



# ACONTECE

ANO 37 - Nº 314 - JUL/AGO - 2022



# O COMITEC *ESTÁ DE VOLTA*

Superadas as adversidades da Covid-19, as reuniões presenciais do COMITEC (Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal), realizadas no auditório da sede do SINDICOMIS/ACTC, na cidade de São Paulo, retornarão, assim como dos Despachos Executivos, que é o momento em que os presentes podem realizar consultas individualizadas (privadas) com os palestrantes para obter orientações sobre assuntos do interesse das suas empresas.

Os COMITECs se notabilizaram por trazer nomes de peso do cenário nacional, diretamente ligados aos rumos do comércio exterior.

A previsão é de que, já em setembro, aconteçam as primeiras reuniões presenciais. Inicialmente, estão sendo programadas as presenças de Fabiano Coelho, superintendente-adjunto da Secretaria da Receita Federal na 8ª Região Fiscal (temas: esclarecimentos sobre cadastramento de representação de importadores, exportadores por OTMs ou Comissárias de Despacho; esclarecimentos sobre perdimento de mercadorias na 8ª Região Fiscal) e de Carlos Henrique Oliveira, presidente do CARF, (temas: a Câmara Aduaneira em São Paulo; perspectivas com o fim do voto de qualidade; o papel das súmulas e propostas da sua gestão), entre outros.



**QUEM DESEJAR SUGERIR  
TEMAS PARA O COMITEC/  
DESPACHOS EXECUTIVOS  
PODE ENCAMINHAR SUAS  
SUGESTÕES PARA:  
[GABRIELA.ACTC@SINDICOMIS.COM.BR](mailto:GABRIELA.ACTC@SINDICOMIS.COM.BR)**

## EDITORIAL

# NOW OR NEVER: NUNCA HOUE UM MOMENTO TÃO PROMISSOR ÀS NOSSAS CATEGORIAS ECONÔMICAS



**LUIZ RAMOS**  
Presidente do  
SINDICOMIS/  
ACTC/CIMEC

Neste artigo, abordaremos a importância e os recentes benefícios trazidos pela **representação institucional e política** realizada pelas nossas entidades (SINDICOMIS e ACTC). Afinal, é nossa missão garantir que nossas categorias econômicas possam exercer suas atividades nacional e internacionalmente, além de ter suas reivindicações devidamente atendidas.

A atual política praticada pelas nossas entidades viabilizou projetos importantes, tais como:

- criação de perfis para as comissárias de despachos e os operadores de transporte multimodal (OTMs) operarem diretamente no Portal Único SISCOMEX, sem a necessidade de intermediários;
- obtenção de medidas judiciais favoráveis na recuperação financeira de tributo previdenciário e na isonomia de pagamento de multa (estabelecida pela IN-RFB 800/2007);
- elaboração de um catálogo de cursos personalizado conforme os interesses dos nossos representados, incluindo coordenação especializada e corpo docente altamente capacitado e qualificado;
- representação institucional e governamental em Brasília, para atender e solucionar as diversas

solicitações dos nossos representados – incluindo suas demandas empresariais juntos aos órgãos intervenientes do comércio exterior;

- conquista da autonomia para indicação de conselheiros ao CARF;
- disponibilização de assessoria e consultoria técnico-jurídica aos representados;
- representação oficial junto às entidades internacionais FIATA e ALACAT;
- instituição da Câmara Internacional de Mediação e Arbitragem de Conflitos (CIMEC);
- institucionalização de parceria junto à Escola Nacional de Prevenção e Solução de Conflitos (ENAPRES), unidade da Secretaria Nacional de Justiça, e ao programa Empresa Amiga da Justiça, do Tribunal de Justiça de São Paulo e Conselho Nacional de Justiça;
- reforma e modernização dos nossos Estatutos, permitindo a criação do sócio-aderente e a ampliação, para âmbito nacional, da base de representação do SINDICOMIS;
- criação do Código de Ética, para atender as demandas de compliance dos nossos representados e das nossas entidades;
- emissão de Certificados de Origem de qualquer natureza;
- entre muitos outros, que se encontram em andamento e irão, sem sombra de dúvida, beneficiar as nossas diversas categorias econômicas.

