



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



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 343 - Agosto / 2025



## VITÓRIA TÉCNICA E HISTÓRICA DO SINDICOMIS NACIONAL/ACTC SOBRE OS ABUSOS DAS SOBRESTADIAS

## EDITORIAL

Por: Luiz Ramos  
Presidente do  
SINDICOMIS NACIONAL  
e da ACTC

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC celebram uma conquista regulatória histórica junto à ANTAQ. Em 31 de julho, a Diretoria Colegiada da Agência aprovou novo entendimento sobre a cobrança de sobrestadia de contêineres (demurrage/detention), acolhendo importantes proposições encaminhadas pelas duas entidades por meio dos Ofícios nº 28/2025 e nº 43/2025.

A decisão é resultado de meses de trabalho técnico-jurídico, pareceres aprofundados, articulações e denúncias formais de práticas abusivas relatadas por empresas associadas. Esses esforços foram consolidados e ampliados pela mesa-redonda estratégica promovida pelas entidades, dedicada ao tema

“Demurrage, free-time e retarificação: excessos, abusos e soluções coletivas”.

### **Principais resultados práticos da deliberação da ANTAQ:**

- A cobrança de sobrestadia só será legítima se o atraso decorrer do interesse, da escolha ou da culpa do usuário (importador/exportador).
- A Agência vetou a cobrança quando a demora for causada por omissões do transportador, terminais ou ausência de infraestrutura para devolução.
- A ANTAQ elaborará relatórios trimestrais sobre as denúncias e aperfeiçoará os fluxos internos para dar maior celeridade e segurança às análises.
- O tema foi oficialmente incluído na Agenda Regulatória 2025–2028 (tema 2.6), garantindo espaço institucional para ajustes normativos.



A diretora Flávia Takafashi, relatora da matéria, destacou que a decisão representa um marco no aprimoramento da regulação do transporte marítimo, reforçando o papel técnico da ANTAQ e reconhecendo o impacto da sobrestadia na competitividade do comércio exterior.

Casos concretos apresentados pelo SINDICOMIS NACIONAL e ACTC comprovaram abusos – como, por exemplo, cobranças superiores a US\$ 10 mil por contêiner, mesmo quando o atraso foi causado por falhas na logística dos armadores – e subsidiaram a formação do entendimento agora firmado.

Agora, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC seguem mobilizados para contribuir ativamente com a formulação das normas definitivas, convocando suas equipes técnicas, jurídicas e empresas filiadas para essa nova fase de diálogo regulatório.



# PRESIDENTE DA FIATA PARABENIZA PELA CONQUISTA E DIZ QUE ELA VAI MUITO ALÉM DO BRASIL

Caro Luiz,

Parabéns por essa conquista notável!

Esse marco representa um avanço significativo na garantia de um tratamento justo para todos os embarcadores e recebedores no transporte marítimo.

A FIATA, tanto diretamente quanto por meio de suas associações-membro, tem há muito tempo defendido um mercado transparente e justo em todas as regiões.

O Brasil tem sido, infelizmente, um dos mercados onde as empresas muitas vezes pensam duas vezes antes de enviar mercadorias, devido a regulamentações restritivas e práticas ultrapassadas.

No entanto, os desafios relacionados a sobrestadia, detenção e arbitragem não são exclusivos do Brasil — são preocupações que afetam a eficiência do comércio em todo o mundo.

Seu sucesso em trazer essas questões à tona, tê-las formalmente reconhecidas e colocadas na agenda para revisão e melhoria é uma conquista que vai muito além do Brasil.

Isso estabelece um exemplo poderoso para toda a indústria de transporte marítimo e reforça a importância da colaboração e da reforma.

A FIATA estará ao seu lado para apoiar avanços e mudanças positivas adicionais. Parabéns mais uma vez a você e a todos os envolvidos nesse importante desenvolvimento.

Atenciosamente,

*Turgut Erkeskin*



# APÓS PRESSÃO DE ENTIDADES, ANTAQ RECONHECE ABUSOS NA COBRANÇA DE SOBRESTADIA E ESTABELECE NOVAS DIRETRIZES

**A**pós intensos e persistentes esforços do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC — que realizaram estudos, articulações institucionais e apresentaram denúncias com base em provas documentadas —, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, em 31 de julho, um marco regulatório que reconhece práticas abusivas na cobrança de sobrestadia de contêineres e estabelece critérios técnicos para sua aplicação. A decisão representa um avanço para os usuários do transporte marítimo e para a competitividade da cadeia logística nacional.

