluxo de navios totalizou 435 embarcações em janeiro, com uma leve redução de 0,9% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira apresentou aumento, atingindo 29,9%. A China manteve-se como o principal parceiro comercial, representando 24,4% das transações internacionais realizadas pelo complexo portuário. O estado de São Paulo seguiu na liderança entre os estados brasileiros, concentrando 51,5% das operações comerciais externas por meio do Porto de Santos.

“Apesar da retração no açúcar, o crescimento expressivo na movimentação de contêineres e nos embarques de produtos como o milho e celulose mostram que o Porto segue diversificado e resiliente, atendendo à demanda do agronegócio e da indústria”, destacou o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini (foto).





Porto de Paranaguá

AMPLIA CALADO E GANHA EFICIÊNCIA OPERACIONAL

O Porto de Paranaguá elevou o calado máximo de seus navios porta-contêineres de 12,6 para 12,8 metros, conforme Portaria nº 014/2025, publicada em 28 de fevereiro.

A medida permite incremento de cerca de 160 TEUs por embarcação. A autorização, concedida pela Marinha do Brasil e validada pela Autoridade Portuária, marca nova etapa na modernização do complexo portuário, que já havia registrado aumento de calado em novembro de 2024, de 12,3 para 12,6



metros.

Principal hub de exportação de frango congelado global e detentor do maior pátio de contêineres refrigerados da América do Sul, o porto movimentou 1,55 milhão de TEUs em 2024, alta de 24% ante 2023. Carnes congeladas responderam por 30,5% das exportações em contêineres.

A ampliação foi viabilizada após derrocagem parcial da Pedra da Palangana, com remoção de 20 mil metros cúbicos de rocha, otimizando a navegabilidade.

Outros nove berços e dois píeres também tiveram incremento de calado em 2024, passando para 13,1 metros, beneficiando operações de granéis sólidos e fertilizantes.

Amazonas

FICA FORA DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA EM MEIO À CRISE HÍDRICA

O Amazonas, que enfrenta sua pior estiagem em décadas, não apresentou propostas ao Plano Nacional de Logística (PNL) 2035, programa federal que prevê investimentos de R\$ 1 trilhão em infraestrutura de transportes até 2035.

A ausência do estado no planejamento preocupa especialistas, principalmente devido aos recorrentes gargalos logísticos agravados pela seca. A crise hídrica de 2023-2024 afetou 862 mil pessoas no estado e prejudicou severamente as operações do Polo Industrial de Manaus.

O baixo nível dos rios comprometeu o abastecimento e escoamento de mercadorias, além de impactar mais de 7,3 mil estudantes ribeirinhos.

Em 2022, o Amazonas recebeu apenas R\$ 211,5 milhões em investimentos federais em infraestrutura de transportes, montante inferior ao destinado a estados vizinhos.

A região, que depende fundamentalmente do modal hidroviário para 20% de sua movimentação populacional, carece de soluções estruturantes.

O PNL 2035 busca reestruturar a matriz de transportes nacional, priorizando hidrovias e ferrovias para reduzir custos e impactos ambientais.

Sem participação amazonense no plano, especialistas temem que as especificidades regionais sejam negligenciadas, perpetuando vulnerabilidades logísticas do estado.





