

SINDICOMIS  ACTC 

— REPRESENTANTE OFICIAL —



ACONTECE

ANO 36 - Nº 305 - JANEIRO / FEVEREIRO - 2021

MODERNIZAÇÃO



ASSEMBLEIA APROVA MODERNIZAÇÃO DOS ESTATUTOS DO SINDICOMIS E DA ACTC

Com os novos estatutos, as entidades terão mais flexibilidade de gestão para a tomada de decisões, no sentido de enfrentarem os desafios que surgiram desde a reforma trabalhista, além de colocá-las numa rota de modernidade e sustentabilidade financeira.

EDITORIAL

QUE 2021 VENHA PLENO, PERANTE TODAS AS DIFICULDADES E DESAFIOS QUE TIVEMOS EM 2020

Senhoras e senhores, uma coisa é certa: neste 2020, tivemos de desacelerar em todos os sentidos. Aprendemos muito com a pandemia da Covid-19, mas, talvez, o principal foi descobrir que, sozinhos, não somos nada, nem ninguém.

Por outro lado, tivemos de acelerar o tempo para prestar mais atenção ao outro e aos nossos negócios. Aprendemos a lidar e identificar as nossas próprias dificuldades de uma forma nunca vista em nossas categorias econômicas e, inclusive, em meio às teorias conspiratórias e à desconfiança, que se encontram em ascensão desde as primeiras conturbações que vivenciamos.

Parecia-me ser um ano sem fim. Tivemos de nos ausentar e, dentro de nossos lares, nos reinventarmos; assumirmos de vez a nossa versão alpha e inovarmos a cada dia na nossa vida profissional, pessoal e social. Tivemos de encontrar novas formas de demonstrar sentimentos, sem o toque, tão habitual em nossas rotinas.

Fomos obrigados a reduzir e repensar o nosso ritmo e modo de consumo. Com as pessoas em suas casas, os índices de poluição ao redor do mundo diminuíram. Apesar de entendermos que essas mudanças são temporárias e relacionadas ao confinamento, será que isso não poderia nos ajudar a encontrar soluções para questões e necessidades reais, sem sermos obrigados a ficar encarcerados?

Será que essa crise não veio, também, para nos alertar e mostrar que somos capazes, enquanto empresas, governos e cidadãos, de implementar um novo marco positivo e gerar novas oportunidades?

Penso que, sem compreensão e cooperação coletiva das nossas categorias, não sairemos desta crise. Acredito que este seja o momento de nos conectarmos, deixando nossas diferenças de lado, olhando mais para os

lados, para o alto e para a frente.

Pactos nas lideranças das nossas propostas tiveram de ser revistos, assim como tivemos que encontrar novas formas de fortalecer nossa representação junto a todos os órgãos dos poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, por meio de um time competente das nossas entidades.

É clichê dizer que a tecnologia une os empresários, mas essa afirmação nunca foi tão real quanto será para 2021. As empresas que eram resistentes ao método home office, por exemplo, tiveram de ceder e acabaram descobrindo que ele pode ser uma boa ferramenta de trabalho. Descobrimos que aquelas reuniões presenciais, com horas de duração, podem ser feitas com muito mais efetividade por videoconferência – por exemplo, pela plataforma Zoom, como é o nosso caso –, sem deslocamentos dispendiosos e demorados.

Obviamente, esse esquema não funcionou neste momento para todas as empresas e negócios, mas, para muitas, sim – e muito bem! Então, por que não trazer esse formato para 2021 e aprimorá-lo? Não por obrigação ou imposição de força maior, mas como forma de trabalhar.

Outro aprendizado que devemos manter para 2021 é saber filtrar as informações que recebemos de diversas fontes. As fake news, por exemplo, chegaram para ficar. Este é um movimento que só tende a crescer. Saber pesquisar a fonte da notícia se tornou essencial para muitos que não tinham o hábito de se aprofundar nos assuntos. De fato, tivemos que agir desse modo por uma questão de preservação.

Não posso deixar de comentar sobre a importância das redes sociais e do ambiente digital. Perdi a conta de quantos webinars passaram pelas minhas redes, trazendo os mais diversos assuntos. Os temas variavam desde sobre como lidar com o meio ambiente e com a pandemia, até como formar e manter o negócio vivo,



LUIZ RAMOS
Presidente do
SINDICOMIS/ACTC/CIMEC

ativo, eficiente, influente e lucrativo. Evidentemente, também foram geradas muitas inutilidades nesse contexto.

Entretanto, tudo isso serviu para nos mostrar que, sem diálogo, não vamos nem chegamos a lugar algum. Não importa sua ideologia. Os empresários das nossas categorias econômicas têm que participar mais das agendas inerentes às nossas atividades, apresentando sugestões para nossas entidades.

Sem tolerância, participação efetiva e respeito às propostas, o caminho será nebuloso para todos em 2021. Temos que nos unir e ter em mente que não podemos nos deixar levar pela angústia, pela ansiedade, pelo desespero, pelo medo e pelas incertezas.

A exigência da inteligência emocional para lidar com tantas pessoas, oriundas de culturas diversas e com adversidades diferentes (que é o caso deste país-continente) me faz reiterar que é necessário saber ouvir mais do que falar e dispor-se mais a entender do que a querer ser entendido.