A medida, relatada pela diretora Flávia Takafashi (**foto**), evidencia uma sólida, promissora e exemplar abertura institucional da ANTAQ ao diálogo com o setor regulado.

A diretora ressaltou o compromisso da Agência com uma atuação técnica e equilibrada, alinhada às necessidades do comércio exterior brasileiro — que depende em 95% do modal aquaviário —, sinalizando uma guinada regulatória em favor da previsibilidade, da transparência e da justiça tarifária.

A resolução busca corrigir distorções históricas que impactavam diretamente a fluidez da logística portuária e oneravam desproporcionalmente o setor produtivo.

**Leia, na próxima página, a íntegra da decisão da ANTAQ.**



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta quinta-feira (31), entendimento regulatório acerca da cobrança de sobrestadia de contêineres com base em diagnóstico sobre o cenário da cadeia logística e dos impactos desse tipo de cargas na atividade do setor.

Foram determinadas premissas em que poderá haver incidência da sobrestadia de contêineres, a elaboração de relatórios trimestrais contendo o andamento das denúncias instruídas na ANTAQ sobre o tema, entre outros encaminhamentos.

A diretora Flávia Takafashi, que relatou a matéria, explicou que os itens votados não alteram nenhuma resolução da Agência e que os pontos que necessitam de mudanças normativas serão tratados na Agenda Regulatória 2025-2028.

Além do entendimento regulatório firmado, a ANTAQ vai promover ações de aperfeiçoamentos internos para melhorar o fluxo de informações entre as áreas responsáveis pelo assunto, de modo a garantir mais celeridade nas análises envolvendo denúncias relativas à cobrança da sobrestadia.

A diretora destacou que “as medidas deliberadas representam um marco importante no aprimoramento da regulação do transporte marítimo, reforçando o compromisso institucional da ANTAQ com uma atuação técnica, eficiente e alinhada às necessidades do setor.

#### **Aumento da demanda**

O levantamento, realizado pela área técnica da Agência, se deu a partir do monitoramento do tema e de denúncias apontando irregularidades nas cobranças, além do aumento expressivo da movimentação de contêineres - no ano passado, a movimentação desse tipo de carga registrou recorde, com crescimento de 20%.

“Ressalto que essa agência tem acompanhado de perto a evolução do cenário do transporte marítimo internacional, especialmente no que tange a logística de carga unitizada, e se debruça sobre os desafios e complexidades deste setor, que desempenha um papel fundamental na economia brasileira, sendo responsável pela movimentação de 95% do comércio exterior do país”, declarou a relatora.

A diretora completou explicando que a Agência sempre preza por “promover uma atuação regulatória assertiva, capaz de assegurar a transparência e o equilíbrio nas relações entre os agentes do setor, bem como a previsibilidade e a qualidade do serviço de transporte de infraestrutura portuária.”

A logística de contêineres é debatida no âmbito da Agência desde a pandemia, porém, recentemente foi encontrada a necessidade de aperfeiçoar os instrumentos regulatórios da ANTAQ para se adaptar ao novo cenário de crescimento da demanda de movimentação de contêineres.

Em março de 2024, a Agência aprovou uma matriz de responsabilidade para identificar em quais situações deve ser feita a cobrança pela armazenagem adicional de carga nas instalações portuárias. A deliberação resultou na [Resolução ANTAQ 112/2024](#).

#### **Mudanças**

No voto, foram definidas premissas que vão orientar quando deve ser feita a cobrança de sobrestadia. Isso deve coibir cobranças abusivas e promover mais eficiência para o setor portuário.

Nesse sentido, a diretora Flávia Takafashi, pontuou que “não se está afastando a cobrança de sobrestadia, porque ela é legítima. O que se está afastando é a cobrança abusiva nessas situações específicas.”

*Confira os pontos que serão considerados para definir uma cobrança como adequada:*

- somente deve incidir cobrança quando a utilização dos contêineres por prazo superior a livre estadia ocorrer: no interesse, por opção ou por culpa dos usuários, ou quando o evento causador estiver sobre o risco do negócio dos usuários;
- a cobrança só se justifica nos casos em que a permanência, além do período de estadia gratuita (free time) decorra do interesse, da escolha voluntária ou da responsabilidade dos usuários, ou ainda quando a causa da demora estiver relacionada a riscos assumidos por eles em razão do seu próprio negócio;
- não poderá haver incidência quando a paralisação dos contêineres for relacionada a: ato ou omissão do transportador ou daqueles a seu serviço, a logística mobilizada pelo transportador marítimo para oferta do serviço, ou quando o evento causador estiver sobre o risco do negócio do transportador, do depósito de vazios ou do terminal portuário.