Ao traçarmos uma linha do tempo, podemos notar claramente uma política de mudanças tanto estruturais quanto conjunturais, que gerarão situações de bonança aos nossos representados em curto e médio prazo. Este, afinal, é o objetivo de uma boa política econômica e institucional. Nossas atitudes sempre buscam dar maior capilaridade aos

seus negócios atuais e futuros.

Vamos juntos, de mãos dadas, fortalecer as nossas propostas, na construção dos projetos nacionais e de desenvolvimento criativo, soberano e sustentável. É de interesse coletivo a manutenção e a garantia das atividades inerentes aos negócios das nossas categorias econômicas.

Um abraço.



ESPECIAL



## PORTAL ÚNICO **Siscomex** "CANAL VERDE" INÉDITO E HISTÓRICO

# COMISSÁRIAS DE DESPACHO E OTMS JÁ PODEM ACESSAR DIRETAMENTE PERFIS PRÓPRIOS NO PORTAL ÚNICO DO SISCOMEX E SEM INTERMEDIÁRIOS

**A** oito dias do bicentenário da independência do Brasil e transcorridos cerca de 30 anos do início de uma batalha judicial iniciada por estas entidades na Justiça, no último 30 de agosto, finalmente, as Comissárias de Despacho e os OTMs puderam voltar a operar diretamente no Portal Único do SISCOMEX.

*Há um paralelo entre estes dois fatos históricos que, respeitando as proporções e nosso patriotismo, possuem equivalência para nossa categoria.*

*Portanto, saudemos; estejamos sempre alertas à plena independência do Brasil e celebremos a liberdade das empresas que representamos, a qual havia sido, inexplicável e injustamente, sequestrada da nossa centenária categoria. A justiça foi restabelecida!*

📌 O dia 30 de agosto, ficará marcado como uma das datas mais importantes na história das nossas categorias. Finalmente, depois de quase 30 anos, foi restabelecido o direito de as Comissárias de Despacho, assim como os OTMs, operarem diretamente no SISCOMEX – que, 'estranhamente', havia sido subtraído de nós", diz Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS/ACTC.

Para as categorias representadas pelas entidades, é o fim de um ciclo, custoso e injusto. "Temos muito a celebrar, pois chega ao fim uma espécie de tutela, incompreensível e desnecessária, com a qual fomos obrigados a conviver durante todas essas décadas", expõe o presidente das entidades, referindo-se à obrigatoriedade que havia de essas empresas fazerem as operações no Portal Único do SISCOMEX por meio dos despachantes aduaneiros.

"Por se tratarem de perfis novos, é natural que alguns acertos técnicos sejam necessários. Assim, pedimos para que, ao encontrarem alguma dificuldade, nos informem, para que possamos reportar as demandas à Receita Federal", avisa Ramos.

Além disso, Ramos conta que essas conquistas fazem parte da sua plataforma de gestão, iniciada em 2017. "Foram centenas de horas em reuniões; idas e vindas processuais na Justiça; muitas viagens a Brasília; reuniões junto a deputados, senadores, ministros e agentes intervenientes até que, após uma reunião de mais de duas horas com autoridades da Receita Federal, na capital do país, o assunto foi, enfim, concluído", relata.

### Histórico

Em abril de 1995, apesar de o então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, ter vetado o PL 22/1993, o SINDICOMIS (que já havia ingressado na Justiça Federal no sentido de que as comissárias de despacho pudessem operar no SISCOMEX sem a necessidade de intermediários) manteve o processo, pois a situação legal não estava clara.

O trâmite processual perdurou até a decisão da Justiça Federal da 3ª Região em 28 de janeiro deste ano, exatamente no Dia do Comércio Exterior, determinando que a Receita teria 30 dias para criar um perfil próprio às comissárias de despacho no SISCOMEX.

Três dias depois (31), outra sentença favorável e similar, da Justiça Federal de Primeiro Grau, foi proferida pelo juiz Victorio Giuzio Neto, que aceitou os argumentos do mandado de segurança coletivo impetrado pelo SINDICOMIS contra um ato da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o qual impedia que a categoria dos OTMs representasse importadores e exportadores nas operações comerciais internacionais.

E assim, dentro do bojo da determinação legal de criar o perfil para as comissárias de despacho no SISCOMEX, a Receita Federal também deveria criar um perfil próprio para os OTMs.

