

SINDICOMIS



ACTC



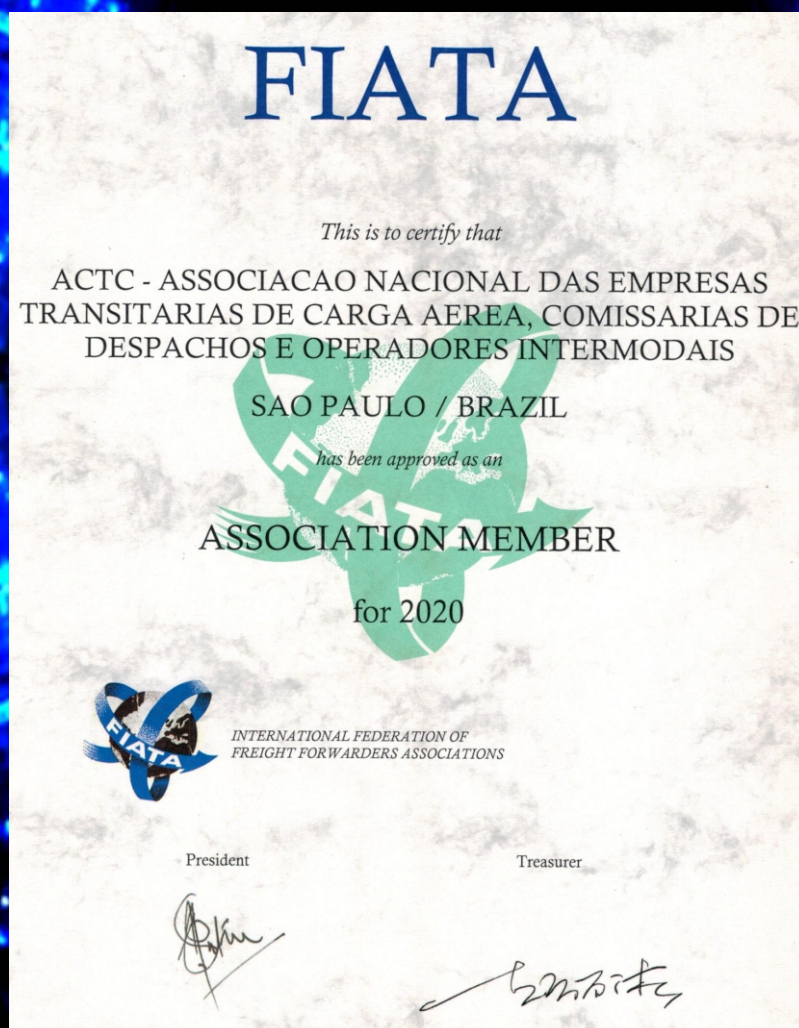
— REPRESENTANTE OFICIAL —



ACONTECE

ANO 35 - Nº 303 - SETEMBRO / OUTUBRO - 2020

ACTC continua sendo a única representante oficial da FIATA no Brasil





ACONTECE

Homenagem



Milton Lourenço Dias Filho, diretor do SINDICOMIS e da ACTC e presidente do Grupo Fiorde faleceu neste último 21 de agosto.

Desde 1967, quando começou sua carreira no comércio exterior, Milton construiu uma carreira ímpar. Tornou-se um profundo e respeitado conhecedor do setor. E foi por isso que, em 2001, passou a produzir artigos que foram publicados em veículos de comunicação do Brasil, Portugal e outros países de Língua Portuguesa, inclusive nos do SINDICOMIS e ACTC, sempre com temas pontuais e pontos de vista sólidos e bem estruturados.

Bastante entristecido com a perda do amigo, colega e parceiro de diretoria, no dia do falecimento o presidente do SINDICOMIS, da ACTC e da CIMEC, Luiz Ramos, publicou a nota abaixo no site das entidades:

“As nossas entidades, SINDICOMIS e ACTC, estão de luto pela perda do grande empreendedor, empresário, amigo e companheiro Milton Lourenço Dias Filho.

Milton Lourenço sempre trouxe inovações e dinamismo às nossas instituições, buscando maior valorização para os pequenos e médios empresários de toda a nossa categoria. Esse é grande legado que ele deixa e que, seguramente, será seguido.

Ele era um homem muito determinado e, mesmo enfrentando o tratamento para combater sua doença, sempre manteve o dinamismo e a dedicação ao trabalho.

Nossas condolências à família, aos amigos e aos integrantes do Grupo Fiorde.”

Vai com Deus, Milton!

EDITORIAL**O CONVENCIMENTO JURÍDICO É O QUE DEVE PREVALECER NOS JULGAMENTOS DO CARF**

Depois de aprovado que, em caso de empate, o voto de qualidade será sempre a favor do contribuinte, é preciso encarar com naturalidade que o convencimento jurídico deve prevalecer nos julgamentos do CARF.

Afinal, em muitos casos, os representantes dos contribuintes nesse colegiado decidem em favor da Fazenda e os representantes da Fazenda, em favor dos contribuintes. Isto, sim, é fazer justiça.

Dados do segundo semestre deste ano mostram que, no CARF, existem 122 mil processos aguardando julgamento. Só a expressividade dessa informação aponta a importância desse órgão e a necessidade de ele contar com uma governança eficaz, técnica, equilibrada e justa. Portanto, o CARF deve ser compreendido como muito mais do que uma instância recursal administrativa ou um órgão encarregado de julgamento administrativo.

Lamentavelmente, muitos advogam pela extinção do CARF por considerarem que, mesmo depois da sua decisão, “a discussão vai parar no Judiciário”, o que o tornaria (na opinião dessas pessoas) um “órgão inútil e desneces-

sariamente dispendioso”. Mas quem se debruça com mais atenção sobre suas decisões verá que muitos dos julgamentos do CARF são levados em conta pelo Judiciário.

É importante que o CARF, por produzir uma espécie de “protojustiça” ou uma “pré-justiça”, seja encarado como deve ser: como um órgão de efetivo julgamento. Daí a preocupação em tornar suas práticas tão próximas quanto possível de um órgão judicial, com mecanismos de garantia de atuação de seus conselheiros, o distanciamento destes em relação às partes e outras formas de outorgar integridade ao resultado de sua atuação institucional.

Mas, voltando ao fim do voto de qualidade, esta “jabuticaba” surgiu no ordenamento jurídico brasileiro para julgamento administrativo de questões tributárias no ano de 2009. Desde então, em caso de empate no julgamento, constituía prerrogativa do presidente do órgão julgador proferir um “voto de desempate”.

Espertamente, a Fazenda Nacional se cercou de cuidados para garantir que o voto de qualidade sempre fosse tomado por um representante escolhido por ela. Assim, a Presidência de um órgão



LUIZ RAMOS
Presidente do
SINDICOMIS/ACTC/CIMEC

ocupada por um representante dela própria.

E mais: no caso da ausência do presidente, não será o vice (oriundo da cota de representação dos contribuintes) que assume o cargo, mas uma figura denominada “Presidente Substituto”, que deve ser obrigatoriamente um membro representante da Fazenda Nacional.

Graças à nova lei, em caso de empate, a decisão será favorável ao contribuinte. E, como uma lei é hierarquicamente **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; 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; 1º Suplente: Reginaldo Mollica, 2º Suplente: Laércio Anjos Fernandes.

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

superior a um regimento interno, nem é necessário revogar esses dispositivos nefastos e tendenciosamente favoráveis ao Fisco.