Ou seja: precisamos aprender mais e mais, porque, quanto mais nos preparamos, mais nos damos conta de que não sabemos de nada.

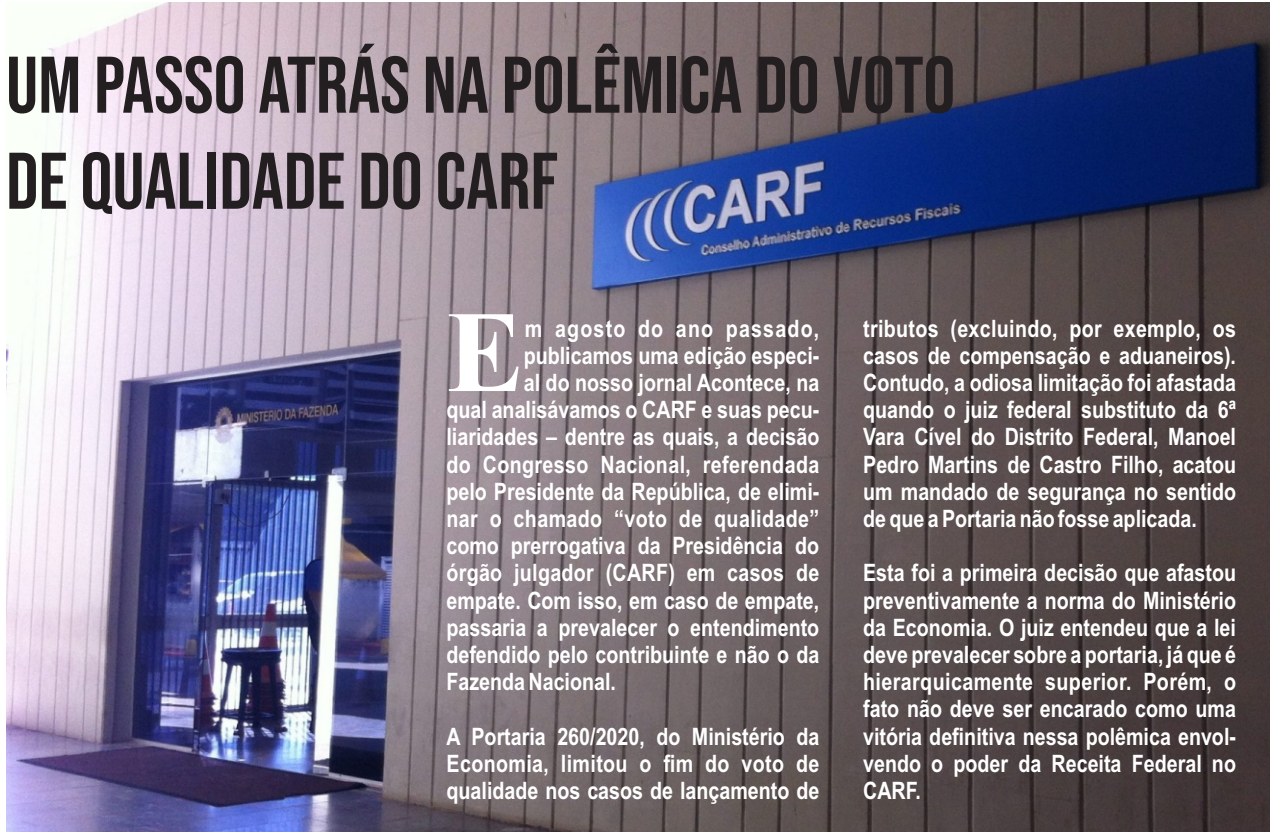
Que este novo ano traga, primeiramente, muita saúde e coragem. Assim, já teremos o suficiente para conseguir todo o resto. Que, também, nunca nos falte trabalho e que as nossas empresas continuem, por muitos anos, prezando sempre pelos nossos negócios atuais e futuros!

Palavra de ordem é: estamos juntos!

Feliz ano novo a todos.

NOTÍCIAS

UM PASSO ATRÁS NA POLÊMICA DO VOTO DE QUALIDADE DO CARF



Em agosto do ano passado, publicamos uma edição especial do nosso jornal Acontece, na qual analisávamos o CARF e suas peculiaridades – dentre as quais, a decisão do Congresso Nacional, referendada pelo Presidente da República, de eliminar o chamado “voto de qualidade” como prerrogativa da Presidência do órgão julgador (CARF) em casos de empate. Com isso, em caso de empate, passaria a prevalecer o entendimento defendido pelo contribuinte e não o da Fazenda Nacional.

A Portaria 260/2020, do Ministério da Economia, limitou o fim do voto de qualidade nos casos de lançamento de

tributos (excluindo, por exemplo, os casos de compensação e aduaneiros). Contudo, a odiosa limitação foi afastada quando o juiz federal substituto da 6ª Vara Cível do Distrito Federal, Manoel Pedro Martins de Castro Filho, acatou um mandado de segurança no sentido de que a Portaria não fosse aplicada.

Esta foi a primeira decisão que afastou preventivamente a norma do Ministério da Economia. O juiz entendeu que a lei deve prevalecer sobre a portaria, já que é hierarquicamente superior. Porém, o fato não deve ser encarado como uma vitória definitiva nessa polêmica envolvendo o poder da Receita Federal no CARF.

