

SINDICOMIS  ACTC 

— REPRESENTANTE OFICIAL —



ACONTECE

ANO 35 - Nº 302 - JULHO / AGOSTO - 2020



**SUGESTÕES DE MEDIDAS
ECONÔMICAS PARA VENCER
A CRISE GERADA PELA
PANDEMIA E DE VETO AO
PL 675, ENCAMINHADAS
PELO SINDICOMIS/ACTC À
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA,
SÃO ACEITAS POR BOLSONARO**

EDITORIAL**A ESTRANHA REAÇÃO DO COMEX ÀS NOVAS METODOLOGIAS DE NEGÓCIOS E À PANDEMIA**

Tudo está muito estranho: enquanto o mundo sofre com uma forte diminuição nos níveis do comércio internacional, em decorrência da epidemia de Covid-19, o total da corrente comercial brasileira permanece praticamente inalterado. É o que mostram os dados da Secretaria de Comércio Exterior.

Na 2ª semana de junho de 2020, a balança comercial registrou superávit de US\$ 1,599 bilhão e corrente de comércio de US\$ 6,309 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 3,954 bilhões e importações de US\$ 2,355 bilhões.

No mês, as exportações somam US\$ 8,094 bilhões e as importações, US\$ 4,774 bilhões, com saldo positivo de US\$ 3,32 bilhões e corrente de comércio de US\$ 12,868 bilhões.

No ano, as exportações totalizam US\$ 92,611 bilhões e as importações, US\$ 73,72 bilhões, com saldo positivo de US\$ 18,891 bilhões e corrente de comércio de US\$ 166,332 bilhões.

Mesmo com a queda no cenário mundial econômico por conta da pandemia, o comércio exterior brasileiro apresentou bom desempenho. Em março, a balança comercial do Brasil apresentou uma grande recuperação comparada aos primeiros meses do ano – o que motivou entusiasmo dentro do mercado e boa lucratividade no setor.

O comércio exterior promove uma influência direta na economia do país. Por esta razão, os incentivos governamentais têm acelerado a chance de maior competitividade no mercado internacional, promovendo resultados significativos para o início de 2020.

O ano de 2019 foi marcado por diversos fatos que refletiram no comércio internacional. A guerra comercial entre China e Estados Unidos causou impacto na taxa cambial do dólar, proporcionando grandes oscilações dentro do mercado. Além disso, o ano passado passou por uma mudança na agenda governamental. No entanto, os números apresentados pelo governo demonstram um bom desempenho dentro do mercado internacional.

Nos últimos anos, o Brasil tem apresentado um crescimento quanto às importações. Mesmo assim, a balança comercial continua positiva, apresentando superávit.

Com bons números, o país vem tendo, dentro do comércio internacional, resultados positivos na importação e exportação. Para identificarmos, temos que considerar os dados de fornecidos e divulgados pela Secretaria Especial de Comércio Exterior, do Ministério da Economia.

Vejam que, nos resultados gerais na 2ª semana de junho de 2020, foi registrado um



LUIZ RAMOS
Presidente do
SINDICOMIS/ACTC/CIMEC

superávit – ou seja, a diferença entre a exportação e a importação. O saldo do mês foi positivo em alguns bilhões dólares.

Fatores importantes motivaram o crescimento das exportações neste mês. O principal foi o aumento significativo da cotação do dólar. Isso garantiu que os produtos brasileiros ficassem com maior competitividade dentro do mercado internacional.

Os dados da balança comercial levantados em 2020, retratam uma desaceleração, chegando a números satisfatórios ainda no terceiro mês do ano. Em janeiro, registrou-se US\$ 14,5 bilhões em **CONTINUA**

**ACONTECE****EXPEDIENTE**

Presidente: Luiz Antonio Silva Ramos; Vice-Presidente: Wilson Braun; 1º Secretário: Laércio Anjos Fernandes; 2º Secretário: André Gobersztejn; 1º Tesoureiro: Marcelo de Clemente Benvenuti; 2º Tesoureiro: Milton Lourenço Dias Filho; Conselho Fiscal - Titulares: Fernando Diniz, Denise Aparecida Alves, Nelson Masaaki Yamamoto; Conselho Fiscal - Suplente: Sérgio Ricardo Giraldo.

Suplentes da Diretoria: Reginaldo Mollica, Alexander Georg Geng, Maria Itália Piniano, Célia Regina de Pinho e Hugo Buser. Delegados representantes junto à FecomércioSP: 1º Titular: Luiz Antonio Silva Ramos; 2º Titular: Wilson Braun;

Diretora Executiva: Ana Walcher; Assessores Jurídicos: Roberto Alves Feitosa e Oswaldo Gonçalves Castro Neto; Assessora de Relações Institucionais - Brasília (DF): Tatiane Moura.

Produção: SZS Comunicação | e-mail: redacao@szscomunicacao.com.br
Editor: Sérgio Said Mtb 36.000 | Revisora: Nathália Said.
Versão digital.

Acontece é uma publicação bimestral do Sindicato dos Comissários de Despacho, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo (SINDICOMIS) e da Associação Nacional Das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais (ACTC), com sede na Rua Avanhandava, 126, 6º andar, conjuntos 60 e 61, bairro Bela Vista, São Paulo, CEP 01306-901, tel.: (11) 3255-2599, site: www.sindicomis.com.br, e-mail: actc@sindicomis.com.br

As opiniões expressas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores.

EDITORIAL

CONTINUAÇÃO

exportações e US\$ 16,1 bilhões em importações. Nesse primeiro mês, a balança comercial apresentou um maior valor em importações.

Entretanto, no mês de fevereiro, o cenário teve uma pequena mudança, apresentando um aumento das exportações para US\$ 16,3 bilhões e queda nas importações para US\$ 13,2 bilhões. Com isso, o mês finalizou com um saldo positivo de US\$ 3 bilhões.

Neste primeiro trimestre, totalizaram-se US\$ 50,095 bilhões de exportações e US\$ 43,96 bilhões de importações. Fechamos os três primeiros meses com saldo positivo de US\$ 6,135 bilhões e US\$ 94,055 bilhões de corrente de comércio.

Economistas avaliam que a subida do dólar foi um dos principais aspectos que proporcionaram o superávit. Em janeiro, o dólar estava com cotação de R\$ 4,1. Já em março, cada dólar valia R\$ 5,19 - uma forma do Brasil não gastar suas reservas internacionais naquele momento.

Comparando ao mesmo período de 2019, percebemos um recuo de 4,7% no valor de exportações. Além disso, também houve recuo de 4,5% nas importações. No entanto, o contexto enfrentado atualmente é muito diferente daquele do ano passado.

Apesar da queda nos números da exportação, o mês de março fechou com uma balança comercial melhor que março/19. O saldo ficou 9,7% maior comparado ao superávit do ano passado.

Dentro do cenário global, o balanço comercial foi avaliado como um resultado de um comércio mundial com menor dinamismo – consequência das medidas para evitar a propagação da Covid-19.

Mas, mesmo com a economia desestabilizada, as exportações da Brasileira tiveram crescimento no primeiro trimestre.

Quando comparado ao mesmo período do ano anterior, o aumento foi significativo. O que devemos esperar para o restante de 2020? Por conta do cenário oscilante provocado pela pandemia, o Ministério da Economia ainda não divulgou suas perspectivas. No entanto, ele considera que as exportações tenham seu valor menos impactado do que as importações. Esse fator

garantirá um saldo comercial positivo para o fim de 2020, além de médias maiores, se comparadas às projeções realizadas no início do ano.

Sendo assim, o comércio internacional como um todo apresenta um cenário favorável e com grandes perspectivas de crescimento. Aconselhamos que os nossos empresários do COMEX se preparem para a reinvenção do mercado, permitindo-se conhecer a nossa gestão de políticas de negócios internacionais.

Meus caríssimos, agora que nos preparamos para iniciar uma nova etapa profissional, eu desejo sinceramente que tenhamos muito sucesso! Não duvido de que, juntos, alcançaremos as grandes conquistas que almejamos, pois somos guerreiros, honestos e persistentes. E lembrem-se de que o sucesso é resultado de pequenas conquistas diárias, conseguidas por meio de esforço e dignidade. Penso que não exista nada melhor do que um dia após o outro; e que podemos tropeçar em alguns pontos do trajeto, mas limpamos os nossos joelhos e seguimos em frente, não deixando que as lágrimas nos impeçam de enxergar tantas oportunidades que ainda teremos pela frente.

Abraço forte a todos.



WEBINAR

PRIMEIRO WEBINAR DO SINDICOMIS/ACTC DISCUTIU SOBRE-ESTADIA DE CONTÊNER, PANDEMIA E MUDANÇAS NA JURISPRUDÊNCIA

No último dia 23 de junho, o SINDICOMIS/ACTC, em parceria com o escritório Moraes Andrade Leandrin Molina Advogados, realizou o webinar “Sobre-estadia de contêiner, pandemia e mudanças na jurisprudência”. O evento despertou grande interesse e atingiu a capacidade máxima de participantes.

Esta foi a primeira webinar do SINDICOMIS/ACTC. Segundo Ana Maria Walcher, diretora executiva das entidades, outras deverão ser promovidas, trazendo sempre temas factuais e de interesse da categoria.

Ao abrir a atividade do dia 23, o presidente do SINDICOMIS/ACTC e da CIMEC (Câmara Intersindical de Mediação de Conflitos), Luiz Ramos, agradeceu, em nome da Diretoria Executiva das entidades, pela presença dos palestrantes e inscritos, destacando o importante apoio do doutor José Luis da Rocha Frota para essa realização.

Entre outras observações, Ramos afirmou: “Pouco se fala e se escreve sobre Direito Marítimo, o que prejudica o interesse dos jovens

estudantes, criando a falsa impressão de que não há mercado nessa área. O comércio internacional marítimo continua preponderante ao aéreo e terrestre. Não deve mudar nas próximas décadas”.

Para quem não está familiarizado com o termo, webinar é a abreviação do termo em inglês «web-based seminar», ou «seminário por meio da web». Trata-se de uma conferência online (ou videoconferência), na qual os palestrantes se expressam e os participantes podem interagir com eles por meio de chat.

Participaram do webinar o presidente do SINDICOMIS/ACTC, Luiz Ramos; o ex-diretor da ANTAQ, Mário Povia; o juiz da 4ª Vara Cível de Santos, Frederico dos Santos Messias; o presidente da USUPPORT-RJ, André de Seixas; a advogada Luciana Pacheco de Castro, do escritório Pacheco de Castro; o sócio do escritório Agripino & Ferreira, Osvaldo Agripino; e o Conselheiro Titular do CARF e delegado da FIATA no Brasil, Oswaldo Castro. A mediação foi feita pela diretora executiva do SINDICOMIS/ACTC, Ana Maria Matta Walcher, e pelo advogado José Luis da Rocha Frota, da Moraes Andrade.



ARTIGO

QUAIS SÃO OS 4 TIPOS DE FRETE INTERNACIONAL?



Na aquisição de itens e mercadorias, um dos passos mais importantes é a contratação do frete internacional. Esta é uma questão que impacta diretamente no preço pago na operação e, principalmente, pelo produto. Por isso, para reduzir custos é necessário entender os tipos de modais de transporte para escolher o frete mais adequado.