"Somos cerca de 5.000 comissárias de despacho em atividade no Brasil. Contribuímos fortemente com o comércio externo e precisávamos ter restabelecido esse nosso direito. Estamos extremamente felizes que este dia chegou", finaliza Ramos.

## NESTA E NAS DUAS PÁGINAS SEGUINTE ESTÁ A TRADUÇÃO DE UMA PUBLICAÇÃO DA LOGISTICS INSIDER, EMPRESA DE MÍDIA ESPECÍFICA DO SETOR, QUE COBRE HISTÓRIAS, NOTÍCIAS E ARTIGOS SOBRE O ECOSISTEMA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA.

### Os preços médios dos contêineres e as taxas de aluguel por viagem simples disparam na Índia em meio à alta temporada de embarque

Publicação de: Rachayita Sidharth

Data da publicação: 24 de agosto, 2022

Link da publicação original: <https://www.logisticsinsider.in/average-container-prices-and-one-way-leasing-rates-skyrocket-in-india-amid-peak-shipping-season/>

*Container xChange*, um mercado de tecnologia e uma plataforma operacional para empresas de logística de contêineres publicou ontem um relatório intitulado "Onde estão todos os contêineres". O relatório revelou que, em meio à alta temporada de embarques, perturbações como escassez de contêineres, aumento dos preços médios dos contêineres e mais de 200% de aumento nas taxas de coleta aguardam os exportadores e embarcadores na Índia.

A Índia resistiu às crescentes turbulências globais com mais resiliência do que muitos outros países. Entretanto, o efeito cascata dos distúrbios causados nos últimos dois anos tem provocado desequilíbrios significativos no mercado e na provisão de contêineres no setor de transporte marítimo indiano. Além da digitalização das cadeias de abastecimento, o comércio eletrônico e a capacitação para o comércio de contêineres têm sido as principais áreas de foco do governo.

A Índia vem marcando presença em todo o mundo à medida que a estratégia "*China Plus One*" se desdobra, e tem alavancado sua vasta linha costeira ultimamente. No entanto, em meio aos muitos obstáculos para um maior crescimento e melhoria, o transporte para o interior e o custo dos contêineres são os principais. A plataforma *Container xChange* sempre apresenta os portos indianos como alguns dos portos mais caros, o que também se deve ao fato de haver muitos encargos que tornam a movimentação de contêineres mais cara a partir da Índia. O que a Índia precisa é de um conjunto de mecanismos alternativos que possam ajudar a expandir sua capacidade portuária e, então, reduzir os custos logísticos.