AUDIÊNCIA DO

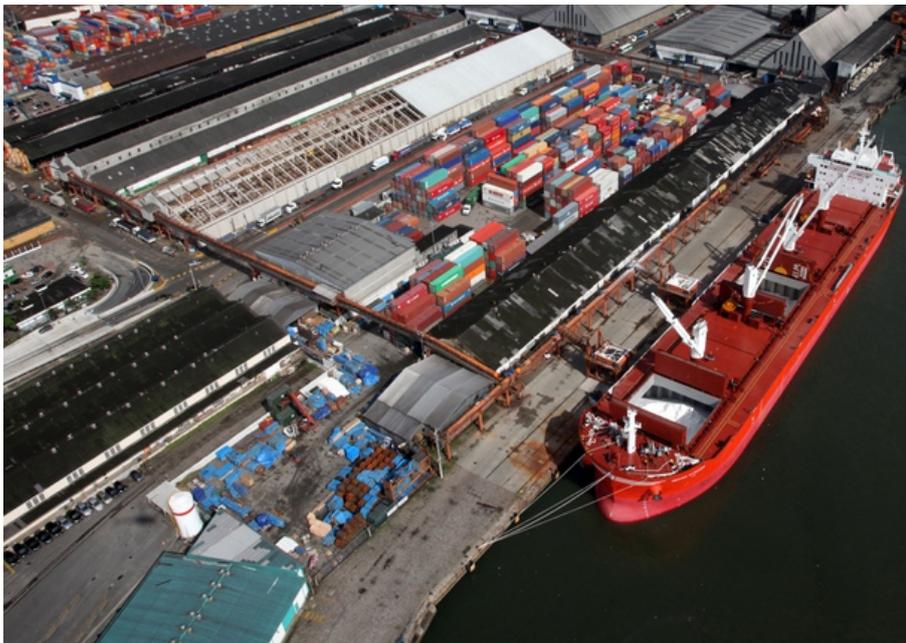
Megaterminal de Santos

SERÁ DIA 18

Fonte: Datamar News

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar, no dia 18 de março, a partir das 14h30, a audiência pública para tratar do arrendamento do Terminal de Contêineres Santos 10 (Tecon Santos 10), licitação que vai aumentar em 50% a capacidade do Porto de Santos (SP).

O projeto do megaterminal, que será o maior leilão da história portuária brasileira com previsão de investimento de R\$ 5,6 bilhões, deve criar as condições para que o Porto de Santos (SP) se torne um hub para toda a América Latina.



O empreendimento foi reestruturado recentemente pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela Agência e está desenhado para ser o maior terminal do Porto de Santos, consolidando-se como um empreendimento essencial para atender à demanda de movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no complexo portuário.

Os aportes financeiros que serão alocados no terminal, ao longo de 25 anos, vão viabilizar intervenções na área arrendada e nas áreas comuns do porto, incluindo serviços de dragagens da área de manobra e dos berços de atracação do novo terminal.

Sobre a audiência

A transmissão da sessão pública virtual será feita pelo canal da ANTAQ do YouTube a partir das 14h30. Os interessados em se manifestar durante a audiência devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940, das 9h às 17h do dia 17 de março de 2025.

O período de consulta pública sobre o arrendamento do megaterminal está aberto e se estende até às 23h59 do dia 24 de março de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do arrendamento do terminal Tecon Santos 10 estão disponíveis na página da ANTAQ.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia022025@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo via e-mail não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

BRASIL LANÇA PLATAFORMA INTERATIVA PARA comércio exterior do BRICS

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) do Brasil lançou uma nova plataforma interativa que disponibiliza informações sobre o comércio exterior dos países que compõem o BRICS.

Este grupo, que inclui Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, além de novos integrantes como Arábia Saudita, Egito, Emirados Árabes Unidos, Etiópia, Indonésia e Irã, é responsável por 26% do comércio global de bens, com exportações que somam US\$ 5,7 trilhões.

A iniciativa tem como objetivo aumentar a transparência e facilitar o acesso a dados sobre a participação do BRICS no comércio internacional. A nova página permite que os usuários acompanhem a evolução das trocas de bens e serviços, além de identificar os principais parceiros comerciais e os produtos mais negociados entre os países do bloco.

O vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, enfatizou a relevância do BRICS, que representa 39% do PIB mundial e abriga 49% da população do planeta.

Entre as funcionalidades da página, estão painéis interativos que mostram a evolução histórica do comércio e informações detalhadas sobre os produtos e serviços envolvidos nas transações. Os principais itens comercializados incluem minérios metálicos, petróleo, carne, sementes, ferro e aço.