Veja a seguir os 4 tipos de frete internacional:
* Incoterms®: Os Incoterms® (Termos Internacionais do Comércio) são acordados

entre importador e exportador para garantir questões relacionadas à entrega, custo e risco no transporte internacional da carga. Neste sentido, para cada tipo de situação há um tipo de Incoterms® específico para cada grupo. São 11 termos e 4 grupos:

- Grupo E (EXW);
- Grupo F (FCA, FAS e FOB);
- Grupo C (CPT, CIP, CFR e CIF);
- e Grupo D (DAP, DPU e DDP).

* Modais: Os fretes variam de acordo com o transporte escolhido para o deslocamento. Há o ferroviário (trens e locomotivas), o rodoviário (caminhões e utilitários), o hidroviário (navios), o dutoviário (canos e tubos) e o aeroviário (avião e aeronaves).

- Frete multimodal: Tem como base os valores e princípios do modal, uma vez que é a combinação entre duas ou mais modalidades de transporte.

- Frete courier: É utilizado por empresas de grande porte. Trata-se de uma modalidade de entrega expressa para o transporte de mercadorias com rapidez superior ao serviço de entregas padrão.

Muitas empresas começam a importar produtos, mas não têm o conhecimento sobre como negociar internacionalmente. Com isso, acabam passando por diversos transtornos, como, por exemplo, encomendas barradas na saída do país ou quando chegam ao Brasil.

Vale lembrar, ainda, que as regras também podem mudar de acordo com o tipo de mercado em que os produtos estão sendo importados, sazonalidade, entre outros fatores (clima, guerras e pandemias).

Antes de assinar qualquer contrato, você precisa estudar cuidadosamente quais são as normas que regem a negociação internacional, tanto aqui no Brasil quanto no país de quem está exportando. Analise quais são as leis que te protegem. Dessa maneira, é mais fácil se prevenir e evitar prejuízos.

Existem despesas inseridas no momento do pagamento de um frete internacional, tanto na condição collect e de um frete prepaid, que devem ser consideradas antes de optar apenas pelo frete mais barato.

*Ana Maria Walcher,
diretora executiva do SINDICOMIS/ACTC*

SINDICOMIS/ACTC CONTINUARÃO COM CADEIRA EFETIVA NO CONFAC

Com base de sustentação no decreto de reinstalação do Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (CONFAC), o SINDICOMIS/ACTC continuarão como membros efetivos desse órgão. "Trata-se de mais uma demonstração clara da importância que estas entidades têm junto às instâncias federais, por representar categorias essenciais ao sustento e desenvolvimento econômico do país", afirma Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS/ACTC.

O CONFAC foi recriado no âmbito da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), do Ministério da Economia, e representa um significativo instrumento governamental de apoio às iniciativas de facilitação do comércio, além de ser uma das exigências do Acordo de Facilitação de Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC) e um canal para reduzir os entraves nesta área, por meio da articulação entre órgãos governamentais e o setor produtivo.

Nesse sentido, Ramos também destaca que todos os associados do SINDICOMIS/ACTC já podem encaminhar suas demandas, as quais serão apresentadas ao Comitê. Afinal, compete ao CONFAC orientar, coordenar, harmonizar e supervisionar as atividades operacionais dos órgãos e das entidades da Administração Pública

Federal relativas às importações e exportações.

O órgão tem por objetivo cumprir a implementação das políticas e das diretrizes interministeriais determinadas pelo Conselho da CAMEX, a execução do Acordo sobre a Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC) e a redução dos custos de cumprimento para com exigências da Administração Pública Federal.

O CONFAC é composto pela Presidência da República, Ministério da Economia (SECINT, RFB e SE/CAMEX), MRE (Secretaria COMEX e Assuntos Econômicos e Secretaria de Neg. Bilaterais e Regionais nas Américas), Ministério da Defesa (Sec. Produtos de Defesa) MAPA (DAS) e ANVISA.

A estrutura do CONFAC conta com o Subcomitê de Cooperação, instância consultiva com o objetivo de propiciar o diálogo entre todas as partes interessadas nas operações de comércio exterior para o encontro de soluções comuns; e com as Comissões Locais de Facilitação de Comércio (COLFACS), encarregadas da execução local de soluções de facilitação de comércio nas áreas alfandegadas.

É nesse espaço (Subcomitê de Cooperação) que o SINDICOMIS/ACTC se insere no contexto do CONFAC, o qual é composto pela APEX, CNA, CNC, CNI (órgão gestor determinado pelo governo), CNT e SEBRAE.

PARTICIPAÇÃO

SINDICOMIS/ACTC SUGEREM E BOLSONARO VETA O PL DO CALOTE

No dia 2 de julho, o site do SINDICOMIS/ACTC trouxeram, em primeira mão, o veto do presidente Bolsonaro ao projeto de lei 675 – que acabou sendo conhecido como o “PL do calote” – sugestão que havia sido enviada pelas entidades à Presidência da República. O projeto pretendia estabelecer o impedimento à negativação dos consumidores inadimplentes durante a pandemia.

O ofício enviado pelo SINDICOMIS/ACTC trazia, em seus dois primeiros parágrafos, o seguinte posicionamento:

“As entidades representativas do segmento econômico de comércio exterior têm a honra de se dirigir ao senhor para respeitosamente manifestar-se pelo VETO TOTAL ao Projeto de Lei nº 675, de 2020, da Câmara dos Deputados, que 'Suspende retroativamente e impede novas inscrições nos cadastros de empresas de análises e informações para decisões de crédito enquanto vigente a calamidade pública decorrente da pandemia da Covid-19'.

No entendimento técnico destas entidades, ao beneficiar indistintamente empresários honestos e empresários sem qualquer comprometimento com a ética, o projeto camufla sérios perigos de promover ainda maior inadimplência, com potencial para produzir males ainda mais significativos em intensidade superior aos supostos benefícios que possa trazer...”

O veto foi noticiado pelos principais veículos



de comunicação do Brasil, como O Globo, R7, Pequenas Empresas e Grandes Negócios, Yahoo Finanças, entre outros.

O Planalto justificou o veto seguindo o mesmo raciocínio da sugestão do SINDICOMIS/ACTC, porque, segundo as argumentações oficiais, o projeto criaria insegurança jurídica ao possibilitar revisão de atos já consolidados, e contrariaria o interesse público, por prejudicar o funcionamento do mercado de crédito. O governo também alegou que haveria incentivo à inadimplência.

Bolsonaro veta lei que proibia inscrição em cadastro negativo durante a pandemia

Segundo justificativa do governo, projeto era inconstitucional e contrariava o interesse público

Por Juliana Basile, Valor — Brasília

11/07/2020 12:59 - Atualizado há uma semana








O presidente Jair Bolsonaro vetou integralmente o Projeto de Lei 675, que suspende retroativamente e impede novas inscrições nos cadastros de empresas de análises e informações para decisões de crédito – os chamados cadastros negativos – enquanto vigente a calamidade pública decorrente da pandemia da covid-19.

Segundo justificativa publicada no Diário Oficial da União (DOU), o veto se deu por “contrariedade [do projeto] ao interesse público e inconstitucionalidade”. De acordo com a mensagem, ouvidos os Ministérios da Justiça e Segurança Pública, da Economia e a Advocacia-Geral da União, ele “gera insegurança jurídica ao possibilitar a revisão de atos e relações jurídicas já consolidadas”.

Além disso, o governo alega que a lei contraria o interesse público por prejudicar o funcionamento do mercado de crédito e a eficiência dos sistemas de registro, pois, com as limitações em sua capacidade de análise do risco de crédito, os ofertantes tendem a adotar comportamento mais conservador, que se refletirá em desvios no mercado, gerando taxas de juros elevadas e restrições de oferta.

A justificativa para o veto diz ainda que, ao suprimir um dos instrumentos de coerção ao pagamento das obrigações pactuadas entre as partes de forma a dar proteção excessiva ao devedor em detrimento do credor, “estaria se promovendo um incentivo ao inadimplimento e permitindo o superendividamento.”

Simplifique seus processos e controle as operações com dinamismo e praticidade. Conheça o:

-  Programação de navios completa
-  Programação das DTAs
-  Tracking dos embarques
-  Cópia de documentos
-  Booking online
-  Boleto online
-  Seu tarifário de exportação

VAS

NOSSO VALUE ADDED SERVICE

0800 717-0000 allink.com.br

ALLINK
NEUTRAL PROVIDER

PARTICIPAÇÃO

POR SUGESTÃO DO SINDICOMIS/ACTC, PRAZO DO RADAR DEVERÁ SER ESTENDIDO

Em março, assim que o SINDICOMIS/ACTC identificaram na epidemia da Covid-19 uma gravíssima ameaça ao comércio exterior brasileiro e mundial, encaminhou à Presidência da República um ofício contendo uma série de observações e propostas para aliviar os impactos que viriam.

Em 24 de junho, o SINDICOMIS/ACTC receberam o comunicado oficial do Ministério da Economia de que uma dessas proposituras (a que trata da ampliação da validade do Radar) encontra-se em análise junto à Receita Federal do Brasil (RFB). Ao que tudo indica, o prazo para perda de habilitação por inatividade será alterado dos atuais seis meses para doze meses.

“Isto representará um grande passo rumo à desburocratização, a qual dificulta as operações de toda a cadeia de negócios que gravita em torno do comércio exterior – como as indústrias, o comércio, a agricultura, as comissárias de despachos, os despachantes aduaneiros, entre outros”, comemora Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS/ACTC.

Um dos destaques da nota que o Ministério da Economia (em conjunto com a COANA, COINT e DIGIN) encaminhou à RFB diz: “Apesar disso, a Administração Aduaneira

está atenta à atual situação de crise e reconhece que a expansão do prazo pode simplificar ainda mais os procedimentos para que empresas participem do comércio exterior e, por essa razão, já encaminhou proposta de alteração à citada Instrução Normativa* [IN], a qual encontra-se em análise”.

Em abril, o conteúdo do ofício do SINDICOMIS/ACTC ao presidente Bolsonaro já havia sido também distribuído pelo seu gabinete ao Ministério da Infraestrutura (Gabinete do Ministro, Assessoria Administrativa, Secretaria Executiva, Secretaria Nacional de Aviação Civil, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, entre outros).

Naquele mês, a Chefia de Gabinete da Presidência do BNDES também se reportou ao SINDICOMIS/ACTC, relatando as principais ações adotadas pelo governo em decorrência da epidemia, e colocou-se “aberta para discutir novas iniciativas de apoio à recuperação da atividade econômica do país”.

* AIN à qual se refere o Ministério é a de número 1.893, de 14 de maio de 2019, que havia alterado o prazo para seis meses.

SISCOMEX
HABILITAÇÃO NO RADAR



SINDICOMIS/ACTC TÊM NOVA DIRETORA EXECUTIVA



Em junho, Ana Walcher assumiu a Diretoria Executiva do SINDICOMIS/ACTC, em substituição a Aguinaldo Rodrigues.

Ana tem MBA em Marketing e Logística Internacional; é mestre em Administração de Empresas; pós-graduada em Gestão Empresarial; e bacharel em Administração de Empresas, com habilitação em Comércio Exterior, e também em Psicologia.