Curiosamente, enquanto prevaleceu o voto de qualidade em favor da Fazenda, as entidades representantes dos agentes fiscais fingiram não ver problema algum na composição do CARF. Mas, tendo perdido o “direito” ao voto de desempate, resolveram investir contra o próprio órgão e sua composição.

Em representação ao Ministério Público Federal, essas entidades pedem que os conselheiros representantes dos contribuintes sejam escolhidos por meio de concurso público. Atualmente, são indicados por confederações representantes do setor produtivo e por entidades sindicais.

O argumento das entidades que representam os agentes fiscais é tão sólido quanto uma montanha de talco. Para citar um único contraponto, basta dizer que os conselheiros representantes dos contribuintes se submetem a todo um processo de seleção subordinado ao crivo da PGFN, do Ministério da Economia e do próprio CARF, que consideram evidentemente a formação acadêmica e profissional do cidadão indicado.

Precisamos proteger os conselheiros do CARF. O ideal é contar com mecanismos capazes de garantir que eles (sejam representantes da Fazenda ou dos contribuintes) tenham condições práticas de julgar com independência e autonomia em relação à representação a que estão supostamente atrelados.

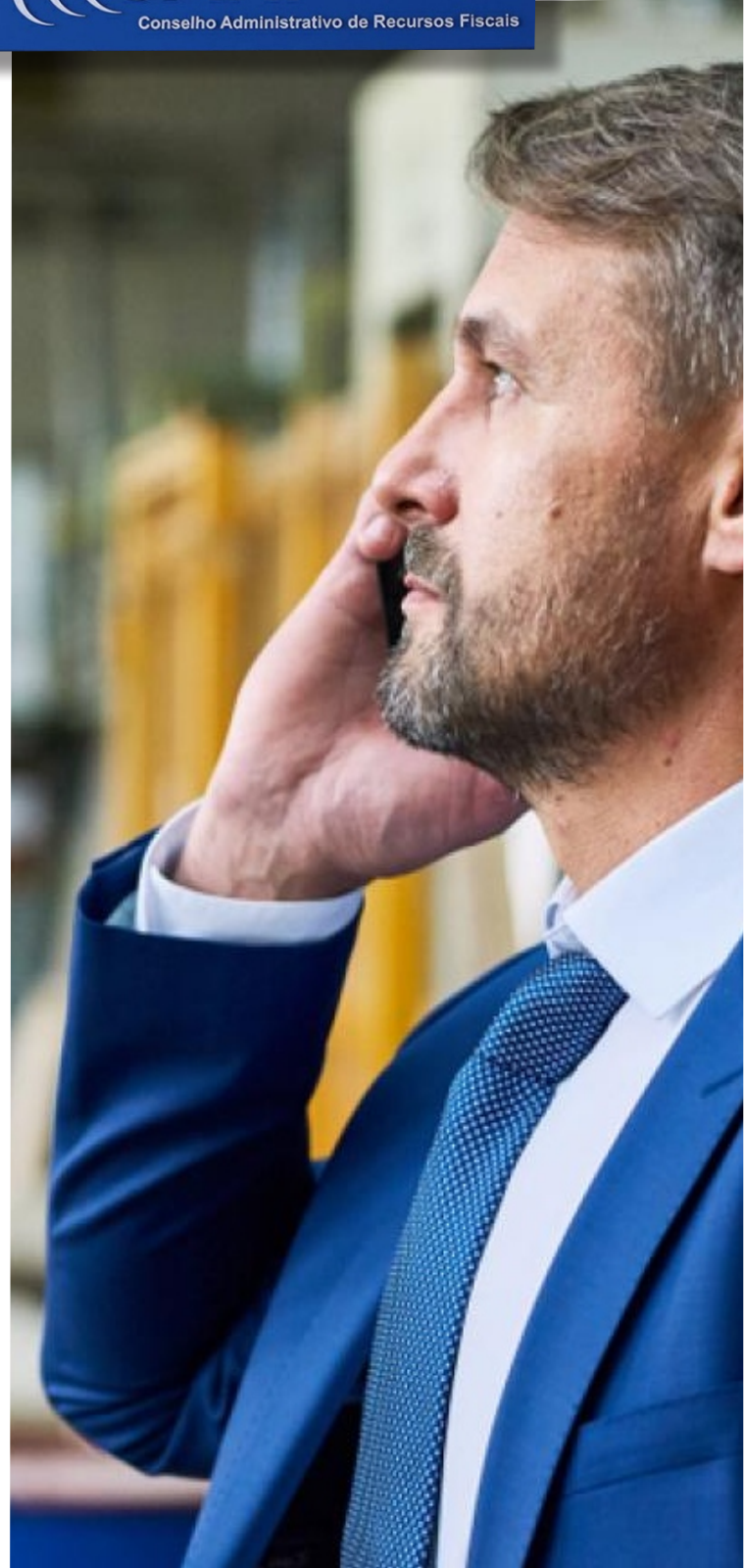
É fácil constatar que todos os “remédios” que estão sendo preconizados pelas entidades representantes dos agentes fiscais para, supostamente, aprimorar a atuação dos conselheiros representantes dos Contribuintes se aplicam com muito mais propriedade aos próprios representantes da Fazenda.

Se, por um lado, os representantes dos contribuintes sempre têm formação jurídica, isto é raríssimo dentre os da Fazenda. Então, como admitir que um conselheiro, com atuação perante um órgão julgador, seja um dentista, um engenheiro, um contador, um médico ou um sociólogo sem qualquer formação jurídica? É justamente o que acontece com os conselheiros do CARF representantes da Fazenda!

Depois da morte do voto de qualidade, se pretendemos que o CARF se transforme em órgão de pré-julgamento jurisdicional com um mínimo de qualidade técnica, esta aberração precisa ter fim.



CARF
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



WEBINARS SINDICOMIS E ACTC

REGIMES ESPECIAIS

Em 25 de agosto, o SINDICOMIS e a ACTC promoveram o webinar “Vantagens dos regimes aduaneiros especiais”. A atividade durou uma hora e onze minutos e contou com dezenas de participantes, que ouviram Célia Pinho (diretora das entidades e CEO da ILS Cargo Logística Internacional), Oswaldo Castro Neto (consultor jurídico das entidades, conselheiro efetivo do CARF, delegado do *Customs Affairs Institute* e delegado da FIATA) e Jaqueline Rolim (especialista em comércio exterior, professora da área, despachante aduaneira e CEO da JCR Treinamento e Consultoria).

No final do encontro, Luiz Ramos pediu a palavra para prestar uma homenagem ao empresário e também diretor do SINDICOMIS e da ACTC, Milton Lourenço. “Este webinar também é uma homenagem, pelo seu conhecimento e tudo o que prestou ao comércio exterior”, ressaltou. Ele agradeceu pela participação de todos e parabenizou os palestrantes. “Conhecendo as legislações dos regimes especiais, vamos encontrar mecanismos fantásticos para oferecer ao mercado. Portanto, o caminho é estudar.”

OEA

No último dia 6 de agosto, o SINDICOMIS/ACTC realizaram o workshop “O papel e a importância de se tornar um OEA”, conduzido pelo especialista na área Daniel Gobbi.

Aberta pela diretora executiva do SINDICOMIS/ACTC, Ana Walcher, a atividade foi disponibilizada - sem custo - a todos os interessados ligados às áreas de comércio exterior, logística e trade compliance, assim como àqueles que atuam na cadeia logística (importadores, exportadores, transportadores e *freight forwarder*).

SEGURANÇA JURÍDICA

No último 13 de agosto, a Câmara Intersindical de Mediação de Conflitos (Cimec) promoveu o webinar “Segurança jurídica de acordos de mediação formalizados por entidades privadas”. Mediado pelo conselheiro efetivo do CARF, delegado do *Customs Affairs Institute* e delegado da FIATA, Oswaldo Castro Neto, o debate virtual teve mais de 200 inscritos e contou com a presença de palestrantes renomados nessa área.

O tema central foi densamente abordado durante uma hora e quarenta minutos pelos palestrantes: a presidente do Conselho Nacional das Instituições de Mediação e Arbitragem (Conima), Fernanda Rocha Lourenço Levy; a desembargadora federal do Trabalho, professora na área de Direito e especialista em Relações Coletivas Comparadas pela OIT/Turim, Ivani Contini Bramante; o presidente do Fonamec e coordenador do Nupemec-TJSP, desembargador José Carlos Ferreira Alves; e o advogado e sócio do escritório Piva Advogados Associados, Marcos Eduardo Piva.

CCT DU-E / DUIMP

Na noite de 12 de agosto, o SINDICOMIS e a ACTC promoveram o webinar “CCT (Controle de Carga e Trânsito) na DU-E e na DUIMP”. Durante quase uma hora, os participantes acompanharam as ponderações e visões que as palestrantes Maria Itália Piniano e Jaqueline Rolim fizeram sobre o tema.

O evento digital foi aberto pela diretora executiva do SINDICOMIS e da ACTC, Ana Walcher. Na abertura, após agradecer pela presença de todos, ela destacou que o tema é extremamente importante para toda a comunidade envolvida no comércio exterior.

Na sequência, apresentou as duas palestrantes: Maria Itália, que é uma das diretoras do SINDICOMIS e da ACTC, delegada da FIATA e CEO da Clipper Transportes Internacional; e Jaqueline Rolim, cofundadora da JCR Consultoria e Treinamento e especialista no CCT. Ana explicou que as dúvidas dos participantes seriam esclarecidas no final e aquelas que não pudessem sê-lo – por conta da limitação do tempo de duração do webinar – seriam respondidas posteriormente, por e-mail.



PARTICIPAÇÃO

SINDICOMIS E ACTC PRESENTES NA REUNIÃO DO CONFAC



O Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (Confac), recriado em maio deste ano, no âmbito da Câmara de Comércio Exterior (Camex), realizou no dia 24 de julho sua primeira reunião do Subcomitê de Cooperação. A assessora de Relações Governamentais e Institucionais do SINDICOMIS e da ACTC, Tatiane Moura, acompanhou a atividade. O encontro foi conduzido pelo secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, e pelo coordenador de Administração Aduaneira, Jackson Aluir Corbari.

A pauta foi formada pelos seguintes temas: introdução ao trabalho do novo Comitê Nacional de Facilitação do Comércio; estudo de tempos da importação / *time release study* Brasil; Projeto *Prosperity Fund*, do Reino Unido – MSMEs *Global Trade Hub*; e estudo da gestão de risco nos órgãos anuentes do comércio exterior brasileiro (avaliação da Indústria).

Embarcou com a Allink? Sua carga está



Acesse o
QR Code e
saiba mais!



AUTOMATICAMENTE ASSEGURADA!

Sem
averbação

Isento de
franquia

Cobertura de
US\$ 30,000.00
por HBL

0800 717-0000

allink.com.br

ALLINK[®]
NEUTRAL PROVIDER

*Valor e demais condições comerciais, entrar em contato com nosso time de vendas.

ARTIGO

CONTROLE DE CARGA E TRÂNSITO (CCT) *

O Controle de Carga e Trânsito (CCT) foi criado com o objetivo de gerar transparência para os intervenientes e diminuir as interações da Receita Federal nas operações de carga, consequentemente reduzindo burocracias, trazendo inovação e maior agilidade para o setor. Para o bom entendimento, importante esclarecer a diferença entre carga e mercadoria. A carga condiciona a mercadoria, e esses conceitos não podem ser confundidos.

O controle das operações de importação e exportação é um importante pilar para a Receita Federal e para a sociedade, pois garante a segurança e contribui para as conformidades dos trâmites de entrada e saída de mercadorias no país.

Quais são os benefícios e objetivos do CCT:

É reduzir a interação da receita federal nos processos, porém ao mesmo tempo, realizar o controle e monitoramento, auxiliando o combate contra operações ilícitas ligadas a

logística da carga, como tráfico de drogas, armas ou mercadorias tendentes a escapar do controle aduaneiro. O CCT visa a transparência e unificação do controle de cargas, atender a todos os INCOTERMS e simplificar controles.

* Redução do tempo de liberação das mercadorias.

* Maior segurança de dados.

* Agilidade nas correções, operações e informações.

* Redução de burocracias.

* Inovação.

* Transparência.

* Controle para todos os intervenientes.

* Upload do conhecimento de embarque.

* Possibilidade de quebra de lote.

* Redução de erros humanos e trabalhos repetitivos.

* Redução de custos nas operações.

Com as análises obtidas através dos dados alimentados no CCT, as autoridades poderão detectar possíveis gargalos logísticos e definir estratégias de investimentos para o desenvolvimento da infraestrutura e economia do país. O módulo do CCT está implementado junto ao Portal Único e iniciará no modal aéreo:

* Na exportação há a integração com a Declaração Única de Exportação (Du-e).

* Na importação futuraente haverá a integração com a Declaração Única de Importação (DUIMP), porém sua primeira versão funcionará com a DI (Declaração de Importação).

Reformular o processo de controle de carga e de trânsito das importações brasileiras, começando pelo modal aéreo, sanar problemas identificados, otimizando a logística e o controle de carga.

Controle de Carga e Trânsito na exportação:

O CCT já funciona para operações de exportação com as seguintes finalidades: recepção e entrega da carga, consolidação, unitização e Manifestação do embarque. Ou seja, é capaz de rastrear a carga e sua movimentação durante o despacho aduaneiro, pois em cada etapa, o interveniente responsável deverá lançar as informações.

O módulo CCT controla a localização da carga de exportação e importação, assim como sua movimentação entre os diversos intervenientes durante todo o despacho aduaneiro.

Controle de Carga e Trânsito na importação:

O CCT na importação ainda está em fase de testes pelo SERPRO e por intervenientes do Comércio Exterior e assim que entrar em vigor substituirá o



* Ana Walcher é diretora executiva do SINDICOMIS e da ACTC

MANTRA que é utilizado desde 1995.

As informações devem ser transmitidas com base no conhecimento de embarque, ou seja, a companhia aérea deverá emitir de acordo com o MAWB e o agente de carga de acordo com o HAWB.

* MAWB: Master Airway Bill (conhecimento de transporte com a negociação compra de frete).

* HAWB: House AirWay Bill (conhecimento de transporte com a negociação de venda de frete).

A gestão de voos deverá ser impecável pelas empresas, pois os prazos serão rigorosos para inclusão de dados no CCT e a não observância deste ou a omissão do lançamento acarretará a multa de R\$5.000,00 de acordo com as informações deverão ser prestadas nos prazos estabelecidos em Ato Normativo a ser editado pela RFB de acordo com o Art. 77 da Lei 10.833/2003.

BRASÍLIA**PRESIDENTE SANCIONA LEI COM MEDIDAS
PARA BENEFICIAR TRANSPORTE AÉREO**

O presidente Jair Bolsonaro sancionou a Lei 14.034/2020, com um conjunto de iniciativas que beneficiam o setor de transporte aéreo brasileiro. Além de medidas emergenciais para atenuar os efeitos da crise decorrente da pandemia da Covid-19, a lei extingue a cobrança, a partir de 2021, do adicional de US\$ 18 que incide sobre a Tarifa de Embarque Internacional (TEI). A medida vai desonerar o preço dos bilhetes aéreos para o exterior, favorecendo passageiros e o mercado de empresas aéreas de baixo custo (low cost).

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, comemorou a sanção da lei e a extensão das medidas. “A lei sancionada pelo presidente Bolsonaro contempla uma parte importante da nossa agenda para o setor de transporte aéreo, buscando não apenas minimizar efeitos imediatos da crise, mas também tornando o mercado brasileiro ainda

mais competitivo para as empresas favorável aos usuários dos serviços”, avaliou o ministro.

Outra importante iniciativa do Governo Federal é a alteração da Lei 12.462/2011, que instituiu o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC). Com a nova redação, dada pela Lei 14.034/2020, o FNAC poderá ser utilizado como objeto e garantia de empréstimo, a ser celebrado até 31 de dezembro deste ano, aos detentores de concessão aeroportuária ou de concessão para a prestação de serviço regular de transporte aéreo e aos prestadores de serviço auxiliar ao transporte aéreo, desde que comprovem ter sofrido prejuízo decorrente da pandemia da Covid-19.

Reembolso - Como já havia sido estabelecido pela Medida Provisória 925, de 18 de março de 2020, a Lei 14.034 mantém o adiamento do paga-

mento das outorgas das concessões aeroportuárias para 18 de dezembro e o reembolso do valor de passagem por cancelamento de voo segue sendo de 12 meses. O consumidor que desistir de voo com data de início no período entre 19 de março e 31 de dezembro poderá optar por obter crédito de valor correspondente ao da passagem aérea, sem incidência de quaisquer penalidades contratuais.

A nova lei também busca regulamentar situações que ensejavam ações judiciais por danos morais, na relação entre os passageiros e as companhias aéreas, colocando o Brasil como um mercado menos competitivo para a entrada de novas empresas aéreas. A partir de agora, pedidos de indenização em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga.

BRASÍLIA

VETO DE BOLSONARO, SUGERIDO PELO SINDICOMIS E ACTC, FOI APROVADO PELA CÂMARA

A Câmara dos Deputados manteve por 295 votos a 160, durante sessão virtual do Congresso Nacional, o veto integral imposto pelo presidente Jair Bolsonaro à proposta que suspenderia, por 90 dias, a partir de 20 de março, a inclusão de devedores em cadastros negativos, como Serasa e SPC. Com a manutenção do veto na Câmara, o texto não será analisado pelo Senado. Em março, assim que a pandemia atingiu o Brasil, o SINDICOMIS e a ACTC haviam enviado essa proposta à Presidência da República, juntamente a uma série de outras.

E foi nessa mesma linha de raciocínio que o Planalto justificou o veto, 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.

O texto era oriundo do Projeto de Lei 675/20, de autoria dos deputados Denis Bezerra (PSB-CE) e Wilson da Fetaemg (PSB-MG). Segundo Bolsonaro, ao prever a suspensão de novas inscrições nesses cadastros durante todo o período da pandemia, o projeto prejudica o funcionamento do mercado de crédito e a eficiência dos sistemas de registro.

Na sessão virtual do Congresso, quando os deputados decidem pela derrubada de vetos, esses itens são necessariamente votados pelos senadores. Isso porque, para que um veto seja derrubado, é necessário o apoio mínimo de 257 votos na Câmara e de 41 no Senado. De outro lado, os vetos mantidos pela Câmara nem sequer são analisados pelo Senado.



SUGESTÕES SÃO CUSTODIADAS

Em março, assim que a pandemia foi declarada, o SINDICOMIS e a ACTC enviaram à Presidência da República uma série de propostas no sentido de mitigar seus reflexos na economia nacional, principalmente no contexto do comércio exterior.

Em julho, essas proposituras foram registradas no Fala.BR, plataforma integrada de ouvidoria e acesso à informação da Controladoria-Geral da União (CGU), no campo “Acesso à Informação”, onde as informações produzidas ou custodiadas pelo Governo Federal ficam registradas para consulta pública.

O Fala.BR foi desenvolvido pela CGU e permite aos cidadãos fazer pedidos de informações públicas e manifestações de ouvidoria, em conformidade com a Lei de Acesso à Informação e o Código de Defesa dos Usuários de Serviços Públicos.

O FIM DO SISCOSERV FOI COMUNICADO EM 1ª MÃO

Na tarde de 12 de julho (domingo), o site do SINDICOMIS e da ACTC trazia a notícia da desativação do SISCOSERV.

Depois disso, a notícia que foi divulgada por outros veículos de comunicação, informando que as Secretarias Especiais de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (SECINT) e a Receita Federal do Brasil (RFB), após a conclusão de processo de avaliação sobre o modelo brasileiro de coleta de dados relativos ao comércio exterior de serviços, farão o desligamento definitivo do SISCOSERV.

Porém, para quem acompanha as notícias divulgadas pelo nosso site, isso já não era novidade.



INTERMODAL 2020

TENDÊNCIA É QUE AÇÕES CONTRA OS ORGANIZADORES DA INTERMODAL 2020 INUNDEM A JUSTIÇA BRASILEIRA

Desde março, os veículos de comunicação do SINDICOMIS e da ACTC trazem à tona aspectos da confusão envolvendo a Intermodal 2020.

Ao que tudo indica, esta matéria não deverá ser a última, dado o desdobramento do caso no âmbito judicial.

O SINDICOMIS e a ACTC têm se pronunciado baseados no fato de que, como entidades representativas da classe patronal de uma expressiva parte do complexo que envolve o comércio exterior, ambos têm a obrigação moral de defender os interesses dos seus representados, sobretudo quando estão arcando com prejuízos e sentindo a lapidação dos lucros das suas empresas por razões alheias às suas vontades.

Indubitavelmente, o comércio exterior é um dos principais vetores que sustentam a economia mundial. Ao longo de mais de 20 anos, players dos principais países reuniam-se aqui, no Brasil, na Feira Intermodal, por confiarem em seu potencial e em sua organização. Por isso, quando foi aberta a comercialização dos espaços para o evento deste ano, eles aderiram quase imediatamente, fazendo os pagamentos necessários aos organizadores e começando a providenciar toda a infraestrutura e operacionalização necessárias, como a contratação de agências especializadas na montagem e decoração dos estandes, recepcionistas, garçons, buffets, material gráfico, publicidade, entre outros, para exporem com sucesso os seus negócios.

Porém, desde março, uma série de condutas aparentemente atabalhoadas, incoerentes e inconsequentes dos organizadores do evento deixou atônitos os expositores e causou prejuízos substanciais. O que se comenta no meio é que a maioria deles recorrerá à Justiça, no sentido de ter o ressarcimento das despesas e dos eventuais lucros cessantes decorrentes da não realização da Intermodal 2020. Isso ocorrendo, haveria uma verdadeira inundação de processos dessa natureza na Justiça.

A feira, segundo o seu site oficial (intermodal-com.br), é definida da seguinte maneira: “A *Intermodal South America* é o maior evento das Américas direcionado para os setores de logística, intralogística, transporte de cargas e comércio exterior. Realizada há mais de 20 anos, a feira é considerada uma plataforma de negócios que reúne, em três dias, os principais players do setor com o objetivo de fomentar negócios e parcerias e dar suporte ao desenvolvimento e aprimoramento tecnológico dos segmentos que congrega. Em sua última edição, reuniu mais de 400 marcas expositoras, de 22 países e atraiu mais de 38 mil profissionais” (sic).

O problema todo, na opinião dos expositores, foi o desarranjo organizacional diante da pandemia, causado, principalmente, por uma inexplicável sucessão de comunicados oficiais que os desorientaram. Uns reafirmavam a realização da feira; outros, sua prorrogação e, finalmente, o melancólico cancelamento.

A organização da Intermodal foi funesta. Por reiteradas vezes, informou que teria se empenhado ao máximo para que a feira ocorresse na data marcada – mesmo tendo amplo e total conhecimento da gravidade da pandemia pela mídia nacional e internacional, inclusive sobre o status da mesma; do potencial de contágio e dos maciços comunicados feitos pelo governo federal.

Mesmo assim, conforme diversos relatos de representados do SINDICOMIS e ACTC, em nenhum momento eles foram consultados ou ouvidos a esse respeito, apesar de dezenas deles (muitos, representantes dos grandes setores que exporiam no evento) terem cancelado suas participações.

Aparentemente, com essa atitude, os organizadores não somente ofuscaram irremediavelmente o brilho da feira, como também deixaram a impressão de menosprezarem os expositores que haviam confiado neles e investido – vários deles, a duras penas – no evento.

CONTINUA



INTERMODAL 2020

CONTINUAÇÃO

No contraponto, está o fato de o lucro obtido pelos organizadores da Intermodal 2020 ter sido altamente expressivo e atraente, chegando à casa dos milhões de reais.

Dias atrás, chegou ao conhecimento das entidades o fato de que os organizadores da Intermodal 2020 estão afirmando que não devolverão ou indenizarão os participantes que reivindicam os valores pagos antecipadamente.

Procuramos a assessoria de imprensa da Intermodal e fizemos dois questionamentos: como os organizadores se posicionam em relação aos expositores que tiveram despesas com a feira que não foi realizada e como farão para ressarcir-los. Em resposta, enviaram um comunicado datado de 24 de agosto deste ano, no qual afirmam que a 26ª edição da feira será realizada de 31 de agosto a 2 de setembro de 2021, no São Paulo Expo, na capital paulista, e outras informações. Infelizmente, não se pronunciaram sobre o cerne da questão: como ficam os expositores que pagaram pela participação e arcaram com diversas despesas?

É importantíssimo destacar que o contrato firmado entre as partes (expositores e organizadores) expressamente prevê o cancelamento do evento no caso de força maior ou caso fortuito, e não a mera suspensão, como tentam impor os responsáveis pelo evento. É o que se extrai, inclusive, da cláusula 7 desse instrumento. Esta condição embasa muitas empresas a protocolar ações judiciais buscando seus direitos, firmados expressa e bilateralmente em contrato. Ao que pode ser apurado, esta condição está muito próxima de ser reconhecida pela Justiça.

É bastante claro o entendimento de que a suspensão do contrato somente poderia ocorrer mediante acordo bilateral, já que a regra, previamente estabelecida, é a do cancelamento com a devolução de todos os valores pagos pelo contratante, com correção monetária pelo IGPM/FGV até o efetivo pagamento em retorno aos expositores.

Também temos relatos de diversos associados afirmando que, muito antes dessa intempestiva decisão ser oficialmente comunicada, fizeram reiterados apelos aos organizadores no senti-

do de adiar a Intermodal. Nessas ocasiões, eles [os organizadores] afirmaram que era impossível atender a tais pedidos, alegando, para isto, diversos motivos.

Esta situação tem sido letal aos expositores. Os prejuízos são enormes e têm por origem a aparente falta de comprometimento, sensibilidade e visão por parte dos organizadores, que não tomaram as medidas assertivas no tempo adequado e, agora, se recusam a dizer como devolverão os valores pelo evento não realizado.

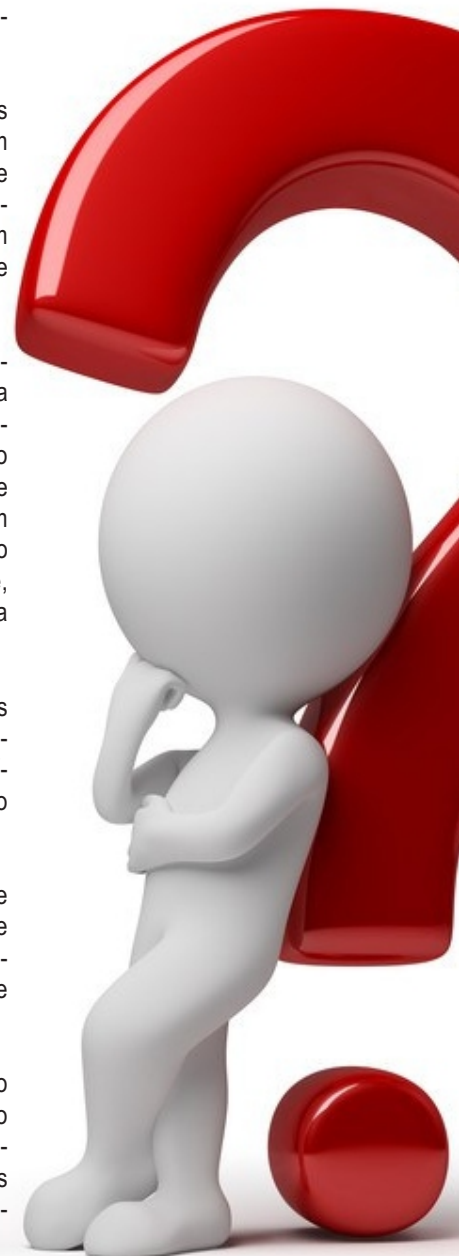
Não obstante, as jurisprudências existentes têm se posicionado no sentido de que, em decorrência do adiamento e cancelamento de eventos, as despesas ocorridas aos expositores devem ser ressarcidas, desde que sejam amplamente comprovadas, inclusive no que tange o “lucro cessante”.

Um esclarecimento claro, objetivo e transparente por parte dos organizadores responderia a uma dúvida que tem sido levantada por expositores: o organizador tinha como objetivo auferir vantagem econômica e, ao invés de seguir a regra contratual - cancelamento em caso fortuito ou força maior -, suspendeu o evento de forma unilateral, alegando que, mesmo sendo este de natureza anual, poderia ser realizado no ano de 2021?

Os expositores que se sentiram prejudicados deverão esperar que a Justiça julgue os pedidos de ressarcimento, relacionados aos prejuízos decorrentes do intempestivo adiamento, o que significaria o pagamento de indenizações.

Na hipótese de que uma conduta arbitrária e abusiva não representa ato ilícito, capaz de impor, injustificavelmente, danos aos expositores, o que estes precisariam ter feito para que fossem responsabilizados pelos prejuízos?

O SINDICOMIS e a ACTC estão à disposição para prestar aos seus associados todo o apoio necessário, além das orientações legais, visando resguardar o direito ao ressarcimento dos valores pagos e não restituídos pela organizadora da Intermodal South America 2020.



JURIDQUÊS



DUAS DECISÕES DO CARF FORAM FAVORÁVEIS À ÁREA ADUANEIRA

A primeira Turma da Quarta Câmara da Terceira Seção do CARF afastou, por unanimidade, multa aplicada à agência marítima por informação extemporânea de veículo ou carga transportada.

No processo 13901.000006/2009-11, de relatoria do conselheiro Oswaldo Gonçalves de Castro Neto, a Fazenda aplicou multa de R\$ 5.000,00 por embarque de exportação informado de forma supostamente extemporânea por agência de navegação.

Em resposta, a agência de navegação afirmou que a multa deveria ser aplicada apenas ao transportador efetivo e que a Declaração de Exportação havia sido registrada apenas pós-embarque (art. 52 da Instrução Normativa da Receita Federal 52/94).

A Turma reconheceu que a agência de navegação deve responder à multa como transportadora, eis que ela, no caso em questão, era a emitente do conhecimento de

transporte. Porém, afastou a multa aplicada, pois as informações sobre a carga exportada devem ser apresentadas apenas após o registro da Declaração de Exportação pós-embarque.

Em outro caso, também de impacto na área aduaneira (processo 11051.000027/2008-89), a mesma Turma do CARF por maioria de votos, afastou a multa por lesão ao controle de importação (art. 169 inciso III do Decreto-Lei 37/66) por etiquetagem incorreta.

No caso, a empresa recorrente havia indicado incorretamente o país de origem das mercadorias importadas nas etiquetas das embalagens. A fiscalização determinou que a empresa, ainda dentro do recinto alfandegado, corrigisse o rótulo. Após a correção, a mercadoria foi liberada.

No caso, a Turma reconheceu que, como houve correção das etiquetas ainda dentro do armazém alfandegado, não era possível aplicar a multa de dano à importação.

HÁ MUITOS BONS MOTIVOS...



DIRETÓRIO DE MEMBROS FIATA

Sua empresa será listada com todos os dados para contato no diretório mundial exclusivo dos membros da FIATA. Esta lista de transitários e fornecedores logísticos qualificados é continuamente atualizada e pode ser consultada livremente - seja por transportadores, agentes, etc.!

ANÚNCIOS NO DIRETÓRIO DE MEMBROS DA FIATA

Apenas os membros da FIATA têm a possibilidade de divulgar os seus serviços com um anúncio no Diretório de Membros da FIATA na Internet!

FIATA REVIEW

Como membro individual da FIATA receberá 5 vezes ao ano a nossa Revista "FIATA Review" e será informado diretamente sobre as atividades da FIATA, programas de congressos e eventos adicionais

PUBLICAÇÕES E ARTIGOS FIATA

Receberá a preços especiais as publicações FIATA de renome mundial (Código de Abreviaturas, Glossario de Termos de Transporte e Agenciamento, Documentos e Formulários FIATA como normas e disposições, Manual Jurídico dos Transitários, A Lei do Transporte de Mercadorias, etc.) bem como vários artigos!

TRIBUNAL ARBITRAL FIATA

A FIATA oferece aos seus membros individuais Regras de Arbitragem e seu Tribunal Arbitral, que permitem que os litígios entre transitários sejam resolvidos de uma forma rápida, simples e barata!

OBTENHA ACONSELHAMENTO JURÍDICO

Em muitos países, a FIATA pode indicar-lhe, se necessário, advogados especializados em direito transportuário e logístico pelas nossas associações-membro locais!

FIATA LOGO

Apenas os membros individuais da FIATA estão autorizados a utilizar o logotipo FIATA como selo de qualidade em material impresso, cartões de visita e veículos de transporte - mas não em documentos de transporte!

... PARA SE TORNAR UM
MEMBRO INDIVIDUAL

FIATA

CAPA**A FIATA**

Fundada em Viena, Áustria, em 1926, FIATA é o acrônimo para o termo francês *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés* que, se traduzido ao português corresponde a Federação Internacional de Associações de Transitários e Assimilados.

A Federação é uma organização não governamental composta por 108 associações-membros e mais de 5.800 membros individuais, representando no total, aproximadamente, 6.000 empresas de transitários e de logística em todo o mundo.

A FIATA é uma fonte de referência sobre políticas e regulamentos internacionais que regem a indústria de transporte de cargas e logística. A Federação tem status consultivo com o Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC/ECE: *Economic Commission for Europe - ESCAP: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific* · ESCWA: *Economic and Social Commission for Western Asia*), com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) e com a Comissão das Nações Unidas sobre Direito Comercial Internacional (UNCITRAL).

Ela representa a indústria de agenciamento de carga perante

muitas outras organizações e autoridades governamentais, e organizações internacionais privadas na área de transporte, como a Câmara de Comércio Internacional (ICC), a Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA), a União Internacional de Ferrovias (UIC), a União Internacional de Transporte Rodoviário (IRU), a Organização Mundial das Alfândegas (WCO), a Organização Mundial do Comércio (OMC), etc. No geral, a FIATA mantém relações com 29 organizações internacionais que regulam as atividades de transporte e agenciamento de carga.

Seus principais objetivos são os de:

- I. unir a indústria de agenciamento de carga em todo o mundo;
- II. representar, promover e proteger os interesses da indústria, participando como consultores ou especialistas em reuniões de organismos internacionais que lidam com transporte;
- III. familiarizar o comércio, a indústria e o público em geral com os serviços prestados pelos transitários por meio da divulgação de informações, distribuição de publicações etc. e
- IV. melhorar a qualidade dos serviços prestados por transitários, desenvolvendo e promovendo documentos de embarque padronizados e condições comerciais uniformes.

A FIATA está presente no Brasil e a ACTC é a sua única representante oficial desde 2019.

**America & Brazil
with open doors.**

Rota EUA-Brasil ao seu alcance com vantagens exclusivas + **responsabilidade social.**

Confira o pacote completo:

- Entrega inclusa no embarque marítimo LCL até 150km para os Portos de Santos (SSZ) e Itajaí (ITJ);
- Vantagem exclusiva no embarque aéreo (consulte nosso time de vendas);
- Condições especiais no seguro de carga e taxas de destino.

Faça importações dos EUA com vantagens exclusivas e ajude no combate a fome no sertão nordestino: a cada embarque fechado, dois pratos de comida serão doados.

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

Acesse nosso site em: nunofracht.com.br

Nuno//Fracht, seu integrador logístico de **ponta a ponta!**



NOVIDADE

ACTC PASSA A EMITIR

FBL PARA OS SEUS ASSOCIADOS

A FIATA criou vários documentos e formulários para estabelecer um padrão uniforme para uso de seus membros em todo o mundo. Eles contribuíram muito no passado para a facilitação do comércio internacional e continuarão a ser instrumentos valiosos a serviço do comércio mundial no futuro. Os documentos FIATA gozam de excelente reputação e são reconhecidos como de tradição e confiança. O FBL (FIATA Bill of Lading) é um deles e a boa notícia é que a ACTC está licenciada pela entidade para emitir o documento.

