



Diagnóstico da Crise Logística no Transporte Marítimo de Contêineres

Audiência Pública –Comissão de Viação e Transportes –Câmara dos Deputados



Importância Econômica do Setor

95%

Comércio Exterior

Percentual do comércio exterior brasileiro movimentado pelo transporte marítimo.



Nos últimos anos, a Antaq recebeu um número expressivo de denúncias relacionadas à incidência da cobrança da sobre-estadia do contêiner

+ 300

Processos (período de 2024 e 2025)
envolvendo à logística de contêineres

81 %

Aumento de Denúncias
Crescimento nas reclamações em 2024
comparado a 2023.

45

Denúncias Mensais
Média de denúncias recebidas por mês em
2025.

Principais queixas



FALTA DE JANELAS

- Indisponibilidade de agendamento nos terminais portuários para recepção de carga.



DEPÓSITO DE VAZIOS

- Indisponibilidade nos depósitos para devolução de contêineres vazios.



COBRANÇAS INDEVIDAS

- Sobre-estadia (detention/demurrage) cobrada mesmo quando problemas não são causados pelos usuários.



As falhas acontecem tanto no sentido da exportação como da importação



Exportação (Detention)

- Quando o exportador não consegue agendar a entrega da carga no terminal designado para embarque.
- Problemas de agendamento causados por ajustes nas escalas do navio ou outros eventos da logística do transportador.



Importação (Demurrage)

- Quando o importador não consegue devolver os contêineres vazios por falta de espaço nos depósitos.
- Barreiras para devolução dos contêineres nos prazos estabelecidos devido à falhas na infraestrutura do transportador.



Principais causas apontadas



- Terminais de Contêiner operando acima da capacidade, desde o final de 2023;
- Aumento no número de omissões de escala; e
- Ausência de infraestrutura nos terminais e nos depósitos de vazios.



Questão que se coloca à Agência



Os transportadores podem cobrar sobre-estadia nas situações em que a devolução/entrega do contêiner está fora do controle do usuário?



Conceito de sobre-estadia (Resolução Antaq nº 62/2021



Sobre-estadia de contêiner: valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para a sua devolução.



Mas qual é a finalidade da sobre-estadia?



- Compelir a devolução do contêiner;
- Incentivar a circulação da carga e fluidez do transporte;

NÃO SE TRATA DE REMUNERAÇÃO POR PRESTAÇÃO DE SERVIÇO!



Esse entendimento se alinha aos preceitos Internacionais adotados pela Federal Maritime Comission (FMC)

- Princípio do Incentivo: a cobrança só é válida nos casos em que haja a possibilidade de alcance de seu propósito fundamento – a fluidez do frete.
- Se a cobrança for causada por situações decorrentes da logística do transportador, não há legitimidade para a incidência da cobrança.



E o que diz o Manual emitido pela Federação Internacional de Associações de Transitários (FIATA)

- “embora a sobrestadia e a detenção, quando funcionam, constituam encargos válidos, quando não o fazem, há motivo para questionar sua razoabilidade...”
- Não há razão para insistir em uma taxa que supostamente motive o comerciante a retirar ou devolver um contêiner rapidamente se o terminal não conseguir atender a essa solicitação.



Entendimento regulatório

A Antaq estuda nesse momento a possibilidade de um entendimento regulatório que estabeleça um equilíbrio nas relações entre os agentes do setor, respeitando a premissa fundamental da sobre-estadia e assegurando o direito e a proteção dos usuários.





STATUS DA ANÁLISE NA AGÊNCIA

A instrução técnica já foi finalizada e a matéria encontra-se para a deliberação da Diretoria Colegiada



OBRIGADA

Flavia Moraes Takafashi
Diretora da Antaq