A nova diretora executiva tem experiência de 22 anos nas áreas de importação e exportação, desembaraço aduaneiro, logística internacional, câmbio, trading company e indústria; assim como nas áreas comercial, administrativa e de atendimento a clientes internos e externos e, já na área acadêmica, em Gestão de Distribuição, Empreendedorismo, Consultoria Interna, Sistemática de Importação e Exportação, Desembaraço Aduaneiro, Logística Internacional, Câmbio, entre outras disciplinas.

ALACAT / FIATA

DEIXADO COM CARGAS ABANDONADAS: E AGORA?

As difíceis realidades comerciais da covid-19 levaram, cada vez mais, a uma situação de carga abandonada, uma vez que as empresas em situações precárias procuram reduzir as suas perdas e afastar-se da mercadoria. Isso deixa os transitários em uma situação complicada, confrontados com a crise do aumento das taxas de armazenamento da carga e como escoar a mercadoria. Como devem os agentes lidar com tal situação, e como podem mitigar as suas perdas e assegurar uma repartição justa dos custos?

Esta não é uma questão nova para os transitários e o conselho geral é de tomar precauções prévias à contratação. As incertezas da covid-19 tornam, cada vez mais crucial, que os processos adequados sejam implementados. O que fazer quando se deixam mercadorias abandonadas é muito específico ao contexto e varia dependendo da jurisdição.

Contudo, é importante agir com rapidez para mitigar a perda resultante por determinação antecipada se as mercadorias estão sob controle aduaneiro ou se foram adequadamente desembaraçadas para livre circulação ou consumo doméstico.

As seguintes considerações podem ser úteis para os transitários na determinação de como proceder:

1. A velocidade é fundamental -como um agente de carga pode minimizar as perdas desde o início?

É vital agir rapidamente, pois os custos de armazenamento podem aumentar com rapidez e até exceder o valor da carga em si. Devem ser tomadas medidas antes mesmo de expirar o período livre, quando se tornar evidente que o destinatário não manifestou qualquer intenção de receber a entrega. Monitoramento e comunicação próximos com o remetente / consignatário são, portanto, essenciais. Deve ser enviado um aviso a todas as partes interessadas com um prazo claro.

Dependendo dos requisitos da jurisdição específica, outras soluções de armazenamento mais baratas devem ser consideradas. Quando possível, isso pode incluir a desconsolidação da carga a ser movida para um entreposto aduaneiro e devolução dos contêineres à transportadora marítima, a fim de inter-romper as cobranças de demurrage.



As regras locais e o status aduaneiro da carga geralmente terão influência nesse caso. Por exemplo, nos EUA, a maioria das mercadorias que não foram desembaraçadas dentro de 15 dias após a chegada ao porto tornar-se-ão elegíveis para serem enviadas a um depósito da "Ordem Geral" da Alfândega dos EUA como carga não reclamada, para ser detida por conta e risco do consignatário durante seis meses, após os quais será considerada abandonada.

É aconselhável consultar correspondentes locais, que devem ser capazes de fornecer mais informações sobre o melhor curso de ação na jurisdição específica no prazo imediato. Sempre que possível, obter uma Carta de Abandono do consignatário ou do remetente também pode ajudar a acelerar o processo. No entanto, é importante deixar claro, ao assinar qualquer Carta de Abandono, que o consignatário ou remetente não podem abandonar a carga sem um recurso contra eles, e que eles serão responsáveis pelo pagamento de todos os custos pendentes, a fim de evitar uma situação em que o agente de carga renuncia a qualquer hipótese de recuperação em relação ao proprietário da carga.

Sempre é importante manter um registro de toda a correspondência e assegurar provas documentais adequadas no caso de qualquer disputa legal.

2. O transitário está agindo como "Agente" ou "Principal" conforme o Master Bill of Lading (MBL)?

Uma questão-chave para fins de responsabilidade sob a Merchant Clause em condições de transporte é identificação do remetente nomeado e, portanto, a parte contratual para efeitos do MBL. A menos que o agente tenha colocado seu cliente em uma relação contratual direta com a companhia marítima, eles provavelmente serão o "Principal" e não poderão ser considerados um "Agente". Isso é específico do contexto e pode variar de acordo com a jurisdição. Em geral, porém, o status dos transitários como "Principal" tornou-se hoje particularmente prevalente, dada a expansão dos serviços de agenciamento para incluir operações logísticas abrangentes.

Como "Principal", o agente de carga será diretamente responsável perante a companhia marítima. Isto inclui a responsabilidade pelos custos de armazenamento da carga abandonada, incluindo o aluguel do cais e encargos de demurrage e detenção, bem como destruição e outros custos associados. Tais riscos podem ser atenuados em partes nas quais um agente no destino de entrega é usado de acordo com o Conhecimento de Embarque.

As responsabilidades em potencial que os agentes de carga enfrentam farão as ações

ALACAT / FIATA

CONTINUAÇÃO

tomadas para mitigar os custos de armazenamento cada vez mais vitais. Além disso, os transitários devem se comunicar com a seguradora responsável na fase inicial, para ver se pode ser invocada para cobrir quaisquer custos associados.

Deve-se ter cuidado com a presunção de que não há responsabilidade por parte do agente de carga onde o mesmo reservou o envio como "Agente" no MBL, com o remetente real sendo o remetente e a parte contratual no MBL. Embora seja o remetente, e não o agente, que estará em acordo contratual direto com a companhia de navegação, o transitário poderá ser responsável através da Merchant Clause.

3. O agente de carga tem uma garantia sobre a mercadoria?

Os agentes geralmente têm o direito de penhor sobre as mercadorias em questão, que pode ser particularmente importante onde o cliente tenha cessado a sua atividade ou simplesmente desaparecido. Isto dá ao agente de carga uma participação proprietária sobre o bem, sem a exigência de posse efetiva, para a qual podem recorrer para garantir o pagamento dos montantes devidos ao transitários, tais como custos de transporte e armazenamento.

Por exemplo, o Conhecimento de Embarque Multimodal da FIATA declara: "O Agente de Carga terá uma garantia sobre os bens e quaisquer documentos com eles relacionados, inerentes a qualquer montante devido em qualquer momento a ele do Mercador, incluindo as taxas de armazenagem e o custo da recuperação do mesmo, e pode impor tal garantia de qualquer forma razoável que ele julgue adequada."

Quando essa cláusula estiver presente, o di-

reito contratual de penhor sempre permitirá ao agente recuperar ambos os valores devidos por mercadorias sujeitas a garantia, bem como quaisquer valores pendentes anteriormente e custos de venda associados. Além disso, geralmente permitirá uma maior discricção em termos de métodos de venda em contrapartida, como as negociações com as partes interessadas.

Quando essa cláusula não está presente, o direito de garantia também é abrangido por muitas leis nacionais em vários graus. É importante consultar o texto exato das cláusulas ou disposição legislativa para determinar exatamente quais cobranças podem ser reivindicadas contra, e quaisquer requisitos de aviso.

Em todos os casos, uma consideração importante é se a garantia do agente de carga tem precedência em relação aos interesses de terceiros, tais como o de um vendedor não pago ou de um fiduciário em falência, e o que isso significa na perspectiva de uma reivindicação. Se a garantia tem precedência sobre os direitos do vendedor não pago, o vendedor pode ser responsável pela reivindicação do transitário.

Se a questão das prioridades surge contra um fiduciário em falência que represente os interesses de segurança dos credores, a questão pode então ser levantada se tais direitos estão ou não garantidos. Por exemplo, a segurança de um banco provavelmente seria protegida e, portanto, pode ter prioridade sobre a garantia.

No entanto, isto pode levantar questões difíceis, dependendo sobre a natureza das relações contratuais do agente de carga e a jurisdição em questão, e recomenda-se que seja solicitado aconselhamento jurídico an-



tes de se reivindicar um direito de penhora. Em todos os casos é importante assegurar que o contêiner seja devolvido à companhia marítima para evitar responsabilidade por custos adicionais por parte do transitário de carga.

Conclusão

Ficar com carga abandonada é frustrante, e muitas vezes os consignatários estão simplesmente abandonando suas mercadorias para reduzir suas perdas na atual crise do COVID-19.

A velocidade é fundamental e os transitários são aconselhados a consultar agentes locais e sua seguradora de responsabilidade civil em todos os casos para garantir que as medidas apropriadas estão sendo tomadas. A necessidade de uma ação rápida torna-se também cada vez mais essencial no âmbito da crise atual, a fim de facilitar a fluidez da cadeia de abastecimento e minimizar os congestionamentos portuários exacerbados pelas cargas abandonadas.

KUEHNE+NAGEL



Seu parceiro na Logística Integrada e Desembarço Aduaneiro!

- 125 anos de história
- Presença global em mais de 100 países
- Operador logístico completo, eficiente e focado no cliente!

www.kuehne-nagel.com

ALACAT / FIATA

MEMBROS DO SINDICOMIS/ACTC

SÃO NOMEADOS DELEGADOS

Os diretores do SINDICOMIS / ACTC, Maria Itália Piniano e Fernando Diniz, assim como o consultor jurídico das entidades e membro efetivo do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF), Oswaldo Castro, foram nomeados como delegados da International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA).

Fernando Diniz assumiu na esfera de AFI (Airfreight Institute); Maria Itália, no MTI (Multimodal Institute) e Oswaldo Castro, no CAI (Customs Affairs).



ACTC ESTEVE PRESENTE NA PRIMEIRA REUNIÃO DA DO CAI - FIATA

ACTC, representada por Oswaldo Castro Neto, participou da primeira reunião do Customs Affairs Institute (CAI) da International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA).

A atividade aconteceu no último dia 30 de junho e foi dividida em duas partes. Na primeira, John Edwin Mein, chair do Private Sector Consultative Group (PSCG) na World Customs Organization (WCO), discorreu sobre a função consultiva desse órgão e como ele se posiciona como interlocutor do setor privado.

Mein apontou a necessidade de expansão do OEA, com a devida harmonização de proce-

dimentos, assim como os benefícios desse programa ao redor do globo.

Em sua apresentação, ele fez observações acerca de um documento denominado Lessons Learned. Trata-se de um artigo com destaque para possíveis melhorias nos setores público e privado, observados em tempos de pandemia, como a manutenção na tributação de produtos importados e exportados e a criação de um órgão único para controle em situações de calamidade.


Na sequência, Katarina Ekaterina Stoyanova, representante da FIATA, falou sobre as contribuições da entidade junto à WCO em termos de melhorias das aduanas,

tais como a redução do contato físico com os fiscais, o aumento da transparência e a digitalização de documentos.

Ela também fez observações acerca do e-commerce no mundo e os desafios para padronização de procedimentos neste tipo de operação. Por fim, foi citado um trabalho da FIATA sobre a Convenção de Quioto Revisada (RKC) e a necessidade de maior controle da WCO em seu cumprimento.

A próxima reunião, apenas para delegados da FIATA, foi realizada no dia 14 de julho e terá como pauta justamente a Convenção de Quioto Revisada.



SINDICOMIS 
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

INSTITUÍDO EM
1947

JUNTOS, SUPERAREMOS ESTE, QUE É UM DOS MAIS
GRAVES MOMENTOS DA HISTÓRIA MUNDIAL!

ALACAT / FIATA**CONVENÇÃO DE QUIOTO
REVISADA: PROPOSTAS
PARA 2020/2023**

Desenvolvida pela Organização Mundial das Alfândegas, a Convenção de Quioto (KC) foi assinada em 18 de maio de 1973 e entrou em vigor a 25 de setembro de 1974, para harmonizar os procedimentos aduaneiros dos membros da OMA, com vista a facilitar o comércio internacional.