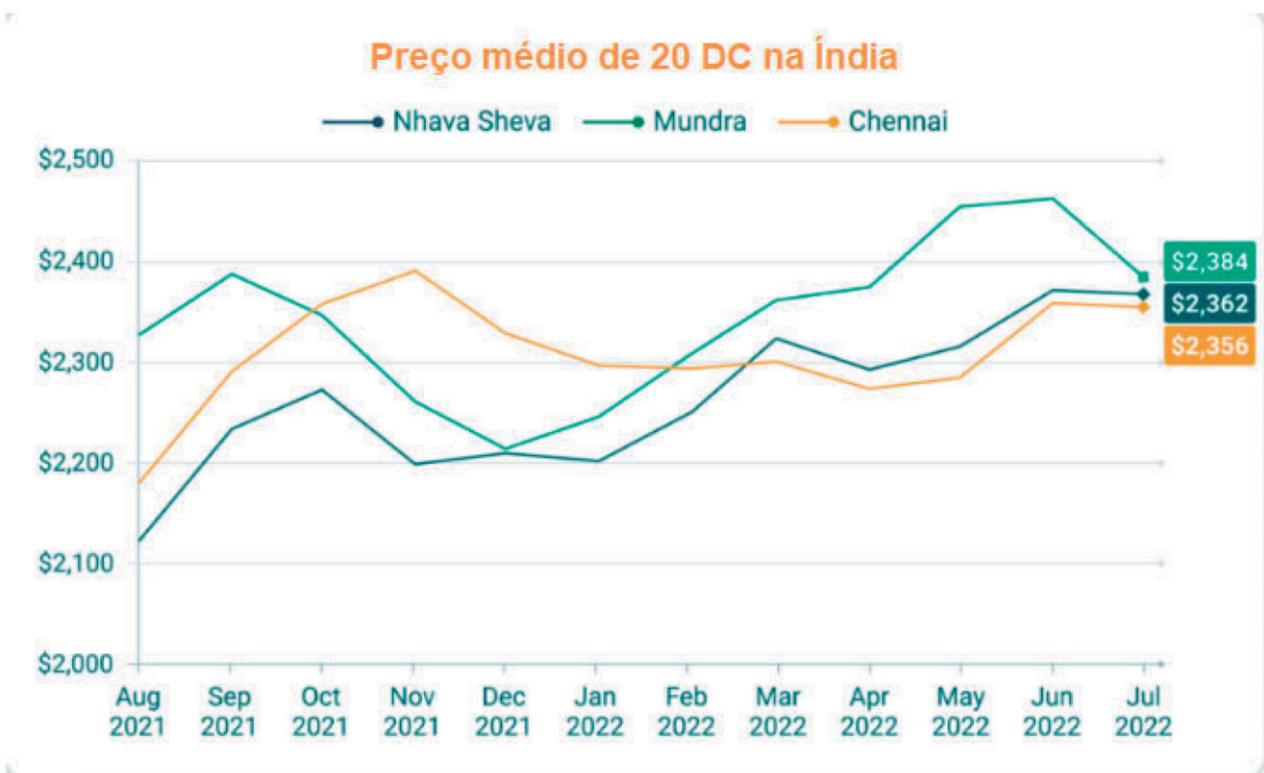
“Em escala global, o fator importante a se considerar é que não há tanta necessidade de aumentar ainda mais a frota de contêineres. Na verdade, em outra análise, estudamos que em breve haverá um excesso de oferta de contêineres em todo o mundo. O que é mais importante é desenvolver uma infraestrutura que atraia empresas para conduzir o comércio de contêineres na Índia e através dela. Isso envolverá três investimentos principais – digitalização do comércio de contêineres, infraestrutura para transporte e eficiência e transparência nos processos e cobranças operacionais.” (Christian Roeloffs, cofundador e CEO da *Container xChange*)

De acordo com o relatório, há um aumento acentuado nos preços médios dos contêineres e nas taxas de aluguel por viagem simples no mês de julho de 2022. Julho é um mês crucial para a indústria de transporte marítimo, pois este período marca o início da alta temporada de embarque.

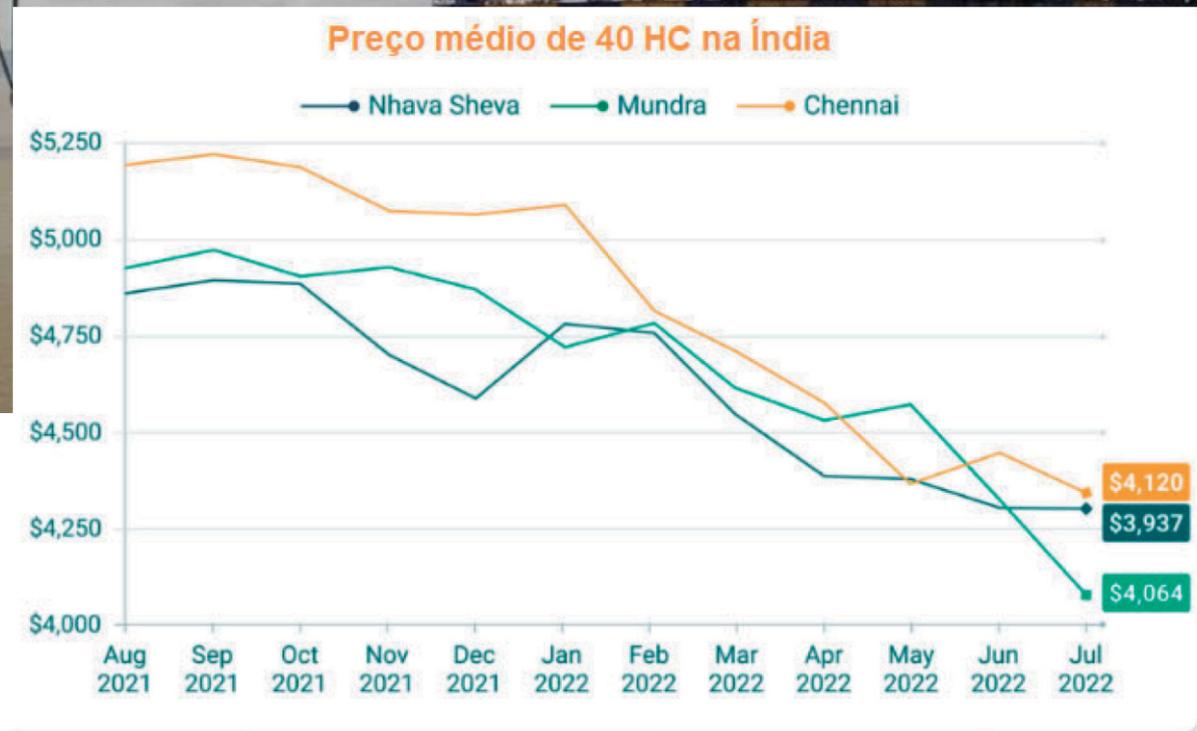
**Os preços médios para caixas *cargo worthy*, ou CW (critério que indica que um contêiner usado é adequado para transportar carga) na Índia aumentaram significativamente desde a pandemia**