O primeiro FBL foi criado em 1975 e é para uso dos transitários que atuam como Operadores de Transporte Multimodal (OTM). Ele também pode ser emitido como um conhecimento de embarque marítimo. O FBL é negociável, a menos que esteja marcado como “não negociável”. Foi considerado pela Câmara de Comércio Internacional (ICC) como estando em conformidade com as regras da UNCTAD / ICC para Documentos de Transporte Multimodal. Desde então, o FBL traz o logotipo da ICC ao lado do símbolo da associação nacional que o emitiu – neste caso, no Brasil, a ACTC. O FIATA Bill of Lading é amplamente reconhecido por bancos, companhias marítimas, organizações comerciais, entre outros, e é um dos documentos mais confiáveis para um transitário e seus clientes.

Por que exportadores e importadores usam um FBL?

O principal motivo para usar um FBL seria trabalhar com um transitário de carga em vez de uma transportadora. O



FBL
NEGOTIABLE FIATA
MULTIMODAL TRANSPORT
BILL OF LADING
Issued subject to UNCTAD / ICC Rules for
Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).

according to the declaration of the consignor

Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature

For delivery of goods please apply to: gabriela.actc@sindicomis.com.br

Mais informações via gabriela.actc@sindicomis.com.br

FBL é emitido pelos agentes de carga na qualidade de “transportadores contratualizados”. Eles, geralmente, assinam o documento de transporte como “transportadora”.

Quais são as principais características do FBL?

a. O FBL inclui um contrato de transporte e é um documento de transporte válido

de acordo com as regras da carta de crédito.

b. O FBL está de acordo com o UCP 600 (Costumes e Práticas Uniformes para Créditos Documentários) da Câmara de Comércio Internacional (ICC).

c. O FBL será emitido em uma forma negociável, uma vez que o campo do destinatário no conhecimento de transporte multimodal FIATA inclui a frase pré-impressa “consignado sob

NOVIDADE

CONTINUAÇÃO

encomenda”.

d. O FBL pode ser usado não apenas em transporte multimodal, mas também em remessas monomodo porto a porto marítimo ou terrestre.

e. Os direitos autorais do FBL são propriedade da FIATA. Apenas os agentes de carga membros da FIATA ou da Associação Nacional (ACTC) podem usar o conhecimento de embarque multimodal no formato padrão.

Ao emitir este conhecimento de embarque, o transitário compromete-se a entregar a mercadoria ao consignatário, enquanto este assume a responsabilidade tanto pela mercadoria e seu transporte, quanto por qualquer terceiro por ele envolvido na execução deste transporte. Essa responsabilidade é limitada ao valor estabelecido pelas regras do conhecimento de embarque.

O conhecimento de embarque comprova a efetivação da transação e serve como documento para recebimento dos pagamentos da mercadoria.

Quais são as diferenças entre um FBL e um Conhecimento de Embarque Marítimo (Bill of Lading)?

Um Conhecimento de Embarque Marítimo (BL) é emitido pela transportadora ou seu agente em nome da transportadora. Ele é geralmente impresso no papel timbrado da companhia marítima. No verso do BL estão incorporados os termos e condições de transporte da companhia marítima.

O FIATA Multimodal Bill of Lading (FBL) negociável, é “emitido” por um transitário. Deve ser impresso no formato padrão FIATA FBL, incorporando os logotipos FIATA, ICC e Associação Nacional emissora. As “Condições Padrão de Negociação que Governam o Conhecimento de Embarque Combinado FIATA” foram impressas no verso do FBL, que é assinado pelo transitário, como transportador.



CONFIRA A GRADE DE
ATIVIDADES PROGRAMADAS
PELO SINDICOMIS E ACTC

ATIVIDADES

TODAS
PELO
ZOOM

Curso: CCT na DU-E E DUIMP
Data: 22 e 24/9

Webinar: Drawback suspensão e
isenção
Data: 8/10

1º Comitec Virtual: Eficiência logística
portuária
Data: 20/10

Curso de capacitação: Drawback,
suspensão e isenção - Considerando a
nova Portaria Secex 44 de 27/07/2020
Data: 21 e 22/10

Curso: Sistemática de importação, na
visão do despachante aduaneiro e do
importador
Data: 11 e 12/11

Curso de DRG, atualização destinados à
categoria profissional 3
Data: 18 e 19 de novembro

Curso de DRG, formação, destinados à
categoria profissional 3
Data: 23 e 26 de novembro

Curso: Habilitação de Radar
Data: novembro

Curso: Eficiência logística portuária,
com ênfase nas mudanças na
desativação do Siscarga e implantação
do CCT no modal marítimo.
Data: a definir.

ALACAT / FIATA

LESSONS LEARNED COVID-19, OEA E E-COMMERCE INTERNACIONAL

Oswaldo Castro Neto, consultor jurídico do SINDICOMIS e da ACTC, membro efetivo do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) e delegado para Assuntos Aduaneiros junto ao Customs Affairs Institute (CAI) da International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), participou no dia 14 de julho de mais uma reunião deste último órgão. Na pauta, constavam os seguintes pontos: Lessons Learned Covid-19, OEA e e-commerce internacional.

O Lessons Learned é um trabalho da FIATA com o Private Sector Consultative Group (PSCG) da Organização Mundial das Aduanas (OMA), que visa discutir as melhores práticas adotadas durante a pandemia e que podem ser replicadas em duas vertentes: acelerar o despacho em tempos regulares e evitar novos colapsos do comércio exterior devido a pandemias.

As soluções apontadas pela FIATA no âmbito do Lessons Learned foram: EPI a todos os intervenientes, inspeção mínima de carga, aumento do uso de métodos não presenciais de comunicação, criação de equipes especiais para crises, flexibilização nos prazos a cumprir pelos contribuintes e no recolhimento de tributos e taxas, uso de documentos digitais, otimização do uso dos processos pré-chegada das mercadorias, interligação entre os sistemas de despacho de mercadorias das alfândegas, maior

coordenação entre os players, flexibilização para a retomada da economia, entre outras.

Segundo Oswaldo Castro, dentro do debate, foi dito que vários países continuam a exigir a apresentação do conhecimento de transporte em papel para a liberação das cargas dos terminais. Porém, no Brasil, tal obrigação foi flexibilizada, com a possibilidade de apresentação do conhecimento digitalizado e assinado.

Encerrada a primeira discussão, houve novo debate, sobre a diferença entre os programas de OEA no mundo e a necessidade de maior harmonização entre os programas. Após, foi apontado que, em vários países, esses programas apresentam poucas vantagens ao “operador comum”.

Na sequência, argentinos e mexicanos reclamaram que agentes transitários foram esquecidos pelos programas OEA dos respectivos países.

Por fim, sobre o e-commerce internacional, destacou-se a necessidade de um procedimento próprio de importação e exportação, haja vista que o volume de dados torna os sistemas de registro dessas transações comerciais inoperantes.

**KUEHNE+NAGEL**

Seu parceiro na Logística Integrada e Desembaraço Aduaneiro!

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

www.kuehne-nagel.com

CONVENÇÃO COLETIVA

NEGOCIAÇÕES SOBRE A CONVENÇÃO COLETIVA ESTÃO EM CURSO

As negociações envolvendo a convenção coletiva para o período 2020-2021 estão sendo discutidas entre o SINDICOMIS, a FEAAC e o EAA/SP. Abaixo, segue um resumo das propostas das entidades laborais e as contrapropostas da patronal.