Posteriormente, em 26 de junho de 1999, a KC passou por um vasto processo de revisão em virtude de um Protocolo de Emenda cujo objetivo era adaptar a Convenção às novas necessidades do comércio internacional, em particular, à utilização das novas tecnologias da informação e técnicas inovadoras de controle, como a gestão de riscos e auditorias a posteriori.

Desde esta revisão, a KC foi renomeada "Convenção de Quioto Revista" (RKC), que entrou em vigor em 3 de fevereiro de 2006, com a obtenção do número mínimo de 40 ratificações necessárias para que a Convenção fosse eficaz.

A RKC é considerada um instrumento essencial para a facilitação do comércio a nível internacional. O seu texto contém os princípios fundamentais para procedimentos aduaneiros modernos e eficientes (incluídos num Anexo Geral, obrigatório para a adesão e implementação pelas Partes Contratantes), mais algumas normas e práticas recomendadas sobre os vários procedimentos aduaneiros e regras de origem (reunidos em 10 Anexos Específicos, por sua vez articulados em Capítulos, ambos acessíveis por cada Parte Contratante à sua discricção, de acordo com as suas necessidades e prazos).

Revisão RKC: lógica e âmbito

Faz agora 20 anos desde a adoção da atual RKC pelo Conselho da OMA em 1999. Embora não tenham sido efetuadas quaisquer alterações até à data, foram desenvolvidas numa fase inicial diretrizes abrangentes relativas ao Anexo Geral e aos



implementação. Muitas destas Diretrizes foram atualizadas, particularmente as Diretrizes relativas a "Informação, Comunicação e Tecnologia" e "Tráfego Postal".

Complementando ainda mais o RKC, a OMA desenvolveu uma série de ferramentas para responder a mudanças significativas no ambiente comercial que têm impacto na comunidade aduaneira, tais como o SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, o Framework of Standards on Cross-Border E-Commerce, o WCO Single Window Compendium, e o Modelo de Dados da OMA.

Reconhecendo a necessidade de assegurar que o RKC continua a ser o projeto para procedimentos aduaneiros modernos e eficientes, e reflete a rápida evolução do comércio internacional e os avanços nas tecnologias, o Comitê de Gestão do RKC (RKC/MC), começou, em 2016, a discutir a possibilidade de uma potencial revisão do RKC.

Perspectiva estratégica

Nas sessões do Conselho da OMA de 2019, os Membros aprovaram um novo Plano Estratégico para o período 2019-2022, compreendendo nove prioridades em que a OMA deveria concentrar-se, uma das quais é o RKC. O Customs Environmental Scan 2019, realizado pelo Secretariado da OMA, fornece uma visão geral das principais tendências globais que afetam o comércio e o seu potencial impacto nos papéis, políticas e práticas das Alfândegas.



ALACAT / FIATA

CONTINUAÇÃO

Durante o processo de revisão da RKC, vários princípios e questões subjacentes foram identificados pelos Membros, incluindo em particular:

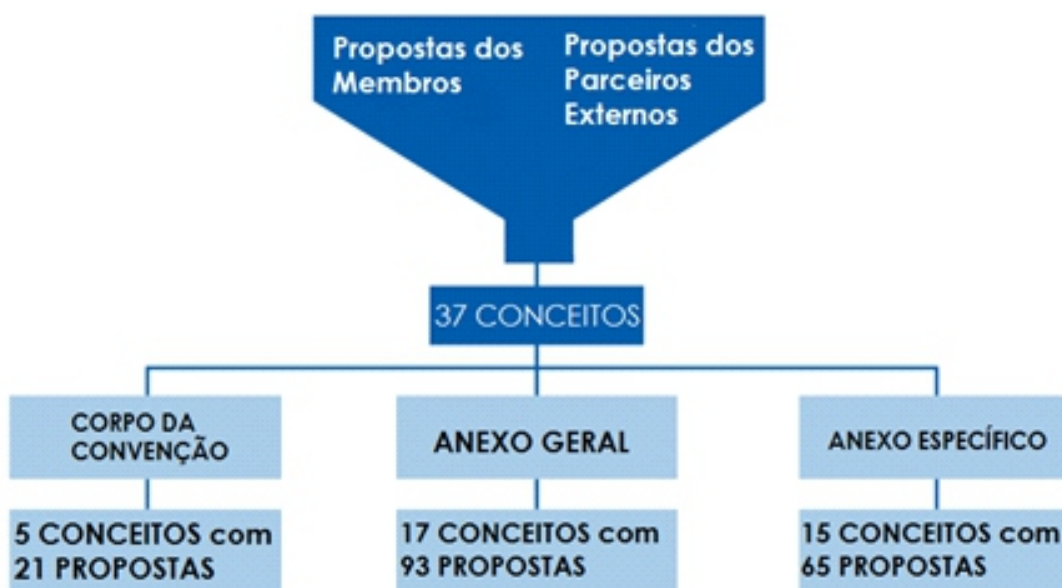
- * A importância renovada da promoção de procedimentos aduaneiros modernos e eficientes para facilitar o comércio legítimo e garantir a segurança;
- * O significado e os pontos fortes da natureza vinculativa do RKC, reconhecendo a necessidade de um mecanismo de revisão incorporado e periódico;
- * A necessidade de um mecanismo de implementação mais robusto, que seria apoiado por assistência técnica e desenvolvimento de capacidades, utilizando a perícia da OMA;

* A necessidade de se afastar de um sistema tradicional de declaração em papel para refletir o uso extensivo da apresentação eletrônica de dados com funções e procedimentos aduaneiros de ponta-a-ponta, a necessidade de implementar o conceito de gasoduto de dados e de alavancar os dados através da análise, e o uso de tecnologias avançadas como a Blockchain e a Inteligência Artificial.

Conceitos e propostas

Desde que se reuniu pela primeira vez em setembro de 2018, o Grupo de Trabalho sobre a Revisão Global da RKC (WGRKC) realizou um total de sete reuniões em que 179 propostas (132 provenientes de Membros, e 44 de parceiros externos) foram formuladas e categorizada em 37 conceitos:

Composição dos Conceitos e Propostas



ALACAT / FIATA

CONTINUAÇÃO

Composição da proposta

A figura mostra o número de propostas submetidas pelos membros e parceiros externos sob os diferentes conceitos. Os conceitos que mais propostas receberam são: Monitorização, Relatórios e Avaliação (MRE); Utilização de Tecnologias Avançadas; Questões de Dados; Declarações Eletrônicas; Operador Econômico Autorizado (OEA); Controle Aduaneiro; Regras de Origem (ORO); e Gestão Coordenada de Fronteiras (CBM).



O prazo para a condução e finalização do processo de revisão do RKC foi prolongado até janeiro de 2023, na melhor das hipóteses.

O passo 1, a apresentação de propostas e o desenvolvimento de recomendações, já foi iniciado.

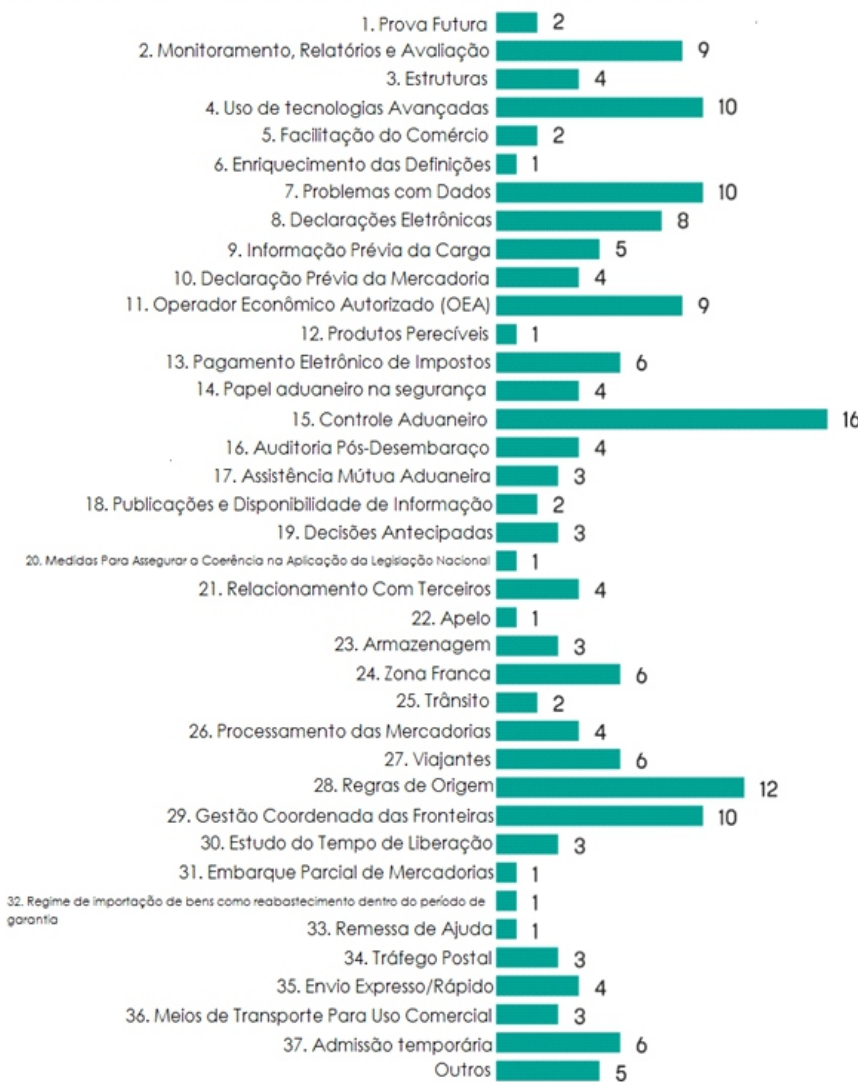
Conclusão

A revisão da RKC é claramente benéfica para o comércio internacional, tanto para os países em desenvolvimento como para os países desenvolvidos.

Para os países em desenvolvimento, a natureza vinculativa do RKC encoraja e apoia as reformas nacionais necessárias para assegurar que os novos requisitos sejam atendidos com um quadro legal adequado. Isto ajuda a criar melhores oportunidades de acesso ao mercado, melhorar o clima de investimento, e aumentar a facilidade de fazer negócios no país em questão.

Para os países desenvolvidos, oferece melhores oportunidades de acesso ao mercado e um campo de ação jurídico e operacional previsível para os comerciantes.

Número de Conceitos e Propostas (Em Março de 2020)



TENDÊNCIAS QUE AFETAM O COMÉRCIO INTERNACIONAL

1. UM AMBIENTE COMERCIAL EM MUDANÇA: AUMENTO DO COMÉRCIO DE SERVIÇOS E INTANGÍVEIS, MUDANÇAS NOS PADRÕES COMERCIAIS, DEBATE EM TORNO DO MULTILATERALISMO NO COMÉRCIO, E RENASCIMENTO DAS FRENTEIRAS NACIONAIS;
2. A IMPORTÂNCIA DA SEGURANÇA NAS POLÍTICAS PÚBLICAS;
3. DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO ELETRÔNICO;
4. AVANÇO PARA A ECONOMIA DIGITAL;
5. SENSIBILIZAÇÃO DO PÚBLICO PARA AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS E UMA SOCIEDADE SUSTENTÁVEL.