No setor de serviços, destacam-se as áreas de transporte, telecomunicações, informática e serviços empresariais. Com essa nova ferramenta, o MDIC busca não apenas informar, mas também promover um maior entendimento sobre a dinâmica do comércio exterior entre os países do BRICS. A plataforma é uma resposta à crescente demanda por dados acessíveis e atualizados, refletindo a importância do bloco no cenário econômico global.



STF CONFIRMA PREVALÊNCIA DE CONVENÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS E MERCADORIAS

O Supremo Tribunal Federal (STF) reafirmou que acordos internacionais, como as Convenções de Varsóvia e de Montreal, se sobrepõem às normas nacionais em casos de extravio, dano ou atraso de cargas em voos internacionais. A decisão, unânime, foi tomada no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1520841.

A medida amplia para o transporte de cargas o entendimento que o STF já tinha sobre o transporte de passageiros e extravios de bagagens, com a aplicação do rito de repercussão geral (Tema 1.366). Isso significa que a tese fixada pelo Tribunal deverá ser seguida em todos os casos semelhantes que estão em tramitação na Justiça.

As Convenções de Varsóvia e de Montreal estabelecem limites específicos para a compensação a ser paga pelas companhias aéreas em casos de descumprimento contratual por faltas ou avarias de carga durante o transporte. A prevalência desses acordos sobre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor foi reconhecida pelo STF com base no artigo 178 da Constituição.

Na prática, as companhias aéreas internacionais só precisarão indenizar os prejuízos dentro dos limites estabelecidos por essas convenções internacionais.



DO FUTURO AO PRESENTE: TECNOLOGIA E EXPANSÃO NA LOGÍSTICA GLOBAL

Fonte: Follow Up do Comex

Um movimento organizado pelos armadores, denominado Smart Container Alliance, visa impulsionar o uso contêineres inteligentes. A iniciativa busca melhorar a rastreabilidade de carga, fortalecer o comércio marítimo e auxiliar no combate a organizações criminosas.

Os contêineres contam com sistema de monitoramento em tempo real, controle interno de temperatura e é capaz de detectar violações.

Com sede em Bruxelas, capital da Bélgica, a Smart Container Alliance atuará como uma plataforma central de troca de conhecimento entre os líderes dos setores, para desenvolver as melhores práticas e auxiliar na promoção e adoção dos contêineres inteligentes em todo o mundo.

Por meio de parcerias e capacitação, a aliança busca abrir caminho para um ecossistema de comércio global mais seguro e inteligente.

A adoção desse tipo de tecnologia está alinhada com o Acordo de Facilitação de Comércio, adotado pelo Brasil em sua legislação interna por meio do Decreto nº 9.326, de 3 de abril de 2018, visto que esse tipo de monitoramento é capaz de aprimorar toda a gestão alfandegária.

Mas também gera questionamentos sobre a implementação do uso no país, considerando custos de limpeza, cobrança de demurrage de um contêiner com essa tecnologia e a cooperação dos terminais de devolução.

Cosco Shipping envia primeiro trem de carga do centro da China ao Porto de Chancay

A Cosco Shipping inaugurou o primeiro trem terrestre-marítimo Yara New Express "Wuhan-Chancay", que transportará cargas do centro da China até o Porto de Chancay, no Peru. A primeira viagem trará uma carga de 60 veículos, da marca Dongfeng.

A estimativa é que o tempo de transporte terá 12 dias de redução em relação aos modos tradicionais de envio.

O movimento reflete o crescente interesse da Cosco Shipping em expandir os laços comerciais entre o centro-oeste da China e a América Latina, com a utilização do trem, a empresa chinesa busca reduzir os custos logísticos e melhorar a capacidade de entrega internacional, garantindo eficiência em todos os pontos logísticos do caminho.