Os portos indianos têm aparecido nas listas dos 10 mais caros para contêineres tipo DC (*Dry Container*) de 20 pés (cerca de 6 metros) e contêineres tipo HC (*Container High Cube*) de 40 pés (cerca de 12 metros), conforme o relatório. Para DCs de 20 pés, os preços médios aumentaram 61,15% de US\$ 900 em julho de 2020 para US\$ 2.317 em julho de 2022. Enquanto para HCs de 40 pés, os preços médios dos contêineres aumentaram 57,34% de US\$ 1.800 em julho de 2020 para US\$ 2.317 em julho de 2022.

No entanto, os preços médios de negociação dessas caixas, para 20DCs aptos a transportar carga, os preços em Mundra, Nhava Sheva e Chennai caíram ligeiramente para US\$ 2.384, US\$ 2.362 e US\$ 2.356.



Mas para 40HCs aptos a transportar carga, os preços de negociação caíram mais nos portos de Mumbai e Mundra. Os preços caíram 5,51% para Mumbai (US\$ 3.773) e 8,85% para Mundra (US\$ 3.605). A queda nos preços em Chennai foi de 3,83%, já que os 20DCs estavam sendo negociados a US\$ 3.969. Em Nhava Sheva, o preço médio de um 20DC apto a transportar carga foi de US\$ 3.918.



Conforme as turbulências na navegação seguidas pela escassez de contêineres continuam este ano, muitas empresas de navegação pularam as escalas nos portos da Índia para manter a integridade do cronograma. Isso afetou posteriormente a demanda e levou a um declínio gradual, mas pequeno, nos preços médios dos contêineres aptos a transportar carga.



**Não importa a sua localização, volume ou a complexidade dos seus negócios, estamos prontos para atender as suas necessidades.**

- Logística Integrada e Desembaraço Aduaneiro;
- Gerenciamento logístico ponta a ponta criando cadeias de suprimentos ágeis e eficientes;
- +130 anos de história, presente em +140 países.

**KUEHNE+NAGEL** 

Saiba mais em:  
[br.kuehne-nagel.com](http://br.kuehne-nagel.com)



# ACONTECE

ANO 33 - Nº 295 - MAIO/JUNHO 2019

O jornal que traz os principais fatos  
e informações que você precisa conhecer!

# ANUNCIE

(11) 3255-2599

1 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 2.800,00

1 PÁG. PAR  
R\$ 2.200,00

1/2 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 1.400,00

1/2 PÁG. PAR  
R\$ 1.100,00

1/4 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 700,00

1/4 PÁG. PAR  
R\$ 550,00

1/2 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 1.400,00

1/2 PÁG. PAR  
R\$ 1.100,00

1/4 INFERIOR ÍMPAR  
R\$ 350,00

1/4 INFERIOR PAR  
R\$ 270,00

BOX SUPERIOR ÍMPAR  
R\$ 520,00

BOX SUPERIOR PAR  
R\$ 400,00

## PLANOS EXCLUSIVOS PARA ANUNCIANTES ESPECIAIS

Anunciando em duas  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo anúncio.