ARTIGO

O BRASIL E A EPIDEMIA DE CORONAVÍRUS

O comércio exterior brasileiro vem patinando nos últimos anos, acompanhando o pífio crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), que é o resultado da soma dos bens e dos serviços produzidos no País. Esse quadro, claro está, é reflexo dos baixos índices de crescimento dos últimos anos, 1,1% em 2019, 2018 e 2017, depois de retração de -3,3% em 2016 e -3,5% em 2015, consequência de uma situação de escancarada corrupção e desperdícios que corroeu a economia do País, provocada por uma política econômica inconsequente promovida pelo partido que esteve no poder por 13 anos e meio (2003-2016).

Afinal, tomados por uma megalomania e soberba sem limites, os líderes do Partido dos Trabalhadores (PT) agiram como se fossem donos do Brasil, cometendo, para manter-se no poder, as maiores barbaridades e descalabros, gastando e desviando de forma perdulária e irresponsável as economias do País, inclusive emprestando recursos, a fundo perdido, a países sem a mínima condição de honrar seus compromissos, como Cuba, Venezuela, Uruguai e Guiné Equatorial, entre outros. Para esses países foram perdoadas dívidas, como se o Brasil pudesse se dar ao luxo de tamanha farrá com os dólares de suas reservas.

Como consequência, o País foi jogado em uma brutal recessão cujas consequências a população vem pagando caro nos últimos anos, com salários aviltados, falta de empre-

go e escassez de dinheiro para as necessidades básicas, inclusive alimentação. A quantidade de desempregados é brutal, 11,7 milhões, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), enquanto milhares de jovens chegam ao mercado sem a mínima perspectiva de bons empregos e sequer de qualquer ocupação.

Na Baixada Santista, a exemplo do resto do País, a situação é grave. Até porque uma parte relevante dos trabalhadores santistas depende das atividades relacionadas ao porto, que estão diretamente ligadas à evolução da economia. Entre esses trabalhadores, estão estivadores, doqueiros, consertadores, vigias, conferentes, os denominados "trabalhadores avulsos", como também aqueles que executam as atividades burocráticas das importações e exportações, como os despachantes aduaneiros e seus ajudantes, agentes de cargas, técnicos certificantes, inspetores e outros.

Dentro desse panorama, havia uma esperança por parte do empresariado e daqueles que se utilizam do porto de que ocorreria uma retomada do crescimento ao redor de 2,2% em 2020 e de 2,3% em 2021, segundo projeção do Fundo Monetário Internacional (FMI), que previu também uma alta de 3,3% da economia global em 2020. Mas essas previsões já não se sustentam porque os índices de 2019 foram desanimadores.

Para piorar, surgiu a epidemia de coronavírus, que está conturbando severamente a produção dos países afetados. As exportações da China, por exemplo, despencaram 17,1% nos primeiros meses de 2020. Também as importações chinesas caíram 4%. Obviamente, esse quadro registrado no principal parceiro comercial do Brasil acabará por influenciar negativamente a economia nacional.

Com isso, os números previstos para 2020, que se apresentavam como promissores, passam por uma reversão brutal cujas consequências ainda não se pode calcular. Tudo vai depender em grande parte do êxito ou do fracasso no controle dessa epidemia, mas, levando-se em consideração que a taxa do dólar em relação ao real já chegou a R\$ 5,32, no horizonte da economia brasileira por enquanto só se vê nuvens carregadas.

Mas nem por isso se deve continuar a acreditar, como o fazem há mais de 50 anos os nossos líderes políticos, que a fonte principal de todos os males do Brasil é externa. Não é. Ou seja: para sairmos do buraco, vamos depender (e muito) também da competência do ministro da Economia e de seus assessores. Esperemos.

** Milton Lourenço é presidente do Grupo Fiorde, constituído pelas empresas Fiorde Logística Internacional, FTA Transportes e Armazéns Gerais e Barter Comércio Exterior (trading company), todas com matriz em São Paulo e filiais em vários Estados brasileiros. E-mail: fiorde@fiorde.com.br. Site: www.fiorde.com.br*



Milton Lourenço (*)

America & Brazil with open doors.

Rota EUA-Brasil ao seu alcance
com vantagens exclusivas.

- Entrega inclusa no embarque marítimo LCL até 150km para os Portos de Santos (SSZ) e Itajaí (ITJ);
- Entrega inclusa no embarque aéreo até 150km para Campinas (VCP) e Guarulhos (GRU), e até 100km para Florianópolis (FLN), Joinville (JOI) e Navegantes (NVT);
- Condições especiais no seguro de carga e nas taxas de destino.

A Nuno//Fracht preparou um pacote com entrega inclusa e condições especiais para transporte marítimo LCL ou aéreo dos Estados Unidos para o Brasil.

Faça sua cotação! Envie um e-mail para cotacoes@nunofracht.com.br ou fale com seu consultor.



JURIDQUÊS

CIRCULANDO DURANTE PANDEMIA

O presente artigo possui como objetivo precípua apresentar aos nossos leitores os conceitos fundamentais do Direito Alfandegário, Aduaneiro e Internacional. O nosso sistema econômico (e de qualquer país) tem como componente de extrema relevância o intercâmbio comercial de mercadorias, e, também, em determinados casos, de serviços.

Em relação às mercadorias, produtos físicos ou móveis que adentram ou saiam do território fronteiriço de determinado país, o controle é feito por determinada instituição, denominada Alfândega.

Por seu turno, os órgãos de governo não restringem seu controle única e exclusivamente à entrada e saída de mercadorias, mas, também, aos estágios de cabotagem, transbordo e depósito.

Sendo assim, o Direito Alfandegário ou Aduaneiro, como denominado por diversos doutrinadores, é um ramo do ordenamento jurídico de determinado país que normatiza e regulamenta este processo, bem como o regime de infrações.

Podemos defini-lo como um conjunto de normas que regulamentam:

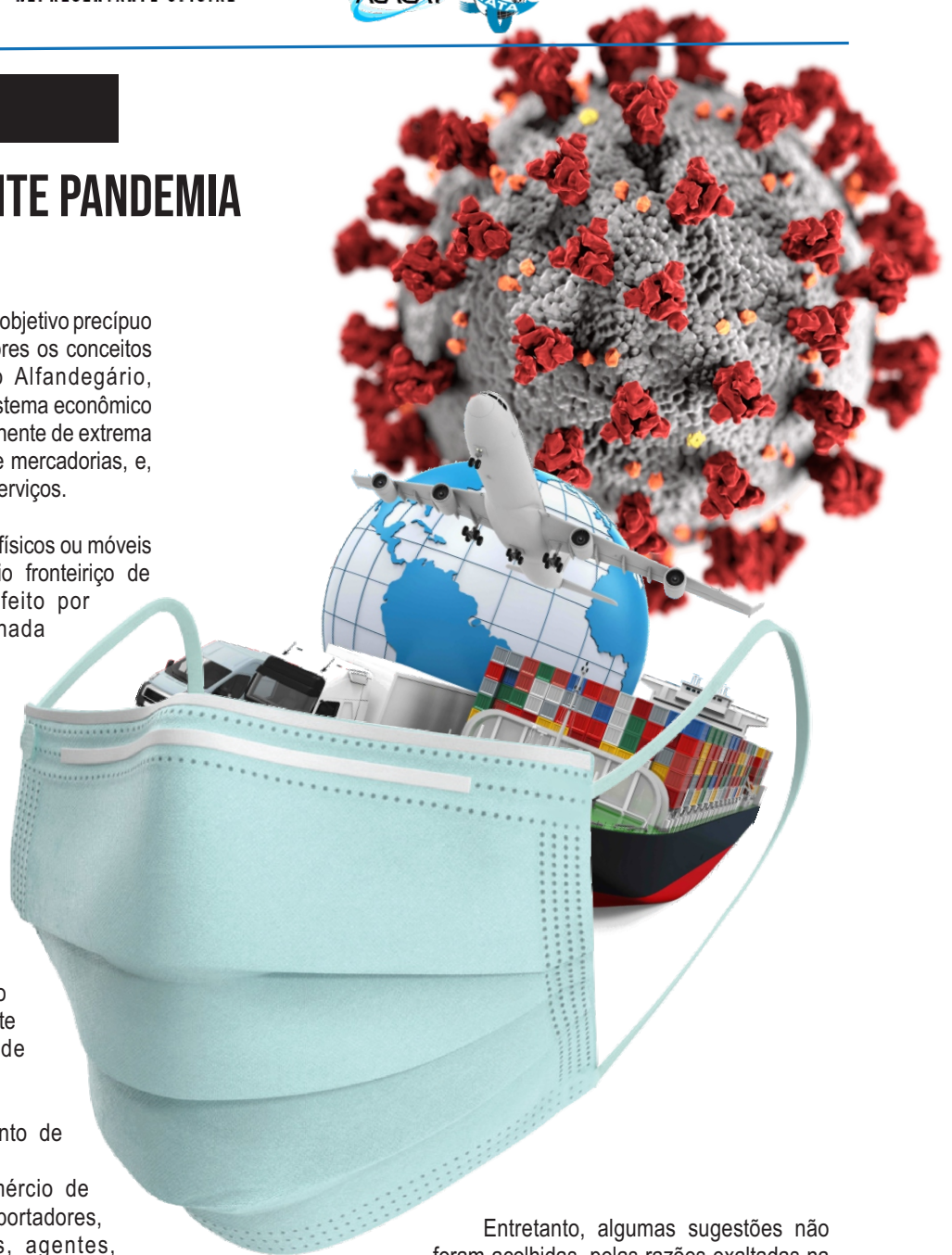
- 1) as diversas atividades no comércio de mercadorias dos importadores, exportadores, transportadores, consolidadores, agentes, funcionários e de todas aquelas pessoas ou organizações vinculadas às operações com mercadorias através das fronteiras, águas territoriais e espaço aéreo;
- 2) as atividades ou funções do Estado em relação ao comércio exterior de mercadorias que entrem ou saiam em seus diferentes regimes do território alfandegário;
- 3) os meios e trâfegos em que se conduzam e as pessoas intervêm em qualquer fase da atividade ou que violem as disposições.

Nossas entidades encaminharam documento ao Senhor Presidente da República, propondo diversas ideias para atenuar a crise provocada pela Covid-19, que se abateu no mundo. *(O documento pode ser conferido nas páginas seguintes).*

Entretanto, algumas sugestões não foram acolhidas, pelas razões exaltadas na Nota Técnica da ANTAQ destinada ao gabinete do Presidente da República, para posterior encaminhamento às nossas entidades. *(O documento pode ser conferido nas páginas seguintes).*

Mesmo diante do indeferimento, ficou registrada a seriedade com as quais nossas entidades são recepcionadas nos altos escalões do governo, sempre agindo de forma pragmática e primorosa em defesa dos nossos associados. Isto ficou evidente pela forma com a qual a ANTAQ justificou o não atendimento ao nosso pleito formulado diretamente à Presidência da República, em razão do estado de calamidade causado pela pandemia.

SINDICOMIS/ACTC



JURIDQUÊS

FRANCISVAL DIAS MONTES

FRANCISVAL DIAS MONTES



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
SEPN - Quadra 514, Bloco E - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70760-545
Telefone: (61) 2029-6500 - <http://www.antaq.gov.br>

Ofício nº 255/2020/DG-ANTAQ

Brasília, 24 de junho de 2020.