Brasil também terá integração com o Porto de Chancay

Ja é do nosso conhecimento que a inauguração do Porto de Chancay irá

mexer com o tabuleiro global de logística, uma vez que Chancay é hoje o maior empreendimento chinês fora do país asiático e terá um papel estratégico no escoamento de produtos destinados à Ásia.

De acordo com a ministra do Ministério do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, a primeira rota de interligação do Brasil com o porto peruano já estará em plena operação até Junho e será feita por meio dos rios amazônicos.

Vale lembrar que além da conexão com o porto de Chancay, desde 2023 o governo brasileiro tem trabalhado em parceria com os países vizinhos no programa Rotas de Integração Sul-Americana, que trará cinco caminhos de acesso aos países fronteiriços.



OPINIÃO

TERCEIRIZAÇÃO DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E LOCAÇÃO DE ÁREAS EM TUPS

Fonte: Agência Infra



Rodrigo Bernardes Braga

Em recente decisão, a diretoria da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) autorizou a terceirização da exploração da infraestrutura portuária e locação de áreas dentro dos TUPs (Terminais de Uso Privado), convalidando uma visão mais aberta e arejada em relação aos termos da outorga de autorização e do contrato de adesão.

O entendimento foi externado pela ANTAQ por ocasião do julgamento do Processo 50300.006165/2022-01, objeto do Acórdão 297/2023. Em consulta formulada que tomou o referido processo, a ANTAQ reiterou o entendimento firmado anteriormente agora em voto da relatoria do diretor Eduardo Nery. O diretor ponderou que “[...] em especial no que se refere à contratação de operadores portuários terceirizados por parte de titulares de contratos de adesão, reafirmo o entendimento de que não se justifica impor tamanha restrição aos terminais de uso privado se elas sequer existem para terminais públicos. Em outras palavras, se um arrendatário pode contratar um operador portuário para realizar os serviços, não vejo razão para impedir que o autorizatário também o faça.”

Na mesma oportunidade, analisou-se a possibilidade de celebração de contratos de locação de áreas pelo titular da autorização com terceiros. De igual modo, a ANTAQ verificou que não havia impedimento à celebração de tais contratos, pois não se vislumbrou desvirtuamento da finalidade da outorga. Entendeu-se que a locação não representa automaticamente a perda da posse ou do direito de uso da área.

Em lúcido voto, o diretor Eduardo Nery considerou que o art. 4º, inc. VII, da Resolução ANTAQ 71/2022, estabelece como um dos documentos necessários à obtenção da outorga o título de propriedade do terreno, inscrição de ocupação, certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do terreno. A posse, nesse caso, “deve ser vista de maneira funcional e teleológica”, segundo ele. Ou seja, “o autorizatário que celebra um contrato de locação ainda está exercendo seu direito de fruição sobre o terreno, uma vez que escolhe ceder parte da área para que um terceiro, com expertise específica, possa operar e aproveitar o terreno de maneira mais eficiente.

Nesse caso, a locação de área não implica perda do direito de uso e fruição, mas sim um exercício desse direito de forma estratégica, para melhor atender aos objetivos da outorga”.

O voto do diretor vai na direção de acolher a pretensão de aluguel de áreas em TUPs por entender que estes poderiam funcionar como

ociosidade da infraestrutura portuária, aumentando a oferta de serviços no setor.

Vale lembrar que a nossa Suprema Corte já tinha entendido que a terceirização de atividade-fim da empresa era permitida em tema de repercussão geral (Tema 725), no “leading case” (RE 958252), da lavra do ministro Luiz Fux.

Finalmente, a deliberação da ANTAQ revela que não há impedimentos à celebração de contratos privados de prestação de serviços ou de locação de áreas específicas dentro dos TUPs, observadas as seguintes premissas: (i) seja mantida a responsabilidade integral do titular da outorga perante a ANTAQ e demais autoridades competentes; (ii) não haja desvirtuamento do objeto da outorga ou transferência de responsabilidade regulatória; (iii) seja preservada a competência da ANTAQ para intervir e adotar medidas cabíveis em casos concretos, sempre que necessário; (iv) não exista cláusula no contrato de adesão que vede a operação portuária por terceiros; e (v) seja encaminhada à ANTAQ cópia dos contratos de prestação de serviços e de locação no prazo de até 30 dias após a sua celebração, observadas as condicionantes estabelecidas nos subitens anteriores.