SINDICOMIS E ACTC FORAM CONVIDADAS PARA A CRIAÇÃO DO CONSELHO DE USUÁRIOS DA ANTAQ

OSINDICOMIS e a ACTC foram convidadas a participar, juntamente a outras entidades do setor portuário e do transporte aquaviário, da criação do Conselho de Usuários de Serviços Públicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Este colegiado será um mecanismo fundamental para aprimorar os serviços prestados pela Agência;

contribuir para aperfeiçoar suas normas e projetos; qualificar o debate e gerar benefícios a todas as categorias.



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CAPA

ASSEMBLEIAS APROVAM MUDANÇAS NOS ESTATUTOS DO SINDICOMIS E DA ACTC



Oswaldo Castro Neto, Luiz Ramos e Giovanni Galvão

As Assembleias Gerais Extraordinárias (AGEs), realizadas em 29 de dezembro, na sede do SINDICOMIS e da ACTC, aprovaram importantes mudanças nos estatutos das entidades, as quais eliminarão grande parte dos empecilhos burocráticos que dificultam a gestão.

As alterações, adequações e atualizações aprovadas tiveram como base estudos elaborados pela Deloitte Touche Tohmatsu Limited, juntamente a Giovanni Galvão e Oswaldo Castro Neto. Na opinião do presidente do SINDICOMIS e da ACTC, Luiz Ramos, elas representam um passo indispensável na sobrevivência das entidades, pois conectam-nas com a realidade do Brasil e do mundo, sobretudo após a pandemia.

Ao abrir as AGEs, Ramos prestou homenagem à sua mãe, de 91 anos, que contraiu e recuperou-se da Covid-19, e a Milton Lourenço Dias Filho, ex-diretor do SINDICOMIS e da ACTC e presidente do Grupo Fiorde, falecido no último 21 de agosto. Na sequência, destacou a última edição do Jornal Acontece, que pontuou, em forma de retrospectiva, todos os trabalhos executados pela atual gestão ao longo do ano. Também enfatizou que as decisões tomadas nessas AGEs terão de ser submetidas às aprovações do Ministério da Economia e do Cartório de

Registro.

Todas as propostas de mudanças apresentadas já haviam sido discutidas e consensuadas pela Diretoria Executiva. De acordo com Giovanni Galvão, são frutos de um trabalho árduo e dificultoso, mas com compilações e adequações suficientes para trazerem os estatutos a uma nova realidade. As motivações para essa decisão se prenderam à necessidade de atender às transformações impostas pela reforma trabalhista, pela pandemia e pelo cenário nacional; às solicitações da Fecomercio (sincronia de mandatos); simplificação das formas, para facilitação do registro de documentos perante o cartório competente; modernização, fortalecimento e ampliação da velocidade na gestão, com foco nas questões de resultados; e a acomodação antecipada das novas categorias provenientes da possível ampliação da base de representação (nacionalização e ampliação de categorias).

Ao falar aos presentes, Giovanni pontuou as premissas que foram buscadas, como a de fazer com que ambas as entidades continuassem com seus estatutos separados, mas que houvesse simetria entre eles – ou seja, fazer com que as regras que valem para uma

também fossem válidas para a outra. Uma delas, por exemplo, atualizaria os processos eleitorais e disciplinares, os quais, pela propositura que seria apresentada, sairiam dos estatutos e incorporariam em regimentos internos. Com isso, segundo explicou, se em algum momento futuro houver a necessidade de sofrerem alterações, isso seria feito de uma forma muito mais simples, prática, econômica e ágil.

Outras duas propostas discutidas foram a realização das assembleias gerais por meio virtual e a definição das figuras dos filiados, associados e aderentes.

Após colocadas em votação, essas e as outras proposições foram aprovadas. Ramos encerrou as AGEs salientando que as entidades sobrevivem de custeio; que existem pontos que precisam ser trabalhados rapidamente, como ampliar a base da categoria e atrair novos associados, por exemplo; e que a gestão da Presidência e da Diretoria Executiva têm que ser a mais simplificada possível, e não carregada de burocracia.



OPINIÃO

PASSOU DA HORA DE DISSIPAR ESSA CORTINA DE FUMAÇA SOBRE O CARF

Judiciário, federações e confederações representativas da classe empresarial precisam se unir em prol de uma causa essencial para reduzir o custo Brasil e a insegurança tributária: o voto de qualidade do CARF não pode continuar a ser mais um instrumento em favor das exorbitâncias e arbitrariedades do fisco nacional.

Não se pode negar que o presidente Bolsonaro e o Congresso ignoraram essa questão. Em agosto deste ano, o Congresso Nacional decidiu eliminar o voto de qualidade como sendo uma prerrogativa da Presidência do CARF, que pertence, de forma intocável, a um representante da Receita Federal. A decisão contou com a concordância da Presidência da República.

Desde então, forças contrárias sombreiam o horizonte verde-amarelo com uma nuvem de fumaça, que cheira a corporativismo. A entidade representativa dos auditores da Receita Federal, por exemplo, se movimentou rapidamente. Uma das suas manobras foi ingressar com Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADINs), questionando a mudança. Seria uma tentativa de solidificar a justiça tributária nacional ou de manter o status quo dos seus representados? Seria importante conhecermos os argumentos dessa classe para eliminar esta dúvida.