Ao Senhor
DIOGO PILONI E SILVA
Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
Ministério da Infraestrutura - MINFRA
EQSW 301/302, Lote 01, Ed. Montes, 3º andar, Setor Sudoeste
CEP: 70673-150 - Brasília/DF

Assunto: Cadeias Logísticas e Comércio Exterior - COVID-19.
Referências: S/Ofício nº 278/2020/SNPTA
N/Processo nº 50300.006986/2020-77.

Senhor Secretário,

1. Ao cumprimentá-lo, faço menção ao ofício em referência, que endereça pleito do Sindicato dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo (Sindicomis) acerca de medidas que poderiam minimizar os impactos ao setor frente à pandemia ocasionada pela disseminação do novo coronavírus, o SARS-COV-2.

2. A matéria foi deliberada por ocasião da 480ª Reunião Ordinária de Diretoria, consubstanciada na Resolução nº 7819-ANTAQ, que resolveu nos seguintes termos:

"Indeferir os pedidos formulados pelo Sindicato dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo - SINDICOMIS, tendo em vista que as medidas sugeridas não são passíveis de adoção singela e genérica na forma proposta, haja vista que devem passar pelos processos correspondentes, com análises específicas vinculadas aos casos concretos, observância da ampla defesa e contraditório, bem como de etapas de AIR, audiência e consulta públicas etc. quando se trata de proposta de alteração normativa com impacto sobre os agentes econômicos regulados".

3. Diante do exposto, faço juntar ao presente expediente a Nota Técnica que tratou da matéria, ao tempo que permaneço à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Anexos: I - Nota Técnica nº 52/2020/GRM/SRG (1021385)

Atenciosamente,

JURIDQUÊS



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Nota Técnica nº 52/2020/GRM/SRG

Assunto: **Cadeias Logísticas e Comércio Exterior - COVID - 19**

1. Trata-se de análise e manifestação acerca de medidas sugeridas pelo Sindicato dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo - **Sindicomis**, que segundo o sindicato *"poderão minimizar muitos dos problemas que as empresas das cadeias logísticas e de comércio exterior enfrentarão com os reflexos da pandemia da Covid-19"*:

2. Nesse sentido, encaminhou solicitação à SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS/MINFRA (conforme Doc SEI nº 1015744) sugerindo à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ algumas medidas a serem tomadas, conforme se lê abaixo:

d. Quanto à ANTAQ

i. suspensão, de março a junho/20, de multas e penalidades de qualquer espécie, sobre atrasos ou erros em informações devidas por agentes de carga e por agentes desconsolidadores em seus processos de importação;

ii. suspensão, de março a junho/20, de cobranças de valores devidos a título de "demurrage";

iii. edição de norma, dirigida a todas as companhias marítimas, para aceitação de "express release" e de scanner de documentos originais independentemente de qualquer cobrança;

iv. edição de norma, dirigida a todas as companhias marítimas, determinando ou recomendando a aceitação e implantação de sistema de "conta corrente" com os agentes de carga sejam ou não OEA (tal como já fazem terminais, ABV e Aeroporto de Guarulhos) liberando os respectivos BL's e realizando a cobrança na aludida conta corrente;

3. Quanto ao aludido no item 1, vejamos:

- suspensão, de março a junho/20, de multas e penalidades de qualquer espécie, sobre atrasos ou erros em informações devidas por agentes de carga e por agentes desconsolidadores em seus processos de importação.

4. Como panorama geral, de bom tom que seja descrita a inteligência do art. 26 da Resolução Normativa nº 18/2017 da ANTAQ:

Art. 26. Constituem infrações administrativas de natureza leve:

(...)

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);

JURIDQUÊS

5. Veja que o comando é de ordem geral, ou seja, tipifica o objeto da infração e estabelece uma penalidade. O *modus operandi* da fiscalização em si é de competência de outra Superintendência finalística da Agência (SFC), a qual possui a respectiva norma sobre o procedimento de fiscalização e sanção em matéria de competência da ANTAQ, qual seja: Resolução nº 3.259/2014.

6. Vejamos os pontos mais importantes que diz a norma da área de fiscalização citada anteriormente levando em conta o pleito específico objeto deste processo administrativo:

Art. 4º. A atuação da ANIAQ será orientada, dentre outros, pelos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, **ampla defesa, contraditório, segurança jurídica**, interesse público e eficiência, observadas as demais disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (grifei)

Art. 11 . Nas infrações administrativas indicadas em norma específica, o fiscalizado será notificado para regularizar aspectos relacionados à prestação do serviço ou à exploração de infraestrutura aquaviária e portuária, bem como para dar cumprimento a obrigações legais, regulamentares ou decorrentes de instrumentos contratuais sob regulação da ANTAQ.

Art. 18 . Constatada a infração administrativa, o Agente de Fiscalização lavrará Auto de Infração, que deverá conter:

I - razão social, endereço completo, CNPJ, telefone e endereço eletrônico do autuado, no caso de pessoa jurídica; ou nome, número do documento de identificação, endereço completo, CPF, naturalidade, telefone e endereço eletrônico, no caso de pessoa natural;

II - a descrição objetiva do fato ou conduta infracional constatada;

III - indicação do dispositivo legal ou regulamentar que tipifica o fato ou conduta como infração;

IV - local, data e hora da infração, quando possível sua constatação;

V - descrição da medida cautelar aplicada, se for o caso;

VI - dia e hora da autuação;

VII - nome, matrícula funcional, cargo e assinatura do agente de fiscalização;

VIII - **determinação ao fiscalizado para adotar medidas para atenuar ou reparar os efeitos da infração, se for o caso.** (grifei)

7. Assim, sob o prisma eminentemente regulatório não há o que se falar em suspensão de aplicação de multas e penalidades nos termos requeridos pelo sindicato.

8. Até porque, fica claro que a Agência, em seus procedimentos fiscalizatórios atua de acordo com os preceitos da legalidade, ampla defesa, contraditório e do regular processo administrativo.

9. Nesse sentido, na opinião deste especialista, não há que se falar em enfraquecimento do poder de polícia desta autarquia utilizando-se como pretexto a pandemia do COVID, por mais delicada que seja a situação.

10. Justamente num momento como este seria temerário e um contrassenso enfraquecer o poder dissuasório e fiscalizatório desta ANTAQ, uma vez que o momento exige sim medidas harmônicas e equilibradas, mas sem que isso signifique que a atuação regulatória seja colocada de lado.

11. Até porque, no âmbito desta Agência, flexibilizar atrasos ou erros no que tange ao envio de informações **vai de encontro** ao que prega o art. 8º da RN-18 em seu inc. III, que visa tutelar os direitos dos usuários nesse sentido:

Art. 8º São direitos básicos do usuário, sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e no contrato:

(...)

III - dispor de informação transparente, correta e precisa por meio de canais de comunicação

JURIDIQUÊS

acessíveis, com conhecimento prévio de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados e dos riscos envolvidos, incluindo a especificação dos valores dos preços, fretes, taxas e sobretaxas, vedada a publicidade enganosa; e

12. Nessa mesma linha, cito o art. 4º do mesmo diploma normativo, no intuito de reforçar a importância que os prestadores de serviço possuem para com a transparência das informações:

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.

13. No mais, como já exposto por meio dos dispositivos da norma de fiscalização, tenho forte convicção de que toda aquela setorial está sensibilizada e preparada para analisar os casos concretos de infrações e penalidades com o cuidado que o momento requer, ou seja, atentando para excepcionalidades que por ventura ocorram neste momento de crise por conta da pandemia.

14. Em que pese tudo isso é importante assinalar, como medida de salvaguarda para o enfrentamento da pandemia, que o Governo Federal editou a Medida Provisória nº 928 de 23 de março de 2020, que altera a Lei nº 13.979/2020. Vejamos o art. 6º-C da citada Lei:

"Art. 6º-C Não correrão os prazos processuais em desfavor dos acusados e entes privados processados em processos administrativos enquanto perdurar o estado de calamidade de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020.

15. Ou seja, é mais uma medida de conforto no contexto desta pandemia em favor dos regulados do setor. Note que não é, como requer o Sindicomis, da suspensão das multas e penalidades em si, mas uma suspensão em relação aos prazos processuais de medidas sancionatórias já em curso na administração pública.

16. Por fim, importante frisar que o pleito da entidade em relação à suspensão de multas e penalidades parece extrapolar as competências desta ANTAQ, uma vez que o atraso ou erro no preenchimento de informações via sistema por agentes em seus processos de importação guarda muito mais proximidade com a atuação da Receita Federal do Brasil.

17. Quanto ao aludido no item 2, vejamos:

- suspensão, de março a junho/20, de cobranças de valores devidos a título de "demurrage".

18. Importante destacar de plano, que recentemente houve entendimento técnico desta setorial em relação ao pleito trazido à baila. Vejamos os principais aspectos, que servirão como posicionamento para a demanda aqui presente.

19. A manifestação técnica citada é a Nota Técnica nº 36/2020/GRM/SRG (1001467), ocasião em que a USUPPORT-RJ peticionou demanda similar.

20. Nesse sentido, esclarece-se que a suspensão da cobrança da *demurrage* não é a melhor opção. Apesar de a situação pandêmica exigir cautela e sensibilidade, entende-se que existem outros mecanismos mais eficazes ao alcance da ANTAQ para coibir abusividades e/ou ocorrências de cobrança irregular da sobre-estadia.

21. À exemplo, pode-se citar a Ação Fiscalizadora extraordinária de competência da Superintendência de Fiscalização - SFC e o recebimento de denúncias pelo canal de Ouvidoria da Agência envolvendo casos concretos.

22. Nunca é demais lembrar que os portos e o transporte aquaviário como um todo

JURIDIQUÊS

continuam operando mesmo com a COVID-19. Ademais, se a carga for retida por questões aduaneiras e/ou fitossanitárias o contêiner pode ser desovado e devolvido, evitando-se a incidência da respectiva *demurrage*.

23. Ou seja, a suspensão deste instituto poderia ter sérios impactos negativos, incentivando nesse período, o contêiner como um verdadeiro armazém, gerando a consequente retenção dessa unidade de carga.

24. Isso geraria desequilíbrio na reposição destas mesmas unidades de carga, impactando negativamente em toda a cadeia de transporte. Ou seja: o "remédio" proposto pela entidade pode ser pior do que a própria "doença", uma vez que a medida seria um verdadeiro incentivo para a escassez de contêineres no mercado.

25. Assim, entendo que a atuação mais acertada da ANTAQ seria a de arbitrar eventuais conflitos entre os usuários, transportadores marítimos e instalações portuárias mediante provocação das partes, no exercício das competências conferidas pelo inciso II do art. 20 da Lei nº 10.233, de 2001 e pelos incisos XLIII e XLIV do art. 3º do Decreto 4.122, de 2002.

26. A fim de elucidar melhor a questão, trago recente entendimento da Diretoria Colegiada da ANTAQ, que versou sobre caso similar na ocasião da greve dos caminhoneiros de 2018 e que culminou na expedição da Resolução 6458 de 2018:

De fato, a atuação do Administração Pública, em tais situações, é subsidiária, não devendo se sobrepor à autonomia da vontade das partes numa relação jurídica estritamente de direito privado, salvo exceções como o abuso de direito ou danos a terceiros. No caso vertente, consoante destacou a área técnica, as partes provavelmente têm optado resolução amigável, na esfera privada, das questões e conflitos surgidos a partir da chamada greve dos caminhoneiros. Assim, a interferência da Antaq nessas relações pode se mostrar não somente inoportuna, mas arbitrária, uma vez que pretende substituir a vontade das partes no exercício da sua autonomia privada. Sobretudo quando essa interferência é realizada a partir de um ato de efeitos gerais, como uma resolução. Problemas pontuais poderão ser resolvidos pela Agência, seja por meio do processo de arbitramento, seja pelo exercício da sua atividade fiscalizatória.

27. Tal entendimento é respaldado pela análise jurídica consubstanciada no PARECER n. 00084/2018/NCA/PFANTAO/PGF/AGTJ (0556566) com a qual este especialista corrobora:

Um dos princípios básicos da nossa ordem jurídica, inserido no art. 5º, II, da Constituição, é o de que "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei". Assim, o particular pode fazer tudo aquilo que a lei não lhe vedar. O Estado, por outro lado, submete-se ao princípio da legalidade estrita, só podendo atuar nos estritos limites em que a lei o permitir.

A atuação do Estado, dessa forma, é subsidiária, não devendo se sobrepor à autonomia da vontade das partes numa relação jurídica estritamente de direito privado, salvo exceções como o abuso de direito ou danos a terceiros. No presente caso, conforme destacou a área técnica, as partes provavelmente têm optado por resolver amigavelmente na esfera privada as questões e conflitos surgidos a partir da chamada greve dos caminhoneiros. Dessa forma, a interferência da Antaq nessas relações pode se mostrar não somente inoportuna, mas arbitrária, uma vez que pretende substituir a vontade das partes no exercício da sua autonomia privada. Sobretudo quando essa interferência é realizada a partir de um ato de efeitos gerais, como uma resolução.

Assim, a Procuradoria entende que a proposta não apresenta substrato jurídico, uma vez que não estão presentes os motivos que poderiam motivar a iniciativa: a ocorrência de conflitos de interesses em grande escala ou de situações que configurassem competição imperfeita ou infração da ordem econômica (art. 20, II, "b", da Lei nº 10.233/2001). Dever-se-ia comprovar, assim, a ocorrência de perturbações sistêmicas, já que a proposta apresenta caráter geral. Embora a greve tenha afetado todo o setor de transportes, observa-se que as suas consequências no setor portuário foram devidamente equacionadas de maneira individual entre as partes, não reclamando, assim, a administração de remédios mais amargos por parte da Antaq. **Problemas pontuais, se vierem a surgirem, poderão ser resolvidos pela Agência, seja por meio do processo de arbitramento, seja pelo exercício da sua atividade fiscalizatória. (grifei)**

JURIDQUÊS

28. Portanto, sobre este aspecto e para que fique claro, pode haver reconhecimento pela ANTAQ de força maior decorrente da crise pandêmica que justifique um posicionamento extraordinário da Agência com relação a temas de sua competência (incluindo a sobre-estadia), que se dará após apreciação dos casos concretos.

29. Com isso, há possibilidade de arbitragem dos casos pontuais trazidos ao escrutínio da ANTAQ, a fim de coibir abusos e/ou práticas que vão de encontro com o que preceitua a RN-18 no que tange à sobre-estadia.

30. As denúncias podem ser realizadas através da requisição direta das evidências de descumprimento da RN-18, evidências estas que devem trazer no mínimo:

- a indicação concreta da infração (faturas de cobrança, notas fiscais, etc relativas ao período de livre-estadia);
- a indicação concreta das empresas infratoras e das empresas penalizadas pela conduta delitiva;
- a indicação do local de acontecimento dos fatos (data, hora, local, etc);
- todas as outras provas que entenderem pertinentes à matéria.

31. Quanto ao aludido nos itens 3 e 4, vejamos respectivamente:

- edição de norma, dirigida a todas as companhias marítimas, para aceitação de “express release” e de scanner de documentos originais independentemente de qualquer cobrança.
- edição de norma, dirigida a todas as companhias marítimas, determinando ou recomendando a aceitação e implantação de sistema de “conta corrente” com os agentes de carga sejam ou não OEA (tal como já fazem terminais, ABV e Aeroporto de Guarulhos) liberando os respectivos BL’s e realizando a cobrança na aludida conta corrente.

32. Agrupou-se os itens 3 e 4 pois, apesar de versarem sobre objetos diferentes, almejam o mesmo objetivo: que a Agência edite uma norma para cada respectivo pleito.

33. Vejamos a definição de “express release” retirada da internet (fonte: https://tradewaysace.com.br/pt_BR/blog/diferenca-bi-telex-release-express/):

Express Release:

O Express Release é utilizado em situações “expressas” e significa que não foi emitido ou solicitado nenhum Conhecimento de Embarque Original e enviado para o agente de cargas ou para a companhia marítima. O Express Release normalmente é solicitado quando não é necessário o documento Bill of Lading Original para garantir o pagamento da carga.

O Express Release é a variação mais rápida e mais barata do conhecimento de embarque, no entanto, ele é recomendado apenas para remetentes e consignatários com relações de confiança, pois o Express Release não oferece tanta proteção para o remetente quanto as outras opções. (grifos no original)

Benefícios:

Essa é a opção mais rápida, a mercadoria pode ser liberada assim que chegar ao porto.

O Express Release elimina os custos de envio de documentação.

E também elimina os custos de gerar a documentação.

34. Por mais que hajam alguns benefícios e estejamos vivendo uma situação atípica por conta da pandemia, tenho dois aspectos importantes para pontuar.

35. Sem adentrar a fundo nos aspectos de cunho material da demanda, posso me manifestar contrário ao pleito de forma convicta pelos motivos a seguir expostos.

JURIDIQUÊS

I - A demanda do Sindicomis não merece prosperar assim, sem que haja uma maior discussão. Uma norma, nos moldes como pleiteia a entidade não merece avançar sem que antes haja análise técnica robusta e a devida participação social, ou seja: que passe por um processo regular de elaboração normativa. Vemos que o instituto do "express release" envolve aspectos que tocam em questões comerciais sensíveis das empresas de navegação. Assim, entendo como temerário que a ANTAQ edite uma norma de forma atropelada, desrespeitando princípios nobres da Administração.

II - Além disso, mesmo que passasse pelo regular processo de elaboração normativa, entendo que o que requer a entidade, envolve uma intervenção indevida desta Agência Reguladora, uma vez que seria adentrar em aspectos estritamente comerciais das empresas, ferindo o princípio da livre iniciativa disposto tanto na nossa constituição como na própria lei que rege nosso setor sobre o segmento de navegação marítima (Lei nº 10.233/01).

36. O mesmo raciocínio vale para o pleito de número 4, que requer que a ANTAQ intervenha em aspectos que, ao meu ver, seriam temerários.

37. Ou seja, 1021386 Acredito que o melhor a ser feito não é solicitar que a Agência **determine** a aceitação e implantação de sistema de "conta corrente" por parte das companhias marítimas para com as agentes de carga.

38. Creio que a melhor solução seria um acordo de cunho estritamente privado entre as partes para se chegar a uma solução que satisfaça ambos, uma vez que a pandemia não afeta apenas um lado, e sim tanto os agentes de carga como as companhias marítimas.

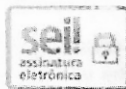
39. Com estas considerações, encaminho os presentes autos recomendando o indeferimento de todos os pleitos requeridos pelo sindicato em questão.

40. Além disso, encaminho como sugestão o Ofício-MINUTA GRM (1021386) a ser encaminhado como resposta à SNPTA acerca dos entendimentos consignados nesta análise técnica.

É o entendimento. À consideração superior.

MARCELO C. DONATO

Especialista em Regulação



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Carvalho de Donato, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 30/04/2020, às 12:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1021385** e o código CRC **77C6A9F3**.

JURIDQUÊS

SINDICOMIS 
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

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



— REPRESENTANTE OFICIAL —



São Paulo, 27 de março de 2020 .
SI/026/2020

Ao
Senhor Jair Messias Bolsonaro
Presidente da República
Brasília / DF

Senhor Presidente,

O **SINDICOMIS**¹ e a **ACTC**² entidades coligadas representantes das empresas atuantes nas mais variadas atividades de comércio exterior, bem como a **CIMEC**³, vêm respeitosamente apresentar a Vossa Excelência algumas **propostas** capazes, no entendimento destas entidades, de colaborar com a superação destes momentos de grave dificuldade para o país.

O QUADRO DE DIFICULDADES PARA O COMÉRCIO EXTERIOR

A perturbadora crise na saúde pública traz graves reflexos na atividade econômica e produz severos impactos nas cadeias logísticas e no comércio exterior.

O distanciamento social compulsório e o aumento expressivo e anormal no número de casos de contaminação dificultam o transporte das cargas internacionais em todo o mundo. A realidade suplanta muito, em gravidade, a situação que era esperada.

Operações de importação e exportação estão sendo dura e diretamente atingidas. Por se tratar de uma pandemia generalizada e declarada pelos órgãos de saúde nacionais e internacionais, as operações

¹ Sindicato dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo

² Associação Nacional das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despacho e Agentes Intermodais

³ Câmara Intersindical de Mediação de Conflitos



JURIDIQUÊS

SINDICOMIS 
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

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



— REPRESENTANTE OFICIAL —



do comércio internacional têm sido gravemente afetadas em sua quase totalidade. O quadro é surpreendente, espantoso e desanimador.

Docas, armazéns e portos estão abarrotados de produtos prontos para ser transportados. Mas os efeitos da desaceleração dos serviços de logística – para citar apenas um dos muitos problemas – impedem ou dificultam esta movimentação em praticamente o mundo todo.

A logística no transporte internacional está quase paralisada. As mercadorias necessárias não chegam a lugar algum e tornam a indústria e o comércio ociosos no Brasil e no mundo.

Com menos navios circulando, acumulam-se contêineres nos portos, o que gera uma previsível escassez global de equipamentos e mercadorias, comprometendo, encadeadamente, a transformação, a indústria, o comércio e a prestação de serviços.

As importações e exportações brasileiras já se ressentem, no dia a dia do COMEX, da paralisação de embarques pela falta de documentos que deveriam ser expedidos por quem foi obrigado a permanecer em casa. Isto provoca o cancelamento de embarques e atraso na entrega de mercadorias negociadas no mercado internacional.

O choque nos setores logísticos da drástica e repentina diminuição da atividade econômica como decorrência da pandemia atual é expressivo e atrapalha o desempenho das categorias econômicas que representamos no Brasil e no mundo. O distúrbio se instala em quase todas as operações locais, regionais, nacionais ou globais.

Nossa permanente capacidade de resiliência nos indica que o nervosismo será temporário e que esta má fase será curta. As atribulações serão superáveis se nos planejarmos e reestruturarmos, se os agentes econômicos se apoiarem mutuamente e puderem contar já com alguma boa vontade dos setores públicos para favorecer a retomada do desenvolvimento no período pós tormenta.

A crise é grave, é inédita e vemos as medidas governamentais de apoio à atividade econômica como inevitáveis.

Avaliando este panorama – que exige respostas imediatas e de curto prazo e diversas ações curativas das chagas já abertas e preventivas do agravamento da crise – o Governo Federal tem deliberado e aplicado medidas com evidente potencial para amenizar os prejuízos (que



JURIDQUÊS

SINDICOMIS 
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

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



— REPRESENTANTE OFICIAL —



ainda estão sendo contabilizados) causados pela verdadeira histeria implantada, dentro e fora do comércio exterior.

A Medida Provisória 972/20, por exemplo, visa evidentemente assegurar a estabilidade financeira e a atuação dos mercados para garantir um mínimo de suporte à continuidade do funcionamento da economia e foi corajosa ao impor marcantes alterações no relacionamento empresas/empregados, tem enfrentado adversários poderosos e algumas medidas preconizadas estão longe de trazer alguma esperança concreta para as empresas e afastar delas o horrendo fantasma do inadimplemento de compromissos e de salários.

MEDIDAS SUGERIDAS

Por considerar estar instalada e bem caracterizada neste momento a situação jurídica anômala e imprevisível do “**caso fortuito**” (decorrente de pandemia) nossas entidades **propõem**, respeitosamente, à equipe técnica econômica desse governo federal medidas que poderão atenuar muitos dos problemas que as empresas enfrentarão.

Sugerem-se:

- a. **Quanto à tributação:**
 - i. **suspensão ou diferimento do pagamento de impostos federais** por 6 (seis) meses, podendo ser revogado ao longo desse período caso a situação evidencie reação e recuperação;
 - ii. **congelamento de tarifas** (água, luz, etc) e de **preços administrados** (combustíveis, etc) por 6 meses, com possível revogação caso já alvitrado;
 - iii. **suspensão**, por 6 meses, **das cobranças judiciais de dívidas ativas federais**, com possibilidade de revogação ao longo desse período;
 - iv. **suspensão**, por 4 meses, do pagamento do INSS patronal;
- b. **Quanto à liquidez de empresas:**
 - i. Autorizar, por Medida Provisória ou outro tipo de norma, que não apenas durante o atual período de calamidade pública mas durante toda e qualquer situação futura de calamidade pública, de caso fortuito ou de força maior, empresas **possam**: (i) **reduzir jornada** em até 50% com correspondente **redução de salários** e vantagens; (ii) **reduzir** em 50% o valor de **salários** e



JURIDIQÜÊS

SINDICOMIS 
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

A C T C 
ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS TRANSITÁRIAS,
AGENTES DE CARGA AÉREA,
COMISSÁRIOS DE DESPACHOS E
OPERADORES INTERMODAIS



— REPRESENTANTE OFICIAL —



- benefícios durante fruição de **férias individuais ou coletivas**;
- (iii) **isentar-se** do pagamento da **multa de FGTS** em caso de demissão do empregado sem justa causa;
- ii. abertura de **linhas de crédito** diferenciadas para **mic ros**, pequenas e **médias** empresas; é necessário combater a elevada incerteza que encarece o crédito; a liquidez é essencial para que as empresas não encerr ematividades;
- iii. edição de **Medida Provisória** que garanta às pessoas jurídicas pertencentes aos setores mais severamente afetados pela crise **mecanismos de rolagem de dívidas**, como intuito de favorecer a solvência e evitar eventuais contágios com potencial para risco sistêmico ;
- iv. instituição em caráter emergencial de **fundo federal** (com decorrência da aglutinação de outros fundos federais e outras receitas excepcionais) destinado exclusivamente à **cobertura, por 6 meses, de salários** (observado o limite da pensão previdenciária) condicionado à manutenção, também por 6 meses, do emprego subsidiado (estabilidade excepcional) e ao cumprimento, pela empresa beneficiada, de todas as demais obrigações fiscais durante o mesmo período;
- c. **Quanto à simplificação burocrática**
- i. Entendimento em caráter emergencial **com países sulamericanos e com o Mercosul** (exceto Argentina) como quais o Brasil tenha acordo de redução tributária, para que **deixem de exigir o certificado de origem em sua versão original e em papel**, passando a aceitar a versão eletrônica; esta exigência tem ensejado uma circulação expressiva de pessoas entre empresas, aeroportos e órgãos públicos, facilitando a propagação da patologia; a Argentina é o único país que já implantou e opera satisfatoriamente o sistema eletrônico;
- ii. Estender a validade dos atuais certificados digitais até a cessação da situação de calamidade pública atual;
- d. **Quanto à ANTAQ**
- i. suspensão, de março a junho/20, de **multas e penalidades** de qualquer espécie, sobre **atrasos ou erros em informações** devidas por agentes de carga e por agentes desconsolidadores em seus processos de importação;
- ii. suspensão, de março a junho/20, de **cobranças** de valores devidos a título de **demurrage**;



JURIDIQUÊS



— REPRESENTANTE OFICIAL —



- iii. edição de norma, dirigida a todas as companhias marítimas, para aceitação de “express release” e de scanner de documentos originais independentemente de qualquer cobrança;
 - iv. edição de norma, dirigida a todas as companhias marítimas, determinando ou recomendando a aceitação e implantação de sistema de “conta corrente” com os agentes de carga sejam ou não OEA (tal como já fazem terminais, ABV e Aeroporto de Guarulhos) liberando os respectivos BL’s e realizando a cobrança na aludida conta corrente;
- e. Quanto à ANAC**
- i. Suspensão, de março a junho/20, de **multas e penalidades** de qualquer espécie, sobre atrasos ou erros em informações devidas por agentes de carga e por agentes desconsolidadores em seus processos de importação ;
- f. quanto à Receita Federal / Alfandega**
- i. Suspensão, de março a junho/20, de **multas e penalidades** de qualquer espécie, sobre **atrasos ou erros em informações** devidas por agentes de carga e por agentes desconsolidadores em seus processos de importação ;
 - ii. Suspensão de aplicação da **pena de perdimento**, nos terminais (portos) e nas EADI’s (Estação Aduaneira Interior) pelo período em que perdurar a anormalidade decorrente da pandemia ;
 - iii. **Validade do Radar do Importador**: prorrogação de 6 meses para 12 meses;
 - iv. Suspensão temporária de aplicação de **sanções por incorreção de DI’s**, já que profissionais de comércio exterior estão trabalhando remotamente e em condições precarizadas, o que favorece maior incidência de falhas na prestação de informações da operação;
 - v. Redução ou suspensão temporária de **canais vermelhos**, evitando-se conferências físicas que exigem presença de despachantes ou representantes, circulação de documentos e de pessoas, contatos físicos e outros procedimentos atualmente desaconselhados;

Sabemos que a história é não conselheira, por constituir resposta meramente emocional. Há um problema que precisa ser enfrentado e vamos enfrentá-lo com seriedade e serenidade, racionalmente, semos exageros ditados pelo pânico.



JURIDQUÊS

SINDICOMIS 
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS
DE DESPACHOS, AGENTES
DE CARGA E LOGÍSTICA DO
ESTADO DE SÃO PAULO

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



— REPRESENTANTE OFICIAL —



É o que muito respeitosa mente apresentamos a Vossa Excelência, como colaboração para superação de estes momentos de dificuldade, desejosos de que seu governo atinja plenamente a permanente busca do interesse público.


LUIZ ANTONIO SILVA RAMOS

Presidente



CONSULTORIA



É possível efetuar a verificação física de mercadorias importadas de forma remota?

Sim. Segundo informação da Receita Federal do Brasil, em virtude da crise do coronavírus, servidores que estão atuando fora de sua repartição conseguem efetuar a verificação física e desembaraçar declarações de importação de canal vermelho, de forma remota, a exemplo do realizado na Alfândega do Aeroporto Internacional de Viracopos. Segundo o órgão, a sistemática não irá substituir a verificação física presencial, que ainda é considerada indispensável em casos de



maior complexidade e risco.

Os prazos para formalização dos pedidos de aplicação e de extinção da aplicação dos regimes aduaneiros especiais tiveram alteração em razão do estado de emergência de saúde pública?

De acordo com a Instrução Normativa RFB nº 1.947/2020, os pedidos de aplicação e de extinção da aplicação dos regimes aduaneiros de que trata a IN poderão ser formalizados por meio de dossiê digital de atendimento, até 30 de setembro de 2020. A norma também define critérios e procedimentos sobre deferimento ou não dos pedidos.

O que é o Fórum Consultivo OEA?

O Fórum Consultivo OEA é o canal de comunicação entre o Operador Econômico Autorizado e a Receita Federal do Brasil, no âmbito do Programa Operador Econômico Autorizado, para analisar as demandas apresentadas pelos operadores certificados.

Houve alteração do prazo máximo para liquidação do contrato de câmbio de exportação?

De acordo com a Circular Bacen nº 4.002/2020, que altera a Circular Bacen nº 3.691/2013, fica estabelecido novo prazo máximo de 1.500 dias, que deve ser contado da data de sua

contratação, para a liquidação do contrato de câmbio de exportação.

Com um Ato Concessório de Drawback Integrado Suspensão, em razão da pandemia causada pelo novo coronavírus, o que pode fazer a empresa que não conseguir

comprovar a exportação dentro do prazo previsto no regime?

Foi publicada, no DOU de 04/05/2020, a Medida Provisória nº 960/2020, estabelecendo que os atos concessórios que já tenham sido prorrogados pelo Decex por um ano (prorrogação "normal"), e que tenham vencimento final em 2020, poderão ser novamente prorrogados, em caráter excepcional, por mais um ano, contado da data do respectivo vencimento.

Como é feito o pedido da prorrogação excepcional do Ato Concessório de Drawback Integrado Suspensão, nos termos da Medida Provisória nº 960/2020?

Conforme Notícia Siscomex-Exportação 0022/2020, as empresas beneficiárias interessadas deverão enviar ofício contendo a solicitação de prorrogação, com base na Medida Provisória nº 960/2020, e os respectivos atos concessórios à Coordenação de Exportação e Drawback (COEXP) da Subsecretaria de Operações de Comércio Exterior (SUEXT), por meio do Módulo Anexação Eletrônica de Documentos do Siscomex, criando um dossiê do tipo "Dossiê de Drawback" e informando, no campo "Descrição", a expressão "Prorrogação".

Podemos exportar máscaras de proteção de falso tecido, classificadas na NCM 6307.90.10?

Não, pois de acordo com a Lei nº 13.993/2020 fica proibida a exportação de produtos médicos, hospitalares e de higiene essenciais ao combate à epidemia do coronavírus no Brasil, enquanto perdurar a Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional, em decorrência da infecção humana causada pelo novo coronavírus. Dentre os produtos citados nesta Lei, constam os equipamentos de proteção individual de uso na área de saúde, tais como luva látex, luva nitrílica, avental impermeável, óculos de proteção, gorro, máscara cirúrgica, protetor facial etc. Verifique também a Notícia Siscomex-Exportação 0024/2020.

O Regime de Tributação Simplificada (RTS) sofreu alteração?

Com a publicação da Portaria ME nº 158, no DOU de 16/04/2020, foi reduzida para 0%, até 30/09/2020, a alíquota do imposto de importação incidente na importação das mercadorias listadas na portaria, integrantes de remessa postal ou de encomenda aérea internacional no valor de até US\$ 10.000, ou o equivalente em outra moeda, destinadas a pessoa física ou jurídica.

Contato: Roberta Cristina da Silva
roberta@aduaneiras.com.br
11 | 4862-0498