Não é admissível a cobrança nos casos em que o não retorno dos contêineres a logística decorra de ações ou omissões atribuíveis ao transportador ou a seus prepostos, a estrutura logística adotada pelo próprio transportador marítimo pela prestação do serviço, ou quando o evento que motivou a paralisação se insira nos riscos operacionais do transportador, do terminal portuário ou do depósito de contêineres vazios.



# MAERSK, MSC E CMA CGM ANUNCIAM FORTES SOBRETAXAS EM ROTAS COM EUA E EUROPA

**A**s principais companhias de navegação do mundo — Maersk, MSC e CMA CGM — anunciaram aumentos expressivos nas sobretaxas de temporada de pico (Peak Season Surcharges) e ajustes de tarifas-base para embarques com destino aos Estados Unidos, Europa e Canadá, com vigência prevista a partir de julho de 2025.

Segundo comunicados oficiais, esses reajustes são motivados pela alta demanda sazonal; custos operacionais elevados, como o bunker (combustível marítimo); além de graves interrupções em corredores estratégicos, incluindo congestionamentos em portos europeus, tensões logísticas no Estreito de Ormuz (onde o tráfego caiu aproximadamente 25% em razão de desvios de rota por questões regionais) e *blank sailings* para reduzir a oferta de capacidade.

## O que muda na prática?

### Maersk

- Aplicará uma sobretaxa de US\$ 4.000 por contêiner para cargas embarcadas do Subcontinente Indiano e Oriente Médio rumo à Costa Oeste dos EUA e Canadá, a partir de 16 de julho de 2025.
- Uma sobretaxa adicional, entre US\$ 3.500 e US\$ 4.000 por contêiner, incidirá para cargas com a mesma origem, mas com destino à Costa Leste dos EUA e região do Golfo, dependendo do porto de origem.
- Além disso, haverá sobretaxa de US\$ 1.000 a US\$ 1.400 por contêiner nas rotas Ásia-Índia/Sul da Ásia.

### CMA CGM

- Sobretaxa entre US\$ 150 e US\$ 300 por contêiner de 40 pés nos embarques entre Europa e Américas.
- Até US\$ 800 adicionais para contêineres refrigerados (reefers).

### MSC

- Ajustará sua tarifa-base no eixo Extremo Oriente-Norte da Europa de US\$ 3.900 para US\$ 4.300 por contêiner de 40 pés.

O aumento dos custos logísticos internacionais pode gerar efeito cascata nos preços de importação e exportação, especialmente para quem opera via portos americanos e europeus. Empresas brasileiras que dependem de insumos asiáticos ou utilizam hubs logísticos nos EUA e Europa poderão enfrentar custos adicionais e atrasos operacionais decorrentes tanto das sobretaxas quanto do espaço reduzido provocado pelos *blank sailings*.

### Orientações do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC

- Antecipar a contratação de fretes internacionais e avaliar reservas com maior antecedência, para minimizar impactos de sobrepreço.
- Redimensionar rotas e fornecedores sempre que possível, incluindo a análise de portos alternativos.
- Revisar contratos comerciais para prever cláusulas de reajuste logístico.
- Monitorar a regulação nacional e internacional, especialmente no tocante à eventual abusividade ou falta de transparência nos critérios de aplicação das sobretaxas.

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC estão monitorando de perto a situação e atuando junto às autoridades brasileiras e internacionais para assegurar que os interesses dos operadores logísticos sejam respeitados.



# SINDICOMIS ESTARÁ PRESENTE NO FÓRUM DE DIÁLOGO DA REFORMA TRIBUTÁRIA DA RECEITA FEDERAL

O advogado Rodrigo Herrera, conselheiro fiscal efetivo do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, representará as entidades no Fórum de Diálogo da Regulamentação da Reforma Tributária, convocado pela Receita Federal do Brasil.

Segundo o documento encaminhado ao sindicato, o objetivo é reunir representantes de entidades setoriais e especialistas para contribuir com a regulamentação dos dispositivos previstos na Emenda Constitucional nº 132, que trata da reforma tributária sobre o consumo.

Herrera participará em nome do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC nos painéis que discutem as “Normas Gerais” (arts. 1º a 26 e arts. 41 a 62), marcados para o dia 5 de agosto, das 9h às 12h e das 14h às 18h, no auditório do edifício. Além disso, atuará nos grupos temáticos de “Importação e Exportação de Bens Imateriais e Serviços” (arts. 63 a 64 e 79 a 80), previstos para 4 de agosto, das 14h às 15h30, e “Importação e Exportação de Bens Materiais” (arts. 65 a 78 e 81 a 83), no mesmo dia, das 15h45 às 18h, ambos na sala de treinamento designada pela Receita.

O SINDICOMIS NACIONAL já iniciou a análise técnica do conteúdo do ofício e estuda posicionamentos a serem levados aos debates, solicitando aos seus membros sugestões e comentários sobre temas prioritários e pontos críticos da regulamentação.

O Fórum integra a estratégia do governo federal de garantir participação social e transparência na implementação da reforma tributária, considerada a maior mudança no sistema de arrecadação de impostos das últimas décadas. A expectativa é que as discussões resultem em propostas mais equilibradas para os setores produtivos, especialmente no comércio exterior e logística.



# O PIOR AINDA PODE ESTAR POR VIR

## BRASIL PODE SER ALVO DE TARIFAS DE 100% POR NEGÓCIOS COM RÚSSIA, DIZ CHEFE DA OTAN

O secretário-geral da Otan, Mark Rutte (à direita, na foto), afirmou em 15 de julho que países como Brasil, China e Índia podem ser tarifados em 100% por compra de petróleo da Rússia. A declaração foi dada após reunião com congressistas dos Estados Unidos que discutem projeto de lei para taxar países que compram derivados do produto.

“Se você é o presidente da China, o primeiro-ministro da Índia ou o presidente do Brasil e ainda negocia com os russos e compra seu petróleo e gás, saiba que, se esse cara em Moscou não levar as negociações de paz a sério, eu lhe aplicarei sanções secundárias de 100%”, afirmou.

Em 2024, o Brasil importou US\$ 5,4 bilhões de diesel russo - um dos países que mais importou no período. O número também representou um recorde na balança comercial, de acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.





# SINDICOMIS NACIONAL LEVA À ANTAQ IMPOSIÇÃO DESCABIDA DA PIL

*É urgente que a ANTAQ, o Congresso Nacional e o governo federal intensifiquem esforços no sentido de aprimorar o marco regulatório do transporte marítimo.*

**A** Pacific International Lines (PIL) divulgou comunicado oficial neste 8 de julho informando que passará a cobrar taxas de sobre-estadia (*detention charges*) até o momento do embarque efetivo dos contêineres, ainda que as unidades já estejam posicionadas dentro do terminal portuário. Trata-se de mais uma imposição descabida, que prejudica diretamente a economia nacional.

Diante da nova prática adotada pela companhia marítima, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC notificaram a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), alegando que a cobrança configura violação ao artigo 21 da sua Resolução nº 62/2021, que estabelece de forma expressa que a responsabilidade do embarcador se encerra com a entrega do contêiner cheio na instalação de embarque.

As entidades sustentam, no ofício encaminhado à ANTAQ, que a medida adotada pela PIL não se configura como mera interpretação controversa da norma, mas sim como uma violação deliberada do marco regulatório vigente. Segundo argumentam, a prática impõe custos indevidos a exportadores e agentes de carga, agravando o cenário de insegurança jurídica e ampliando a assimetria nas relações contratuais do setor

No mesmo ofício, a ANTAQ foi comunicada de que, em 17 de julho, a PIL informou a adoção de uma nova taxa cambial para os fretes internacionais, fixada em PTAX acrescida de 7,6%. A justificativa apresentada foi o aumento recente da alíquota do IOF. As entidades consideram a medida um repasse arbitrário, generalizado e desprovido de transparência aos usuários, com potencial para gerar distorções significativas nas operações comerciais, sem respaldo legal específico.

Representando cerca de 15 mil empresas atuantes no Brasil, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC solicitaram à ANTAQ a adoção de medidas regulatórias urgentes e efetivas. Entre as providências sugeridas, estão:  
\* a emissão de nota técnica ou circular normativa



reiterando os limites para a cobrança de sobre-estadia e 'detention', conforme previsto na Resolução nº 62/2021;  
\* a abertura de processos formais de fiscalização contra armadores reincidentes; e  
\* a articulação interinstitucional com o Banco Central e a Receita Federal para alinhar os impactos da tributação cambial e coibir repasses indevidos aos usuários dos serviços regulados.

As entidades afirmam ser urgente que a ANTAQ, o Congresso Nacional e o Governo Federal intensifiquem esforços no sentido de aprimorar o marco regulatório do transporte marítimo. Práticas como as relatadas não podem mais permanecer sujeitas a longos ciclos de análise, sob o risco de perpetuar um ambiente disfuncional que penaliza os operadores brasileiros e compromete princípios constitucionais como a livre concorrência, a transparência e o equilíbrio contratual.

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC reiteram seu compromisso com a defesa de um ambiente regulatório justo e previsível, alertando que distorções dessa natureza impactam diretamente a competitividade do comércio exterior e, por consequência, a economia nacional e a sociedade brasileira.



# SINDICOMIS NACIONAL E ACTC DISCUTEM PRÓXIMA CONVENÇÃO COLETIVA E AVANÇOS LEGISLATIVOS EM REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA

**E**m reunião extraordinária realizada em 16 de julho, a Diretoria Executiva e o Conselho Fiscal do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC deliberaram sobre vários temas.

Um dos pontos da pauta foi a definição das linhas gerais que deverão orientar a próxima assembleia das entidades, que aconteceu em 31 de julho, com foco nas negociações da convenção coletiva de trabalho 2025–2027. As discussões giraram em torno de temas como segurança jurídica, modernização das cláusulas trabalhistas e valorização dos profissionais do setor.

Outro tema abordado foi o andamento do Projeto de Lei nº 1205/2022, em tramitação no Congresso Nacional, que trata da modernização das normas aplicáveis às atividades de agenciamento de cargas e transporte internacional. As entidades acompanham de perto a evolução da proposta legislativa, por considerarem que o texto pode representar um avanço regulatório para o setor.

Em linha com a crescente preocupação com o bem-estar dos profissionais do segmento, os diretores e conselheiros do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC também discutiram iniciativas de apoio a programas de saúde mental voltados aos trabalhadores das empresas representadas, com foco na prevenção, acolhimento e fortalecimento do ambiente organizacional.

Por fim, foram debatidos possíveis ajustes nos regimentos internos do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC.

# PRESIDENTE DO SINDICOMIS NACIONAL E DA ACTC SE REÚNE COM ANTAQ PARA TRATAR DE AGENDA REGULATÓRIA



**E**m 9 de julho, o presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos, compareceu na sede da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em Brasília, para uma reunião com a diretora Flávia Takafashi (foto) e membros da sua equipe técnica.

Foram discutidos os temas de ofícios encaminhados anteriormente, com ênfase ao de nº 28/2025; os pontos debatidos durante a mesa-redonda de 29 de maio, da qual o SINDICOMIS NACIONAL participou ativamente; e os avanços e desafios regulatórios enfrentados pelo setor de transporte marítimo e agenciamento de cargas.

## 5 PONTOS DE ATENÇÃO NA AGENDA DA ANTAQ PARA 2025

1. Megaterminal de contêineres em Santos (STS-10).
2. Nova regulação para uso de áreas nos portos organizados.
3. Revisão extraordinária de concessões e Proposta Apoiada, que permite às administrações portuárias, com participação dos usuários, propor parâmetros tarifários/contratuais temporários para viabilizar obras e expansão de capacidade, o que pode acelerar investimentos e ajustes tarifários, influenciando custos portuários de exportação/importação.
4. Afretamento por EBN (apoio portuário/marítimo, cabotagem e longo curso).
5. Concessões de hidrovias.

# SINDICOMIS NACIONAL AVANÇA EM TRATATIVAS COM ANTT PARA ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA E INTEGRAÇÃO REGULATÓRIA



**L**uiz Ramos, presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, reuniu-se em 10 de julho com representantes da ANTT com o intuito de fortalecer a cooperação entre o setor representado pelas entidades e a agência.

Segundo Ramos, o diálogo com a agência já resultou no avanço para a construção de um Protocolo de Intenções, com foco na integração de ações de fiscalização, intercâmbio de dados técnicos, desenvolvimento de estudos sobre transporte multimodal e promoção de boas práticas regulatórias.

A iniciativa busca alinhar esforços entre o setor público e os operadores privados no aprimoramento da logística nacional, com ênfase na atuação conjunta em temas estratégicos para os transportadores e agentes do comércio exterior.

## 5 PONTOS DE ATENÇÃO NA AGENDA DA ANTT PARA 2025

1. Revisão do Marco Regulatório Ferroviário.
2. Integração regional – Mercosul e transporte terrestre internacional.
3. Lei da Reciprocidade no transporte internacional de cargas e passageiros.
4. Inovações tecnológicas e sustentabilidade nas rodovias.
5. Segurança jurídica e mitigação de conflitos em concessões.



# SINDICOMIS NACIONAL LEVA AO BANCO CENTRAL QUESTIONAMENTO SOBRE COBRANÇA INDEVIDA DE IOF EM FRETES INTERNACIONAIS



O presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos, participou, em 11 de julho, de reunião com o Departamento de Regulação Prudencial e Cambial (DREG) do Banco Central do Brasil. O encontro contou com a presença do chefe do departamento, Ricardo Franco Moura, e teve como foco a discussão sobre a aplicação indevida de encargos relacionados ao spread cambial em fretes internacionais, praticados por armadores estrangeiros.

Durante a reunião, o SINDICOMIS NACIONAL apresentou formalmente um pedido de providências, defendendo que tais repasses configuram uma distorção cambial sem respaldo normativo. A demanda faz parte de uma estratégia institucional mais ampla, que inclui interlocução com o Ministério da Fazenda, Receita Federal, outras autarquias e entidades do setor, além da possibilidade de medidas judiciais.

O Banco Central se comprometeu a avaliar o pleito e indicou possíveis ações complementares para conter práticas abusivas, incluindo a orientação sobre os canais regulatórios adequados e os órgãos competentes que podem ser acionados para assegurar o cumprimento da legislação vigente.

# LUIZ RAMOS ESTEVE EM REUNIÃO NA SECRETARIA DE ARTICULAÇÃO INTERNACIONAL E PROJETOS ESPECIAIS DE SANTA CATARINA



**N**o dia 24 de julho, Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, e Edson Nogueira, delegado das entidades em Santa Catarina, reuniram-se com Emerson Pereira, secretário-adjunto da Secretaria Estadual de Articulação Internacional e Projetos Estratégicos de Santa Catarina.

O encontro teve como objetivo a apresentação institucional do SINDICOMIS NACIONAL, com ênfase nas ações de apoio aos empresários do setor no estado. Na ocasião, também foi proposta a realização de um debate sobre os impactos da reforma tributária em Santa Catarina, com o apoio técnico de especialistas vinculados ao SINDICOMIS NACIONAL e à ACTC.



# APS MODERNIZA INFRAESTRUTURA CRÍTICA NO PORTO DE SANTOS COM INVESTIMENTO SUPERIOR A R\$ 3 MILHÕES

**A** Autoridade Portuária de Santos (APS) concluiu a modernização da rede de dados e vigilância na área da Alemoa, margem direita do Porto de Santos, classificada como de risco no complexo portuário por movimentar grãos líquidos inflamáveis. Com investimento superior a R\$ 3 milhões, as obras substituíram a comunicação via rádio por cerca de 3 km de fibra óptica, além de ampliar o número de câmeras de monitoramento de 12 para 32.

A fibra óptica confere maior estabilidade e segurança de dados na transmissão de informações em tempo real. Já as câmeras, certificadas para áreas de risco e resistentes a explosões, ampliam a cobertura e a eficiência do monitoramento, com resolução e tecnologia superiores aos modelos antigos.

“Cada projeto concluído reforça nosso compromisso com um porto do futuro, mais competitivo, seguro e alinhado às demandas do comércio global”, afirma Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos.

A infraestrutura atende a necessidades operacionais de diversos setores, incluindo a Guarda Portuária, Segurança do Trabalho, Fiscalização, Atracação e Meio Ambiente, reforçando a segurança de uma das zonas mais sensíveis do Porto de Santos.

“A integração de recursos e competências entre as equipes da APS tem gerado resultados concretos para a eficiência operacional do porto, otimizando investimentos e acelerando entregas”, comenta o gerente de Infraestrutura de Dados da APS, Alex Henrique da Costa.

Somente em 2025, a Superintendência de Tecnologia da Informação (SUPTI) realizou investimentos de cerca de



R\$ 18 milhões em projetos de modernização. Os recursos também contemplam soluções como um novo sistema de controle de acesso, ampliação da conectividade das áreas portuárias e instalação de câmeras térmicas.

## **Ecosistema de Inovações**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) avança em um ambicioso portfólio de inovações para enfrentar desafios operacionais e consolidar sua liderança no cenário logístico internacional. Entre os projetos em andamento, constam uma rede 5G privativa, o VTMS (Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações) e o lançamento de um aplicativo que permite à população registrar e enviar demandas de zeladoria.



# SETOR LOGÍSTICO SE PREPARA PARA NOVA SECA NO AMAZONAS

**A**pós dois anos de secas históricas na região Norte, que interromperam o fluxo de navios no rio Amazonas por meses, indústrias e operadores logísticos que atuam na região vislumbram uma estiagem menos severa em 2025. Ainda assim, as empresas têm se preparado para possíveis interrupções no fluxo.