Anunciando em três  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo e  
**25%** no terceiro anúncio.

Anunciando em quatro  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo,  
**25%** no terceiro e  
**50%** no quarto anúncio.

Anunciando em cinco  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo, **25%** no terceiro,  
**50%** no quarto e **75%** no  
quinto anúncio

Anunciando em seis  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo, **25%** no terceiro,  
**50%** no quarto, **75%** no  
quinto anúncio, **100%** no  
sexto anúncio e **uma  
entrevista em vídeo** feita  
pela nossa equipe de  
comunicação sobre  
a sua empresa.

**Durante o período do  
anúncio, em qualquer  
plano, o anunciante  
ganha:**

**\* exibição de um banner  
institucional  
no site**

(arte e conteúdo sujeitos à aprovação prévia)

**\* exibição do logo no  
Informativo Semanal**



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 —





INTERESSADO NOS  
SERVIÇOS DO  
CERTIFICADO  
DE ORIGEM?

CONHEÇA MAIS ALGUMAS  
FACILIDADES NO USO DO  
NOSSO SERVIÇO:

- PRAZOS DE PAGAMENTO FLEXIBILIZADOS
- SEM MENSALIDADE E TAXAS ADICIONAIS
- PERMISSÕES DE ACESSO POR USUÁRIO
- INTEGRAÇÃO COM OUTROS SISTEMAS
- ASSINATURA EM LOTES

ACTC@SINDICOMIS.COM.BR | (11) 3255-2599

 **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 —



# CIRCUITO POLÍTICO COMPLETA TRÊS MESES

**SUA CRIAÇÃO FOI UMA RESPOSTA AO JORNALISMO TENDENCIOSO, QUE INSULTA A INTELIGÊNCIA DO LEITOR, TRANSFORMANDO-O NUMA MERA ESPONJA, QUE ABSORVE A ÁGUA, INDEPENDENTEMENTE DA SUA PUREZA OU FONTE DE ORIGEM**



O “Circuito Político” foi criado para ser um veículo informativo contendo somente fatos e a essência das notícias. Justamente por isto, seu slogan é “Fatos sem versões ou opiniões”.

Esta linha de veiculação representa um sinal de respeito à inteligência dos leitores, que continuam inteiramente livres para tirar suas próprias conclusões sobre os fatos noticiados. E nisto, ele é diferente de diversas entidades representativas de classe – como federações, confederações, sindicatos, centrais e forças sindicais, que claramente defendem um determinado posicionamento político-ideológico, até mesmo participando ativa e acintosamente de eventos políticos dessa mesma linha ideológica.

Com sua criação, também não deixamos passar em branco este importante momento

o brasileiro, contribuindo com a divulgação de informações confiáveis, sem distorções.

É nossa intenção dar continuidade à publicação do Circuito Político após as eleições, omitindo sempre opiniões e versões dos fatos, independentemente de quem venha a ser o próximo Mandatário da Nação.

Desde que foi lançado, esse canal recebeu – como era de se esperar – diversos comentários elogiosos, assim como algumas (embora poucas) opiniões negativas.

A produção de mais este veículo de informação é coordenada pelo time de comunicação do SINDICOMIS/ACTC, sob a coordenação de um profissional com 30 anos de experiência em jornalismo e que assina as publicações como editor, com seu nome e número de registro profissional claramente estampados – ou seja, assumindo a responsabilidade legal sobre o conteúdo da publicação.

O Circuito Político é enviado para algo próximo a 5.000 destinatários, não aceita patrocínios nem publicidade e não gera um único centavo de despesa ao SINDICOMIS/ACTC – até porque sua produção é realizada voluntariamente por aquela equipe.

## TAXA DE LEITURA DO CIRCUITO POLÍTICO SE APROXIMA DOS 35%

Lançado em 24 de junho deste ano, o **Circuito Político** é mais um instrumento de comunicação do SINDICOMIS/ACTC, enviado semanalmente para cerca de 5.000 destinatários, por e-mail.

Já em sua primeira edição, o retorno de muitos leitores foi altamente positivo. Muito reforçavam que desejariam continuar recebendo o informativo, justamente por sua característica rara no atual momento jornalístico nacional: a isenção de opiniões e distorções dos fatos noticiados, tecnicamente denominadas versões.

Desde então, a taxa de abertura dos e-mails que o encaminham aos leitores supera a casa dos 33%, mais que o dobro do pico de 13,4% verificado no levantamento feito pela RD Station, após analisar 2,2 milhões de campanhas que, juntas, enviaram 24,6 bilhões de e-mails para, no mínimo, 30 leads. O estudo envolveu 35 mil clientes em mais de 40 países.

## CONSULTE GRÁTIS

Para saber se você ou a sua empresa tem direito a receber de volta os valores pagos a título de contribuições previdenciárias indevidas, preencha nosso formulário acessando o link:

<https://forms.gle/3U5hg8C59jpe3rhz6>

É simples e leva em torno de 7 minutos para inserir as informações.



# ACORDA, BRASIL!

## NOVA LEI AMERICANA DEU UM BASTA AOS EXCESSOS PRATICADOS NAS SOBRESTADIAS DE CONTÊINERES

*“No Brasil, sabemos que se trata de um embate desigual, travado por estas duas entidades sindicais contra o poderoso grupo econômico que, praticamente, monopoliza esse segmento no mundo e possui um poder de lobby incalculável”, diz Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS/ACTC, sobre a batalha que se arrasta há anos para mudar a legislação brasileira sobre demurrage e detention.*

**A**s novas práticas para a cobrança de demurrage e detention, estipuladas pela *Ocean Shipping Reform Act of 2022* (PL 117-146), estão em vigor nos Estados Unidos desde sua promulgação, em 16 de junho deste ano.

Para as autoridades e os parlamentares brasileiros, elas são um bom exemplo de que já passou da hora de dar um basta às descabidas cobranças das sobrestadias de contêineres, o que ajudará a alavancar o comércio internacional e impulsionar ainda mais a economia doméstica.

A publicação original da lei de reforma de navegação oceânica america-

na pode ser lida na íntegra clicando aqui.

### SINDICOMIS/ACTC

Há tempos que o SINDICOMIS e a ACTC vêm municiando a ANTAQ com informações, propostas e estudos sobre as cobranças de demurrage e detention. Inclusive, o Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), colegiado institucionalmente vinculado ao Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal (COMITEC) destas entidades, está finalizando um amplo estudo nesse sentido. Após ser concluído, ele será encaminhado à Agência, aos congressistas e ao Ministério

da Economia.

Essa batalha do SINDICOMIS/ACTC conta com o apoio institucional da FIATA. “Sabemos que se trata de um embate desigual, travado por duas entidades sindicais brasileiras contra o poderoso grupo econômico que, praticamente, monopoliza esse segmento no mundo e possui um poder de lobby incalculável”, diz claramente Luiz Ramos, presidente das duas entidades brasileiras, que representam as comissões de despacho, agentes de carga e logística, empresas transitárias e operadores intermodais.

Ramos ressalta que, após o apoio

Conheça **todas as soluções** que a Allink pode oferecer para sua

## LOGÍSTICA INTERNACIONAL



Frete marítimo para carga consolidada LCL e contêiner

Frete aéreo

Minha carga segura

Representação nos portos brasileiros

Desconsolidação de CE Mercante

Gestão e controle de demurrage

Agente recebedor de carga no Brasil

[allink.com.br](http://allink.com.br) | 11 3254-9700

**ALLINK**  
NEUTRAL PROVIDER

oficial recebido da FIATA e a promulgação da nova lei americana, as chances de convencer a ANTAQ, o Congresso Nacional e o governo federal para que mudem a legislação no que tange às cobranças de demurrage e detention aumentaram sensivelmente.

### FMC está empenhada em cumprir a nova lei

A *Federal Maritime Commission* (FMC) publicou em seu site que, durante a reunião da última quarta-feira, prestou contas à população sobre o progresso na implementação da nova lei, apresentou um resumo geral das suas disposições e garantiu que está se movendo rapidamente para cumprir esses novos requisitos.