Os TUPs operam sob um regime privado cuja flexibilidade operacional e liberdade de precificação são a tônica desse importante segmento. Embora não sejam operadores portuários, tecnicamente falando, desempenham operações portuárias de acordo com o que vier a disciplinar o titular da respectiva autorização, conforme art. 30 da Lei 12.815/13. Podem, por exemplo, terceirizar a exploração da infraestrutura portuária na medida de seu interesse e atentos à realidade do contrato de adesão. Claramente não poderão terceirizar a movimentação de cargas não previstas nos contratos de adesão ou por tempo incompatível com os mesmos contratos.

Finalmente, a terceirização da exploração ou a locação de áreas dentro dos TUPs não os desoneram de responder integralmente pelos compromissos regulatórios assumidos, nem afastam a fiscalização da ANTAQ.

* Rodrigo Bernardes Braga é advogado, ex-diretor Jurídico e Regulatório do Porto de Vitória e Barra do Riacho. É sócio da Prática de Infraestrutura do escritório Godinho Barbosa.

Gargalos logísticos

PREJUDICAM EXPORTAÇÕES DE CAFÉ

As operações de exportação do café brasileiro enfrentam uma severa crise logística que já acumula perdas expressivas. Levantamento do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) revela que 672.113 sacas do produto ficaram retidas nos portos nacionais em janeiro de 2025, volume equivalente a 2.037 contêineres não embarcados, evidenciando o agravamento dos gargalos operacionais.

O estudo, que contempla dados de 23 empresas associadas responsáveis por 65% dos embarques totais, aponta prejuízos da ordem de R\$ 6,1 milhões somente em janeiro, elevando as perdas acumuladas desde junho de 2024 para R\$ 57,7 milhões. Os custos adicionais compreendem despesas com armazenagem, detenção, pré-stacking e antecipação de gates.

Na perspectiva macroeconômica, o impacto é ainda mais significativo. Com base no preço médio FOB (Free on Board) de US\$ 336,33 por saca e câmbio médio de R\$ 6,0212, estima-se que o país deixou de receber US\$ 226 milhões em divisas, aproximadamente R\$ 1,36 bilhão.

"Embora parte do café represado em 2024 tenha sido escoada em janeiro, alcançando 3,9 milhões de sacas exportadas, os entraves estruturais persistem", afirma Eduardo Heron, diretor técnico do Cecafé. Segundo ele, mesmo com o período de entressafra e menor oferta disponível, os custos logísticos seguem pressionando o setor.

A situação é particularmente crítica no Porto de Santos, principal hub de exportação do produto, responsável por 75,3% dos embarques. O terminal registrou alterações de programação em 77% das embarcações, com casos de espera superiores a 40 dias. No Rio de Janeiro, segundo maior complexo em movimentação de café com 21% das exportações, 70% dos navios sofreram modificações nas escalas.

O Boletim Detention Zero (DTZ), elaborado em parceria com a startup ElloX Digital, identificou que dos 302 navios monitorados em janeiro, 203 apresentaram mudanças na programação original. Em Santos, apenas 9% das operações contaram com mais de quatro dias de gate aberto para embarque, enquanto no Rio de Janeiro esse índice foi de 18%.

"O setor necessita de medidas emergenciais para mitigar os prejuízos", ressalta Heron. Segundo o executivo, apesar dos investimentos anunciados para modernização portuária, seus efeitos só serão percebidos no longo prazo, deixando o setor exposto a crescentes custos operacionais e perda de competitividade no mercado internacional. A crise logística atual expõe as fragilidades da infraestrutura portuária brasileira e seus impactos na principal commodity agrícola de exportação do país, demandando ações coordenadas entre autoridades portuárias, terminais e exportadores para equacionar os gargalos existentes e preservar a posição do Brasil como maior exportador mundial de café.