O grupo Chibatão, que tem um dos maiores terminais de Manaus, ainda não cravou se vai montar o píer flutuante que, em 2024, viabilizou a passagem de carga até o porto. Porém, a empresa se prepara para esse cenário, segundo o diretor-executivo Jhony Fidelis.

A companhia está buscando as licenças ambientais e autorizações necessárias para a estrutura, e está deixando engatilhada a instalação de hospedagem para os funcionários que atuam no terminal “temporário”, disse.

A operação, inaugurada em 2024, foi montada em Itacoatiara (AM), no rio Amazonas, no trecho que em geral impede a passagem. No terminal flutuante, os navios maiores transbordaram a carga para balsas, que demandam profundidade menor para navegar. “Ainda não há dados para dizer se o rio vai secar, vamos aguardar agosto. Mas não podemos cruzar os braços, precisamos garantir a solução caso a estiagem se agrave.”

A Super Terminais, que no ano passado também montou um terminal provisório em Itacoatiara, tampouco decidiu sobre a estrutura deste ano, mas o gerente-geral Julio de Almeida afirma que o grupo conseguiria montar o terminal provisório em apenas dez dias.

“Nos anos de seca antes de 2023 [quando a estiagem atingiu patamar acima do normal], os navios vinham com menos carga, com 70%, 80% de sua capacidade e isso era suficiente para chegar até Manaus. Então, se a seca não for tão grave, podemos usar essa opção. Mas a Super Terminais está preparada para o pior cenário. Já deixamos em Itacoatiara as amarras, as poitas [âncoras], toda a estrutura está lá.” Para ele, após as secas históricas de 2023 e 2024, a análise sobre necessidade de terminais flutuantes deverá ser feita todo ano a partir de agora.



Além disso, parte da indústria ampliou a antecipação de pedidos, para evitar os problemas gerados pela seca, segundo Augusto Rocha, diretor do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam). “Antecipar os envios sempre foi um ‘modus operandi’. Mas em 2023 o volume não foi suficiente. Em 2024, novamente foi mais severo do que no ano anterior e nos pegou no contrapé. Então agora algumas empresas se preparam para o pior.”

A antecipação tem sido adotada principalmente por fabricantes de itens com maior valor agregado, segundo Márcio Salmi, diretor comercial da empresa de navegação Norcoast. “Percebemos na segunda quinzena de julho um movimento maior de antecipação, de empresas buscando fugir da taxa adicional cobrada na seca, embora alguns estejam apostando em uma estiagem menor. Depende muito do perfil da empresa, quem trabalha com commodities tem dificuldade de armazenagem.”

Os custos logísticos decorrentes da estiagem nos últimos dois anos tiveram impactos enormes sobre a indústria, afirmou Rocha. Apenas considerando as sobretaxas pagas às empresas de navegação, os gastos adicionais em 2023 somaram R\$ 1,5 bilhão. Em 2024, ano que o setor se preparou mais para a seca, o valor foi de R\$ 1,4 bilhão, aponta o cálculo da Cieam.

Neste ano, a expectativa é que o custo seja menor, diante da situação dos rios. “Há um crescimento de volume, um ganho de escala. O rio está mais alto e há um aumento da concorrência entre armadores. As empresas de navegação já falaram que existe risco de taxa, mas, nessa época no ano passado, já apareciam os primeiros anúncios de cobrança”, disse Rocha.

Além dos terminais provisórios, outra medida adotada pelo governo no ano passado foi o início de um contrato de dragagem firmado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com o objetivo de garantir a profundidade do rio.



### **Qual é a data prevista para a obrigatoriedade de utilização da DUIMP?**

De acordo com a Portaria Coana nº 165/2024, o uso da Declaração Única de Importação (DUIMP) será obrigatório para todas as operações de importação (independentemente do modal de transporte ou órgão anuente), conforme previsto em seu Anexo Único.

O cronograma estabelecido na norma indica que a obrigatoriedade será implementada progressivamente até o último trimestre de 2025, com aplicação obrigatória plena a partir de 01/01/2026, desde que não haja alteração posterior nos prazos pela Receita Federal.

De todo modo, lembramos que a Receita Federal poderá divulgar alterações no cronograma, e, para tanto, dará conhecimento por meio de Notícia Siscomex, normativo específico ou ampla divulgação em seu portal oficial.

### **É permitido, do ponto de vista legal e aduaneiro, realizar um único registro de Declaração de Importação (DI) contendo duas adições, sendo uma no Incoterm CIF e outra no FOB, com exportadores diferentes?**

Em atenção à sua consulta, esclarecemos que não há vedação expressa na legislação quanto ao registro de uma única Declaração de Importação (DI) contendo adições com fornecedores distintos e termos de venda diferentes (como Incoterms FOB e CIF).

O Siscomex permite esse tipo de operação, desde que:

- Cada adição contenha os dados individualizados conforme a respectiva fatura comercial;
- Sejam indicados corretamente o Incoterm, a moeda, o câmbio aplicado e o respectivo exportador;
- Os contratos de câmbio, quando houver, sejam formalizados separadamente por fornecedor;
- As mercadorias estejam cobertas por um mesmo conhecimento de carga e tenham origem no mesmo país, conforme previsto nas normas operacionais.

Nesse sentido, destacamos a Solução de Consulta SRRF/9ª RF nº 7/2008, publicada no DOU de 08/02/2008, que reconhece a possibilidade de registro de uma DI com mais de um exportador, reformando entendimento anterior mais restritivo:

*"É possível o registro, em uma única DI, de faturas emitidas por mais de um exportador."*

(Solução de Consulta SRRF/9ª RF nº 7, de 11/01/2008)

Contudo, é importante destacar que, na prática, algumas

unidades da Receita Federal podem apresentar resistência, especialmente quando há Incoterms diferentes ou dúvidas quanto à correta formação do valor aduaneiro, o que pode resultar em:

- Exigências adicionais durante o despacho aduaneiro;
- Orientação para desdobramento do conhecimento de embarque;
- Ou até exigência de retificação da DI.

Diante disso, recomendamos:

- Garantir que todos os elementos estejam corretamente individualizados por adição (fatura, Incoterm, valores de frete e seguro, câmbio, etc.);
- Confirmar que todas as mercadorias constem do mesmo conhecimento de carga e procedam do mesmo país.

#### **Se uma mercadoria nova, admitida temporariamente para testes de funcionamento, for posteriormente despachada para consumo, ela será considerada usada?**

A mercadoria nova admitida temporariamente para realização de testes de funcionamento não será considerada usada caso seja despachada para consumo. Conforme estabelece o § 2º, artigo 47 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015, a condição do bem no momento de sua entrada no País deverá ser indicada na declaração de despacho para consumo.

#### **A filial de uma empresa habilitada ao RECOF pode operar este regime?**

A habilitação para operar o Recof (Regime Aduaneiro Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Aduaneiro Informatizado) será outorgada mediante ADE (Ato Declaratório Executivo) e emitido para o número do CNPJ (Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica) do estabelecimento matriz. No entanto, este ADE indicará os estabelecimentos da empresa autorizados a operar o regime - ver inciso I, § 1º, artigo 9º da Instrução Normativa RFB nº 2.126/2022.

#### **Para retificar uma Declaração de Importação já desembaraçada, pois a NCM não consta no Conhecimento de Embarque (CE), deve-se retificar o CE para incluir a nova NCM ou posso apenas retificar a DI sem alterar o CE?**

A retificação da Declaração de Importação após o desembaraço está prevista nos arts. 44 e 45 da Instrução Normativa RFB nº 680/2006.

Quanto ao Conhecimento de Embarque Mercante, sua retificação é regulamentada atualmente pelo art. 22, § 8º,

da Instrução Normativa RFB 800/2007.

#### **A apuração do crédito do REINTEGRA deve ser feita com base na data de emissão da nota fiscal de exportação ou na data da averbação do embarque no sistema Siscomex?**

Destacamos o disposto no § 3º do art. 58 da Instrução Normativa RFB nº 2.055/2021:

*"§ 3º - Para fins de identificação do trimestre-calendário a que se refere o crédito, será considerada a data de saída constante da nota fiscal de venda".*

Dessa forma, entende-se que a data a ser considerada para apuração do crédito do REINTEGRA é a data de saída indicada na nota fiscal de venda.

#### **Conforme o inciso V do art. 44 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015, a admissão temporária pode ser extinta por nacionalização da mercadoria?**

Sim, conforme o inciso V do art. 44 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015, a admissão temporária pode ser extinta por nacionalização da mercadoria. O dispositivo legal estabelece:

*"Art. 44 - Na vigência do regime, deverá ser adotada uma das seguintes providências em relação aos bens, para extinção de sua aplicação:*

*[...]*

*V - despacho para consumo".*

Esse "despacho para consumo" é justamente o processo de nacionalização da mercadoria, ou seja, sua internalização definitiva no território aduaneiro, com o recolhimento integral dos tributos.