A Federação dos Empregados de Agentes Autônomos do Comércio do Estado de São Paulo (FEAAC) apresentou uma extensa pauta reivindicatória, que incluía piso salarial de R\$ 2.500,00; reajuste salarial de 6% sobre os valores de 30 de junho de 2020, com acréscimo de 4% a título de aumento real para repor perdas salariais e como forma de valorização da categoria; intervalo remunerado aos trabalhadores para, durante a jornada de trabalho, irem aos bancos sacar os salários, PIS ou benefícios previdenciários; vale-refeição de R\$ 35,00/dia, vale-alimentação de R\$ 25,00/dia ou 6% de reajuste sobre os valores pagos atualmente, na hipótese destes já perfazerem os propostos; reembolso-creche de R\$ 189,00; estabilidade de cinco meses à funcionária que der à luz; entre outros pontos.

Já o Sindicato dos Empregados de Agentes Autônomos do Comércio e em Empresas de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisas e de Empresas de Serviços Contábeis no Estado de São Paulo (EAA/SP) reivindicou, entre outros, 5% de aumento real (acima dos índices que medem a inflação); piso salarial de R\$ 2.500,00; vale-refeição R\$ 51,00; auxílio-alimentação de R\$ 550,00; reembolso-creche equivalente a 50% do piso salarial, não podendo ser inferior a um salário mínimo; e multa diária de 10% do salário mensal do empregado, revertido a seu favor, no caso de descumprimento de qualquer uma das reivindicações.

Além de solicitar o agendamento de uma reunião para avançar nas negociações, o SINDICOMIS posicionou-se claramente, afirmando que, por conta da atual conjuntura econômica, não há condições de efetivar reajuste salarial ou mudanças nas cláusulas econômicas.

A entidade patronal mostrou-se esperançosa que o compromisso das negociações coletivas se torne um compromisso social, para que a superação da crise neste período de quarentena seja perfeitamente factível e espontânea entre as partes.

O SINDICOMIS também trouxe à luz da negociação o argumento que, por conta do elevado nível de incerteza, a única possibilidade de manutenção da categoria e superação da crise pandêmica é a busca pela parceria e negociação, destacando que o segmento encontra-se totalmente parali-

zado.

Outro alicerce da argumentação do SINDICOMIS – senão o principal – é a aplicação do bom senso das partes neste momento, buscando garantir o equilíbrio econômico-financeiro da categoria, bem como a manutenção dos empregos dos colaboradores, evitando que apenas uma das partes suporte integralmente os prejuízos decorrentes da pandemia que assola nosso segmento.

O SINDICOMIS não descarta a possibilidade de, caso o impasse persista, levá-lo ao TRT da 2ª Região, em sua Seção de Mediação Pré-Processual, criado com a finalidade de ser utilizada toda a estrutura da Justiça Laboral, sem ainda haver a distribuição de dissídio coletivo, para que, pelo intermédio de um mediador isento (mas sem caráter judicioso), chegue-se a uma composição às negociações coletivas.



CONSULTORIA

IMPORTAÇÃO

Para NCM 3004.90.37 (Medicamento com diclofenaco de sódio) pode ser utilizada a EX 001, considerando a Resolução CAMEX nº 17/2020, mesmo não sendo para o tratamento da Covid-19?

Informamos que na Resolução CAMEX/GECEX nº 17/2020, em suas alterações, não foi incluída em seus artigos a condição de os produtos tratados no anexo serem exclusivamente para o combate à Covid-19. Exceção se faz à Resolução CAMEX/GECEX nº 28/2020, que trouxe parágrafo único ao art. 1º para condicionar a redução a zero da alíquota do I.I. aos produtos destinados à Covid-19: "Parágrafo único - As mercadorias que constam do Anexo Único desta Resolução somente terão redução da alíquota do Imposto de Importação a zero quando utilizadas no enfrentamento ao Coronavírus/Covid-19".

Deste modo, entendemos que a norma não restringe/condiciona o conteúdo no anexo (lista de produtos) ao uso obrigatório no combate à Covid-19, aplicando assim a alíquota de 0% do I.I. a todos os itens que relaciona, exceto para os mencionados acima.

A despeito do nosso entendimento, para termos uma posição da CAMEX sobre todos os itens que não são especificados nos artigos que compõem a Resolução CAMEX/GECEX nº 17/2020 como sendo exclusivos ao combate à Covid-19, fizemos questionamento ao Comitê de Alterações Tarifárias (CAT) em abril/2020 através do e-mail cat@mdic.gov.br, o qual transcrevemos para sua apreciação:

"Cumprimentando-a, informamos que a Resolução nº 17/2020, do Gecex, consolida todas as listas de produtos publicadas em Resoluções posteriores que se referem ao enfrentamento do COVID-19. Portanto, o combate ao COVID-19 é o objetivo da redução



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

tarifária para todos aqueles produtos.

As listas foram elaboradas em conjunto, principalmente, com a Receita Federal e o Ministério da Saúde. Neste trabalho, a orientação foi baseada nas recomendações de organismos internacionais como a Organização Mundial de Saúde e, nacionais, como a Anvisa, entre outros. Buscou-se, quando possível, limitar a descrição do produto para a utilização em materiais/equipamentos relacionados ao enfrentamento ao COVID-19. Em outros casos, entendeu-se que o código NCM cheio deveria ser incluído.

Dito isso, está correto o entendimento de que outros produtos com fins diversos, quando classificados na mesma NCM ou até, no ex-tarifário, foram contemplados com a medida. Cabe ao importador, colocar uma observação no campo de informação complementar, nos dados gerais da Declaração de Importação, reforçando tal fato, principalmente nos casos em que não foi utilizado o mecanismo de ex-tarifário. (grifo nosso) Importante ressaltar que a Receita Federal está orientada a verificar no despacho aduaneiro dos produtos importados, a sua destinação para o fim proposto e, segundo a instituição, o auditor possui ferramentas que o auxiliam nesta análise. Caso identifique-se algum desvio de finalidade, o importador poderá ser multado. (grifo nosso)"

Lembramos que uma posição oficial poderá ser obtida na Receita Federal com base na IN RFB nº 1.396/2013.

EXPORTAÇÃO

A nova regulamentação sobre o Regime de Drawback (Portaria SECEX 44/2020) não cita a operação especial "Drawback sem Expectativa de Pagamento". Esta não pode mais ser utilizada?

A nova regulamentação deixou de prever a diferenciação entre as operações com e sem cobertura cambial, portanto, para o preenchimento dos novos Atos Concessórios, observe:

- na tela "Inclusão de Item de Exportação" o campo de "Valor sem Cobertura (US\$)" deve ser preenchido com zero, mesmo se houver valor sem cobertura na operação. O valor total deve ser preenchido no campo "Valor Local Embarque com Cobertura (US\$)".
- na tela "Inclusão Item de Importação" o campo "Cobertura Cambial" deve ser marcado "Com Cobertura", ainda que haja valores sem cobertura na operação.

Quais os procedimentos aduaneiros para exportar álcool (NCM 2207.10.90)?

Em termos aduaneiros, a saída desta mercadoria (NCM 2207.10.90) do Brasil está sujeita a Licença na Exportação (LPCO) da ANP (Agência Nacional do Petróleo).

Há prazo para que uma mercadoria exportada (em definitivo) possa retornar ao Brasil sem tributos?

As mercadorias exportadas poderão retornar ao Brasil sem tributos (ICMS, II, IPI, PIS/PASEP-Importação e COFINS-Importação), apenas nos casos relacionados no artigo 70 do Decreto 6.759/09 – Regulamento Aduaneiro – RA. Caso não se enquadre, independente do prazo, o retorno da mercadoria será considerada uma importação normal, tributada (exceto se utilizar algum regime aduaneiro suspensivo).