O valor do frete em uma importação FOB compõe o valor aduaneiro na Declaração de Importação (D.I.)?

Informamos que o art. 2º da Instrução Normativa RFB nº 11.090/2022 define o valor aduaneiro da DI.

Para fins de aplicação do disposto no inciso II do caput do art. 77 do Decreto nº 6.759/2009, serão excluídos somente os gastos incorridos no território nacional a partir da entrada em vigor do citado Decreto, conforme a previsão do art. 8 (2) do Acordo sobre a Implementação do Artigo VII do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio 1994, promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30/12/1994.

Os insumos classificados nas NCMs 1508 a 1514, quando destinados, exclusivamente, à fabricação de cosméticos, podem pleitear a redução de PIS e COFINS?

Para este produto específico não. Embora esses insumos estejam classificados nas NCMs 1508 a 1514, a redução de PIS e COFINS concedida para produtos que compõem a cesta básica não se estende a insumos destinados exclusivamente à fabricação de cosméticos, pois estes não são considerados alimentos.

A Lei nº 12.839/2013 especifica que reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação incidentes sobre a receita decorrente da venda no mercado interno e sobre a importação de produtos que compõem a cesta básica.

A Taxa de Utilização do Sistema Mercante (TUM) na importação amparada com Drawback (isenção e suspensão) será devida?

Conforme estabelece o inciso II, § 3º, art. 37 da Lei nº 10.893/2004 (incluído pela Lei nº 12.599/2012 e alterado pela Lei nº 14.301/2022), a Taxa de Utilização do Sistema Mercante (TUM) não incide sobre as cargas isentas do pagamento do AFRMM.

Mercadorias importadas estão armazenadas em recinto alfandegado e ainda não foram nacionalizadas. É possível retirar 13 amostras da carga para serem apresentadas em uma feira?

Conforme o art. 47 da Instrução Normativa nº 680/2006, as mercadorias só poderão ser liberadas antes do despacho aduaneiro nos casos expressamente previstos. No seu caso, entendemos que não se enquadra nessa previsão, sendo necessário, portanto, providenciar o desembaraço aduaneiro das mercadorias.

Mercadoria sob regime da admissão temporária, com suspensão de tributos, apresentou defeito e precisa ser substituída. É permitido o envio ao exterior para troca?

A legislação não prevê troca, apenas o envio para manutenção ou reparo, nos termos do art. 40 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015. Neste caso, conforme § 4º, art. 40 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015, considera-se reexportado, para fim de extinção da aplicação do regime de admissão temporária, o bem que, submetido a manutenção ou reparo, não retornar ao País durante a vigência do



regime. Se trouxer uma nova mercadoria, será um novo processo.

Para caracterizar um gerador de energia de corrente alternada é possível incluir uma bateria com conversor de corrente contínua na importação?

Se a bateria for parte integrante do gerador, ela será classificada como componente do próprio gerador. No entanto, caso a bateria não faça parte do gerador, ela deverá ser despachada separadamente.

O § 1º art. 2º da Instrução Normativa RFB nº 1.370/2013 (alterado pela Instrução Normativa RFB nº 2.129/2023) dispõe que a aplicação do Reporto vigorou até 31/12/2023. A partir de 01/01/2024 não é possível realizar importações pelo regime?

Poderá ser aplicado o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), pois houve prorrogação do prazo. Conforme art. 16 da Lei nº 11.033/2004, alterado pela Lei nº 14.787/2022, até 31/12/2028 os beneficiários do Reporto poderão efetuar importações dos bens relacionados nos Anexos I e II do Decreto nº 6.582/2008, com a suspensão do pagamento do imposto de importação, do imposto sobre produtos industrializados, da contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação.