

## Com mais cargas, cresce impasse sobre agentes marítimos no Siscomex

A responsabilidade dos agentes marítimos no registro de cargas no Siscomex, sistema que centraliza o controle das importações e exportações no País, ganhou destaque no comércio exterior brasileiro. Em um ambiente de maior circulação de mercadorias, com exportações projetadas acima de US\$ 360 bilhões em 2026, segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o tema impacta a operação das empresas. No centro do debate está a atuação desses representantes de transportadoras estrangeiras e os limites de sua responsabilidade. Para o advogado Baudilio Gonzalez Regueira, sócio do Reis, Braun e Regueira Advogados Associados, especializado em Direito Marítimo e Direito dos Transportes, a origem das divergências está na falta de clareza sobre quem responde por cada etapa da cadeia.

“O Siscomex Carga é um módulo do sistema do governo federal usado para controlar e acompanhar toda a movimentação de cargas que entram e saem do Brasil. O agente marítimo, na condição de representante do transportador marítimo, registra informações, envia dados e se comunica com a Receita Federal para viabilizar a operação do navio e da carga no País”, afirma. Segundo ele, embora o agente esteja na linha de frente do processo, quem realiza o transporte e assume a responsabilidade legal é o transportador internacional. O agente, nesse caso, atua como intermediário, mandatário, cuidando da parte operacional e do envio das informações.

Mesmo assim, na prática, agentes marítimos têm sido au-

tuados, principalmente em situações relacionadas a falhas ou descumprimento de prazos e normas no Siscomex. “Em regra, não há previsão legal para autuação do agente marítimo por infrações atribuídas ao transportador, mas isso tem ocorrido com frequência”, diz Regueira, ao apontar uma prática que há tempos vem gerando questionamentos no setor.

O tema vem sendo discutido no Judiciário, mas ainda não há uma posição única. Decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ) têm, aos poucos, reconhecido que o agente não pode ser responsabilizado quando atua apenas como representante. “A jurisprudência do STJ ainda não é pacífica, embora recentemente tenha ampliado o reconhecimento nesse sentido, especialmente porque o agente não se equipara ao transportador”, explica.

Para se defender, os agentes precisam comprovar que atuam apenas como representantes. Regueira explica que isso exige reunir documentos que deixem claro esse vínculo. Contratos de representação, procurações, conhecimentos de embarque emitidos pelo transportador e registros no próprio Siscomex estão entre as principais provas. “Esses elementos são fundamentais para afastar qualquer tentativa de equiparação indevida”, afirma.

Parte da dificuldade em resolver essas disputas está no próprio desconhecimento do conceito de cada interveniente no comércio exterior, que envolve diferentes atores e etapas. Segundo ele, nem sempre é simples distinguir o papel de cada agente envolvido, o que aumenta a margem para erros e decisões controversas.



Falta clareza por quem responde em cada etapa da cadeia

## LEGISLAÇÃO

# Ciot para todos: novas regras entram em vigor

TÂNIA MEINERZ/JC



Sistema passa a abranger todas as operações de transporte remunerado de cargas

### ANTT disponibiliza site com documentos técnicos e perguntas frequentes para orientar empresas e transportadores

As novas regras do Código Identificador da Operação de Transporte (Ciot) entraram em vigor em 24 de maio, ampliando o cadastramento das operações de transporte rodoviário remunerado de cargas e reforçando os mecanismos de rastreabilidade, fiscalização e verificação do Piso Mínimo de Frete.

Para apoiar a adaptação do setor, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) disponibilizou em seu portal uma área específica chamada de Ciot para todos, com documentos técnicos, orientações operacionais e perguntas frequentes sobre o novo modelo do código e suas regras.

A página reúne informações fundamentais sobre integração sistêmica, regras operacionais, modalidades de transporte, emissão do código e responsabilidades dos envolvidos na contratação do frete.

A ANTT também reforça que a documentação técnica necessária para integração dos sistemas foi disponibilizada aproximadamente 30 dias antes da entrada em produção. Desde então, instituições homologadas e empresas do setor vêm realizando adequações e testes operacionais no ambiente dis-

ponibilizado pela Agência.

As Instituições de Pagamento (IPs) já homologadas estão aptas a operar o novo modelo, e empresas transportadoras também iniciaram testes de integração junto à ferramenta API de integração dos sistemas, disponibilizada pela ANTT.

Com a entrada em vigor das novas regras, o Ciot passa a ser obrigatório para todas as operações de transporte remunerado de cargas, com exceção de operações envolvendo veículos não emplacados e transporte de cargas especiais, conforme previsto na regulamentação.

O novo modelo também amplia os mecanismos de validação das informações declaradas, incluindo a conferência do Piso Mínimo de Frete nas operações em que a regra se aplica.

As novas regras estão fundamentadas na Medida Provisória nº 1.343/2026, na Resolução ANTT nº 6.078/2026 e na Portaria Suroc nº 6/2026, que estabeleceram os procedimentos operacionais e as validações sistêmicas aplicáveis à geração, retificação, cancelamento e encerramento do Ciot.

As operações de transporte estão divididas em Carga Lotação, Carga Fracionada e TAC-Agregado. A operação de Transporte TAC-Agregado ocorre quando o Transportador Autônomo de Cargas coloca veículo de sua propriedade ou posse a serviço de um contratante, com exclusividade, mediante remuneração previamente ajustada.

A operação vincula o veículo do TAC a um contratante, com exclusividade, por período mínimo de 10 dias e máximo de 30 dias.

Durante esse período, o veículo vinculado ao Ciot não poderá ser utilizado em outro Ciot, salvo quando a nova operação envolver o mesmo contratante, o mesmo TAC e o mesmo veículo. Nessa situação, será permitido manter até 2 Ciot simultâneos para essa mesma relação. Ao final do prazo da operação, se não houver novo cadastro de TAC-Agregado, o veículo será automaticamente desvinculado e poderá ser contratado por outro contratante.

### O que é o Ciot?

O Ciot é o Código Identificador da Operação de Transporte, utilizado para identificar cada operação de transporte rodoviário remunerado de cargas registrada perante a ANTT.

Na prática, o código funciona como um registro eletrônico da operação, reunindo informações como:

- ▶ contratante do frete;
- ▶ transportador responsável;
- ▶ veículos utilizados;
- ▶ origem e destino da carga;
- ▶ valor do frete;
- ▶ tipo da operação de transporte.

Cada operação cadastrada gera um código próprio, permitindo maior rastreabilidade e acompanhamento das informações declaradas, garantindo também que o transportador autônomo receba a remuneração de acordo com o piso mínimo do frete.

Editor-chefe: Guilherme Kolling  
(guilhermekolling@jornaldocomercio.com.br)

Editora de Economia: Fernanda Crancio  
(fernanda.crancio@jornaldocomercio.com.br)

Editora-assistente: Cristine Pires  
(cristine.pires@jornaldocomercio.com.br)

Projeto gráfico: Luis Gustavo Van Ondheusden