Essa mesma entidade também vem defendendo a bizarra tese de que os conselheiros que representam os contribuintes no CARF deveriam ser escolhidos via concurso público. Sabe-se lá por que, não se leva em consideração o fato de que estes são indicados justamente pelo notório conhecimento em Direito e ampla experiência em suas mais variadas vertentes, sobretudo na área tributária. Por outro lado, e de forma curiosa, não aceitam discutir a possibilidade de que os conselheiros indicados pelo fisco tenham a mesma formação ou que também sejam selecionados por concurso. Basta pertencer à corporação e pronto. Por incrível que possa parecer, o representante do fisco no CARF (um órgão de julgamento administrativo) nem formação jurídica precisa ter.

Outra dúvida que vale muito ser esclarecida é o intrigante “bônus de eficiência e produtividade” a que os auditores da Receita Federal julgam ter direito e recebem. Novamente, seria importante conhecermos os argumentos dessa classe para defesa de uma tese dessas, para afastar de vez a incômoda dúvida da legalidade desse recebimento, antes que os contribuintes concluam que todos vivemos numa “república das multas”, situação impensável tratando-se do Brasil atual, que vive sob as diretrizes do presidente Bolsonaro e do ministro Paulo

Guedes.

Vale lembrar que a Procuradoria-Geral da República propôs, em setembro deste ano, uma Ação Direta de Inconstitucionalidade com pedido de medida cautelar contra os arts. 6º a 25º da Lei 13.464, que justamente dispõem sobre o pagamento de bônus de eficiência e produtividade na atividade aos auditores da Receita Federal.

São incontáveis os casos de empresários que, mesmo não tendo infringido a legislação tributária, preferem pagar (em suadas e infundáveis parcelas mensais) uma multa derivada de um auto de infração em vez de procurar seus direitos na congestionada Justiça, pois sabem que o tempo dessa demanda potencializa exponencialmente a monetização da ação, o que pode representar a inviabilidade dos seus negócios.

Um sopro do Judiciário, das federações e confederações seria decisivo para dissipar essa verdadeira cortina de fumaça que circunda o voto de qualidade e outras questões controversas no CARF e seria, ao mesmo tempo, um forte vento a favor do empreendedorismo e da justiça tributária nacional.

Embarcou com a Allink? Sua carga está

AUTOMATICAMENTE ASSEGURADA!

Sem
averbação

Isento de
franquia

Cobertura de
US\$ 30,000.00
por HBL



Accesse o
QR Code e
saiba mais!



allink.com.br

ALLINK
NEUTRAL PROVIDER

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

PERSPECTIVA

RECONHECIMENTO DOS INTERVENIENTES COMO OEA ESTÁ PRÓXIMO DE ACONTECER

Começa-se a vislumbrar a possibilidade concreta de que uma das mais importantes reivindicações do SINDICOMIS e da ACTC junto a Brasília está próxima de se tornar realidade: a certificação dos agentes intervenientes, dentre os quais as comissárias de despacho, junto ao Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA).

A novidade advém do Decreto 10.550, de 24 de novembro de 2020, que traz os seguintes pontos:

- Art. 814-A. Os intervenientes nas operações de comércio exterior que satisfaçam critérios relacionados à segurança da cadeia logística ou ao histórico de cumprimento da legislação aduaneira, dentre outros, poderão requerer a certificação do Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado - Programa OEA.
- § 1º O Programa OEA consiste na concessão de medidas de facilitação de comércio exterior específicas para os intervenientes nele certificados.
- § 2º A certificação a que se refere o caput será concedida em caráter precário e a sua manutenção estará vinculada ao cumprimento dos requisitos e critérios estabelecidos em legislação específica.

§ 3º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia poderá, no âmbito de suas competências, editar atos normativos para disciplinar o disposto neste artigo e estender as medidas a que se refere o § 1º a procedimentos disciplinados por órgãos ou entidades anuentes, por meio de ato normativo conjunto. (NR)

De acordo com Luiz Ramos, presidente das entidades, se não ocorrer nenhuma intercorrência política relacionada ao decreto 10.550/2020, "as nossas categorias poderão comemorar mais uma grande conquista, absolutamente justa, mas que, por motivos que nunca foram suficientemente claros para ser compreendidos, dificultavam nosso trabalho e oneravam o custo final de importadores e exportadores".



ACONTECE

EXPEDIENTE

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 | Produção: SZS Comunicação | e-mail: redacao@szscomunicacao.com.br | Editor: Sérgio Said Mtb 36.000 | Revisora: Nathália Said | Versão digital | As opiniões expressas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores.

PONTO DE VISTA

O QUE A INICIATIVA PRIVADA TEM A NOS ENSINAR SOBRE GESTÃO SINDICAL?

COMPLIANCE

O assunto em tela mereceria muitos parágrafos e diversos artigos. Mas, reconhecendo que o pessoal de comércio exterior tem uma vida atribulada, convém escrever pouco.

Desde a reforma trabalhista, implementada no Governo Temer, os sindicatos que representam os dois protagonistas da economia – trabalhadores e empregadores – se viram constrictos a rever conceitos. Dogmas seculares mereceram imediata revisão, como a eterna e injusta vilanização das entidades patronais, patrocinados por partidos e ideologias ultrapassados.

É inegável que as diretorias de algumas entidades, como as do SINDICOMIS e da ACTC, reagiram rapidamente frente àquelas mudanças: passaram a gerenciar seus caixas buscando novas fontes de renda em vez de, simplesmente, cortar despesas. Logicamente, muitas despesas foram reduzidas ou extintas, mas isso não foi o carro-chefe da equalização de haveres e deveres. Muitos buscaram amparo legal e estatutário para reagir à juridicamente equivocada interpretação de que todas as contribuições ao sindicato (suas múltiplas e únicas formas de custeio) haviam sido extintas, e agiram mesmo contra a ira dos contribuintes.

Iniciou-se, naquele 2018, uma nova Era Sindical: uma era em que a gestão das entidades representativas de classe deveria se espelhar em modelos de gestão bem-sucedidos. Quem percebeu o momento e agiu observando esta modelagem, sobreviveu; mas quem não adotou esse modelo morreu ou vive como zumbi sindical.

Quais seriam as ferramentas de gestão mais importantes? Há algumas óbvias: o

planejamento econômico-financeiro; a gestão de caixa; a busca do equilíbrio quantitativo da mão de obra; o modelo dos contratos de trabalho; as ações práticas que agregam valor; a aproximação institucional com os principais poderes da República e as parcerias com o setor privado.

Se bem construídas e executadas, essas boas práticas de gestão oferecem um bom nível de segurança ao mercado. No caso das empresas, o mercado constituiu-se pelos consumidores, negócios entre empresas e governos. Justamente por isso, elas substanciam e potencializam o aumento das vendas, a conquista de novos mercados ou a participação em licitações públicas.

Alguns líderes, lastimavelmente, não entendem por que importantes ferramentas de gestão não são adotadas, como o *compliance*, por exemplo.

É sabido que a construção e execução de uma política de *compliance* exige investimentos que não são modestos. Por esta razão, não se encontra, até este momento, reverberação na área sindical, que vivencia momentos de severa escassez orçamentária. Quem sabe, quando a arrecadação (via contribuições ou outras fontes de receitas) vier a permitir esse avanço, isso aconteça. No momento, porém, adotar esse instrumento de forma trôpega seria investir um recurso financeiro escasso em algo que não funcionará de modo condizente aos seus nobres propósitos.

Concomitantemente, para garantir princípios éticos, normas legais e regulamentares, políticas e diretrizes internas e externas, podemos nos valer de nossos estatutos, cujos regimentos e normas estão consentâneos com a nova realidade,

porquanto norteiam os limites de tudo o que se pode/deve ou não fazer, assim como as implicações de responsabilização dos responsáveis omissos; tal como nosso Código de Ética e Conduta.

Outro modelo de gestão empresarial (adotado com sucesso por sindicatos sobreviventes) se assemelha a uma Parceria Público-Privada (PPP). É claro que se trata de uma analogia, já que os sindicatos não são entidades puramente públicas. Mas esse tipo de parceria tem servido como uma fonte de receita importante, seja na oferta de consultoria, cursos ou convênios, por exemplo. Afinal, os associados podem ser compreendidos quase como “clientes”, que só optarão por associar-se ao sindicato A, B ou C conforme o tipo/qualidade dos serviços que cada um tenha a oferecer.

Aqui, compartilho outro orgulho da gestão desta Diretoria, amparada pelo seu Conselho: o SINDICOMIS e a ACTC têm, paulatinamente, atraído outras categorias econômicas que, até então, sequer gravitavam em nossa órbita sindical.

Sinceramente, não vejo possibilidade alguma de os sindicatos voltarem a viver a “vida mansa”, experimentada até 2018. Vejo, sim, a competitividade aumentando dentro das entidades sindicais, se reformulando através da oferta de serviços, atraindo novas categorias e associados. Vejo modelos de gestão sindical que podem ser operacionalizados com disposição. Acredito que o SINDICOMIS e a ACTC têm trilhado o rumo certo, mas que esta vantagem não pode se transformar em acomodação.

Há muito a planejar e, sobretudo, a executar. Isso exige tempo, coragem, disposição e determinação, valores que a atual Diretoria e o Conselho trazem de berço.

ALACAT - FIATA

DESEMPENHO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO MARÍTIMA: DESAFIOS PARA UM FUTURO SUSTENTÁVEL



A globalização fomentou o comércio marítimo durante um longo período, mas a maré mudou. Nestes tempos difíceis, o presidente do Grupo de Trabalho Marítimo da FIATA, Jens Roemer, aborda os atuais desenvolvimentos e perigos da indústria, ao mesmo tempo em que aponta a necessidade de um diálogo de longo prazo entre os parceiros marítimos para uma cadeia de abastecimento sustentável.

A globalização levou a um aumento substancial no comércio marítimo, com o crescimento sendo até vezes três vezes maior do que o crescimento global do PIB. Isto se reduziu recentemente a um fator único. Neste artigo, Jens Roemer, Presidente do Grupo de Trabalho

Marítimo da FIATA, aborda muitos dos desenvolvimentos do setor e desafios enfrentados por uma cadeia de suprimentos marítima sustentável.

O CONTEXTO

Protecionismo e restrições comerciais

Globalização e acordos comerciais correlatos levaram a uma redução das tarifas de importação, burocracia e corrupção, e têm significativamente aumentado a movimentação de mercadorias. Ao longo dos últimos três anos, no entanto, a situação mudou e agora há fortes movimentos protecionistas que envolvem países que estavam anteriormente na vanguarda da promoção do comércio e redução das

barreiras comerciais.

Escoramento doméstico

Na situação atual, a COVID-19 está propiciando um impacto sem precedentes para o sistema global que pode resultar em vários trimestres com crescimento negativo do PIB. Sem dúvida, a pandemia em curso levará a uma revisão da cadeia de abastecimento e prioridades de compras, já que se argumenta que tem havido demasiada dependência da China. Se as mercadorias são produzidas localmente ou provenientes de perto, elas perderão para cadeia de abastecimento marítima.

O meio ambiente e a sustentabilidade

A proteção do meio ambiente e os objetivos sustentáveis de longo prazo

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

finalmente se tornaram principais itens da agenda corporativa. O rastro de carbono está na mente de todos e enquanto a fabricação local parece ter vantagens, a indústria marítima deve continuar a argumentar seu caso como o modo mais ecológico de transporte de carga.

Acima de tudo, os objetivos ambientais da Organização Marítima Internacional devem ser cumpridos e respeitados. Com exceção dos aspectos ambientais, há muito pouco que o setor marítimo possa fazer para controlar seu destino. No entanto, ele pode garantir que os embarcadores e transitários possam contar com uma cadeia de abastecimento marítima confiável, eficiente e resiliente - o que atualmente não é o caso. A responsabilidade por cadeias de abastecimento não confiáveis, ineficientes e não resilientes encontra-se no fato de que o setor de transporte marítimo está sendo confrontado com problemas que são de sua própria autoria. Criou um caos na cadeia de abastecimento marítima, frustrando agentes de carga e transportadores igualmente.

AVANÇOS CONDUZIDOS PELAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO

Tamanho do navio e coligações

A corrida por embarcações maiores e baixos custos parecem ter chegado ao fim e algumas empresas manifestam agora o desejo de focar na qualidade do serviço. Mas não é tarde demais?

Quanto espaço há para as empresas de navegação se diferenciarem quando todas elas estão organizadas em apenas três coligações, nas quais elas compartilham suas embarcações? Também não há espaço para concorrentes, exceto para alguns operadores de nicho já estabelecidos. Os investimentos para competir com os já estabelecidos e o sistema de coligação altamente protegido são simplesmente altos demais.

Blank Sailings

As companhias marítimas têm sido inventivas na introdução de termos como Blank Sailings ("omissões em portos" ou "omissões em navios"). Estes não são novidades, eles foram introduzidos anos atrás e já causaram estragos com o comércio entre UE-China há três anos.

A atual pandemia levou ao massivo uso da ferramenta de omissões em portos,

que é em grande parte uma ferramenta de gerenciamento de capacidade que tem um impacto direto nos níveis de preços. Isto foi provavelmente necessário para evitar outro 'Cenário Hanjin', mas como efeito de longo prazo deve-se advertir que o planejamento confiável se tornou impossível.

Contêineres rolantes

Mesmo se um navio não estiver "omisso" e de fato navegar, um contêiner que foi reservado e aceito por meio de uma confirmação de reserva com bastante antecedência pode não ser carregado. O prazo para esta violação contratual unilateral é chamado de 'rolamento'. Contêineres que são aceitos e confirmados para carregamento em embarcações especificamente acordadas são simplesmente roladas para o próximo navio.

Prazos de entrega - horários de fechamento das exportações

Hora-limite da embarcação - o último horário que um contêiner pode ser entregue em um terminal para carregamento em um navio programado - têm significativamente aumentado nos últimos dez anos, colocando cadeias de fornecimento confiáveis sob tensão.

Nuno//Fracht completa 45 anos de EXCELÊNCIA E QUALIDADE.

Unindo tradição e inovação, nosso foco sempre foi garantir as melhores soluções logísticas e a satisfação de nossos clientes ao longo da nossa história.

Acesse o nosso site e saiba mais: nunofracht.com.br

Fale conosco em: contato@nunofracht.com.br

45 anos

**NUNO
FRACHT**
INTEGRADOR LOGÍSTICO

ALACAT - FIATA

Hora-limite para entrega de contêineres carregados em terminais para exportação têm dobrado; para contêineres ultra-grandes, eles aumentaram de dois dias (antes da partida do navio) a quatro dias e mais. Ao mesmo tempo, os terminais estão lidando com picos mais altos e necessidade de melhorar a produtividade para lidar com o congestionamento. O aumento da hora-limite que leva a um aumento de tempo de permanência dos contêineres dentro dos terminais é contraproducente.

Menor tempo livre de demurrage e janelas de entrega muito estreitas

Ao mesmo tempo, o período livre de cobrança de sobrestadia tem drasticamente reduzido para os comerciantes. Isto deixa uma janela muito estreita para a entrega do contêiner de exportação no terminal dentro da hora-limite de uma embarcação e do período livre de cobrança de sobrestadia, adicionando mais estresse às estradas e infraestrutura já com problemas.

A situação atual e seu efeito sobre a cadeia de abastecimento marítimo

Uma cadeia de fornecimento bem organizada tem como objetivo combinar demanda com oferta, sujeita ao mínimo estoque possível e entregas just-in-time. Um fornecimento confiável, previsível e resiliente com prazos de entrega rápidos agrega valor e representa uma vantagem competitiva. No entanto, devido à situação acima mencionada, a cadeia de abastecimento marítima tornou-se extremamente não confiável enquanto parece estar à mercê de poucas grandes empresas de navegação mantendo o comércio mundial como refém.

É simplesmente impossível organizar uma cadeia de abastecimento sujeita a reservas de até quatro semanas de antecedência que podem, de qualquer forma, ser "omissas" ou "roladas". Por que alguém deveria se expor a uma situação tal que só cria custo adicional, improdutividade, incerteza e, acima de tudo, frustração, quando há opções de fornecimento doméstico sujeitos à cadeia de abastecimento confiáveis e previsíveis?

Depois, há a precificação e a estrutura das tarifas de frete, com sobretaxas inventadas à vontade e muitas vezes não comprovadas, além das críticas

relacionadas aos níveis de tarifas que parecem abusivos durante a COVID-19. A estrutura atual da indústria de navegação regular permite que as transportadoras gerenciem suas capacidades dentro das coligações, e reduz a competição e escolha, permitindo que as operadoras tenham alguns 'preços disciplina'. Todas as partes interessadas estão seriamente ameaçadas pela pandemia e suas consequências econômicas, certamente incluindo as grandes companhias marítimas de transporte de contêineres.

O CAMINHO A SEGUIR

Todas as partes interessadas devem garantir que a cadeia de abastecimento se torne mais uma vez atraente, assegurando mais confiabilidade, previsibilidade e prazos de entrega mais rápidos, pois de outra forma há o risco potencial de que o comércio se perca para sempre.

Diálogo

As partes interessadas devem encontrar plataformas para diálogo, ao invés de tomar decisões unilaterais, ou atacar uns aos outros na mídia. O Fórum Internacional de Transporte na OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) teve uma boa iniciativa promovendo diálogo entre as partes interessadas do setor marítimo, que infelizmente perdeu o fôlego devido ao cancelamento das reuniões relacionadas com o COVID-19.

Transparência tarifária e de sobretaxas

Os serviços marítimos profissionais devem ser remunerados para permitir que os provedores sustentem seus serviços, cubram seus custos, realizem manutenções, invistam no futuro, garantam empregos e forneçam um retorno aos seus acionistas. No entanto, as tarifas devem ser transparentes e limitadas a sobretaxas justificadas e claramente definidas.

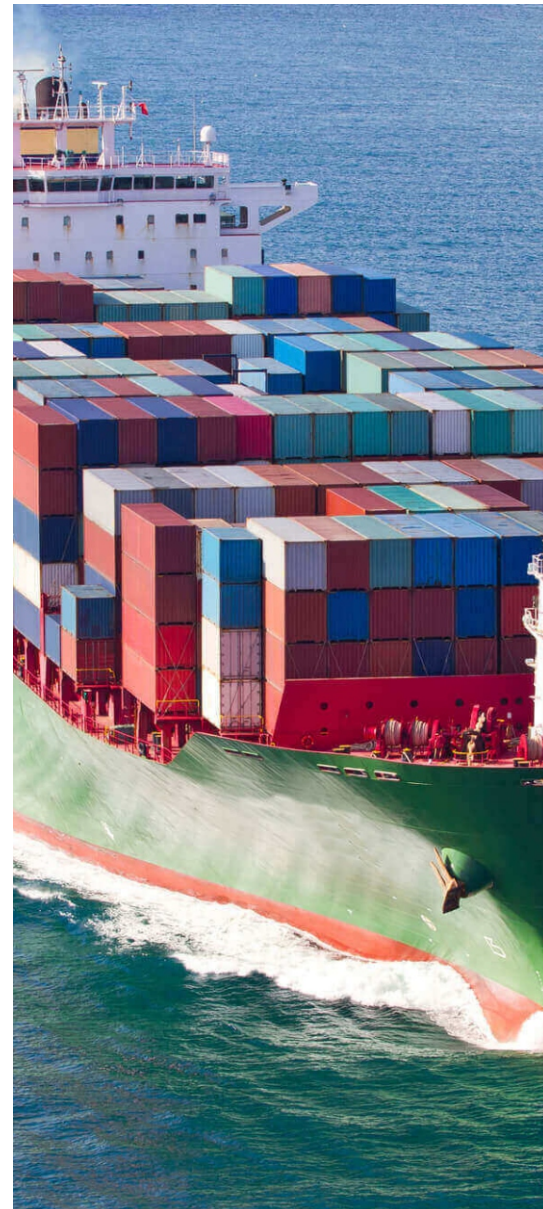
Práticas de demurrage e detention justas e equitativas

A Comissão Marítima Federal dos EUA identificou claramente que muitas práticas de demurrage e detention são injustas e injustificadas. Conseqüentemente, as práticas relacionadas devem ser revistas em

escala global.

Compartilhamento de dados

As partes interessadas na cadeia de abastecimento marítimo devem aumentar a cooperação para o intercâmbio e compartilhamento de dados. A reputação da cadeia de suprimentos marítima global nunca foi tão ruim quanto hoje, pelo menos aos olhos dos transportadores globais. É, portanto, hora das partes interessadas saírem de seu gancho e tomar a iniciativa de facilitar planejamento de longo prazo para aqueles que desejam negociar globalmente.



CONSULTORIA



Como proceder com o licenciamento, enquadramento e emissão da LI para a NCM 39041010?

Informamos que a Resolução Gececx/Camex nº 127, DOU de 11/12/2020, inclui o item NCM 3904.10.10 na Lista de Exceções à TEC de que trata o Anexo II da Resolução Camex nº 125/2016, com alíquota do I.I. de 4%, que vigorará pelo prazo de 3 (três) meses, prorrogáveis por igual período caso o Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior entenda que as condições de oferta de mercado do bem em questão não tenham sido plenamente restabelecidas, limitada a uma quota trimestral de 160.000 toneladas (entrou em vigor no dia seguinte ao de sua publicação). Informamos ainda que o art. 61 da Portaria Secex nº 23/2011, alterada pela Portaria Secex nº 74/2018, determina que:

I - a importação do produto está sujeita a licenciamento não automático;

II - a ficha de negociação, quando do registro do pedido de LI, deverá ser preenchida, nos campos abaixo, da seguinte forma:

- a) regime de tributação/código: 4; e
- b) regime de tributação/fundamento legal: 30.

III - caso seja constatado o esgotamento da cota, o Decex não emitirá novas licenças de importação para essa cota, ainda que já registrado pedido de LI no Siscomex;

IV - os produtos, respectivas cotas e demais procedimentos estão indicados no Anexo III desta Portaria.

Informamos ainda que o importador poderá fazer uma consulta oficial junto a Receita Federal do Brasil, com base na Instrução Normativa RFB nº 1.396/2013.

Há restrição na importação de um produto eletrônico contendo pilhas instaladas? Será necessária LI por causa das pilhas?

Informamos que, em termos aduaneiros, não há qualquer restrição em importar produtos contendo bateria/pilha instalada. A bateria/pilha é

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

apenas um elemento acessório do produto. Se houver necessidade de Licenciamento (LI), sua emissão se dará pela classificação fiscal da mercadoria, e não pelas baterias/pilhas acondicionadas.

É importante atentar-se que a mercadoria que contém baterias/pilhas pode ser considerada carga perigosa, porém, como esta questão (transportes) foge da nossa área de atuação, qualquer particularidade deve ser tratada diretamente com o transportador ou seu representante.

O que fazer quando identificar divergência entre a DI e o material encontrado no desembaraço? Como regularizar esse processo?

Em se tratando de processo já desembaraçado, em termos aduaneiros, para a situação questionada cabe ao importador entrar com o pedido de denúncia espontânea, junto à unidade de despacho da mercadoria, com base no art. 683 do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009), mediante apresentação de prova e justificativa da ocorrência, bem como a retificação da DI, nos termos do art. 45 e 46 da IN nº 680/2006. Caberá à Receita Federal a análise do pleito mediante justificativa do ocorrido pelo importador (não há norma que defina quais documentos poderão ser aqueles que justifiquem a ocorrência) com o recolhimento dos tributos adicionais acrescidos de juros de mora, se for o caso.

Esclarecemos que, na denúncia espontânea, não se aplicam penalizações de ordem tributária ou administrativa conforme definido no § 2º do art. 683 do RA.

Após tal retificação, poderá o importador realizar o pagamento de acordo com o valor devido da operação

Qual NCM é mais indicada para bicicleta equipada com motor elétrico alimentado por uma

bateria recarregável?

Sugerimos o enquadramento tarifário para o produto no código NCM/SH 8711.60.00. Como base, verifique a Solução de Consulta Cosit nº 98.360/2017.

Procede a informação que o registro no Siscoserv deixou de ser obrigatório?

Sim, segundo Nota Conjunta das Secretarias Especiais de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) e da Receita Federal do Brasil (RFB) do Ministério da Economia o Siscoserv foi desligado em definitivo. Este sistema já estava suspenso desde 01/07/2020, conforme Portaria Conjunta SECINT/RFB nº 25, de 26/06/2020.

Podemos exportar luvas e máscaras cirúrgicas? Caso seja possível, há algum procedimento especial na saída do Brasil?

O Decreto nº 10.407/2020, que regulamenta a Lei nº 13.993/2020, dispõe sobre a proibição de exportação de produtos médicos, hospitalares e de higiene essenciais ao combate à epidemia da Covid-19 no País, enquanto perdurar a emergência em saúde pública de importância nacional. Dentre os produtos sujeitos à proibição, relacionados no anexo do Decreto, constam as luvas para cirurgia (NCM 4015.11.00) e as máscaras cirúrgicas (NCM 6307.90.10).

Porém, os arts. 3º e 4º deste Decreto estabelecem algumas situações excepcionadas. Caso se enquadre nas exceções, a exportação está sujeita a LPCO, conforme Notícia Siscomex Exportação nº 39/2020.