### Esta é a lei da Terra

Na publicação oficial da FMC, há um trecho bastante relevante: “Raramente, o congresso [americano] dá a uma agência uma lista específica de afazeres. Mas, aqui, os congressistas nos forneceram tarefas explícitas e com cronogramas destinados

A PUBLICAÇÃO ORIGINAL DA LEI DE REFORMA DE NAVEGAÇÃO OCEÂNICA AMERICANA PODE SER LIDA NA ÍNTEGRA CLICANDO AQUI. A TRADUÇÃO ESTÁ DISPONÍVEL AQUI.



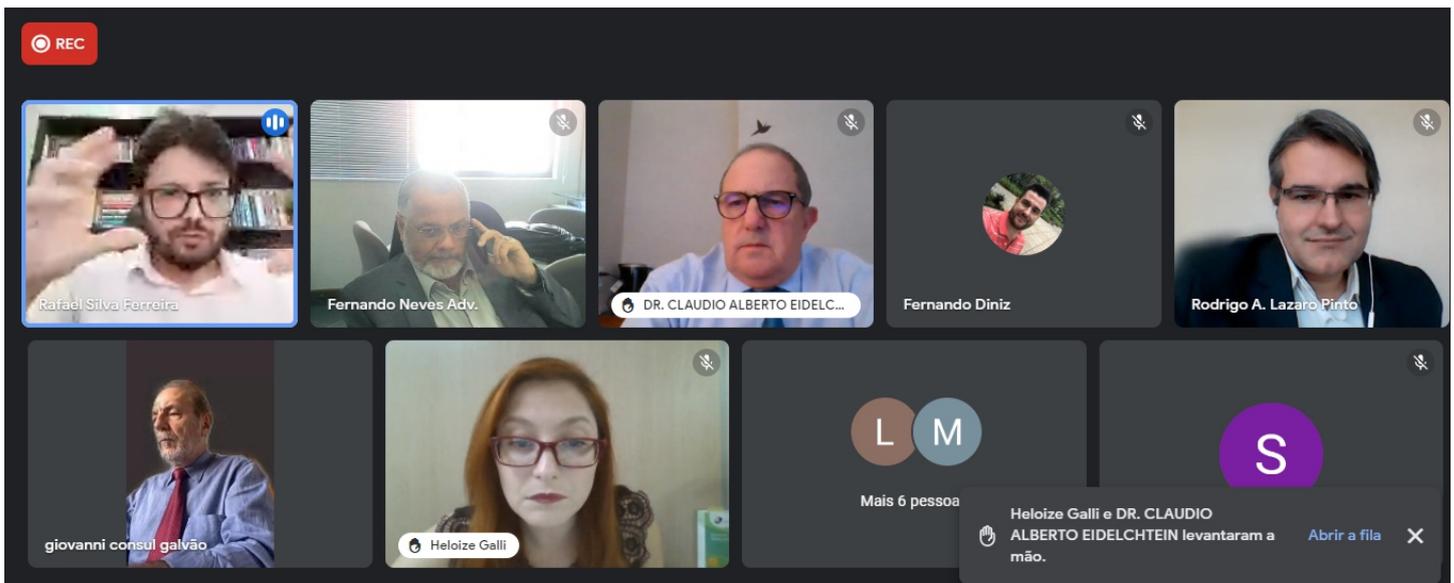
a ajudar a resolver alguns dos desafios da cadeia de suprimentos do país. São iniciativas importantes, que farão a diferença para as pessoas que dependem da movimentação de cargas marítimas. **Esta é a lei da Terra. Nosso trabalho é implementá-la e estamos no caminho certo para fazê-la. As partes que não estão em conformidade estão convidando o escrutínio desta Comissão e se expondo às consequências por não seguir a lei ou por agir de maneira inconsistente com a orientação clara do congresso**”, disse o presidente da FMC, Daniel B. Maffei.

### Alvos

A *Ocean Shipping Reform Act of 2022* tem como alguns dos seus principais alvos dotar a FMC de maior poder nas investigações e sanções envolvendo práticas abusivas das transportadoras marítimas; intervir e resolver eventuais retaliações por parte das transportadoras contra os seus clientes; imputar às transportadoras o ônus da prova sobre a cobrança de demurrage e detention e elucidar a conveniente nebulosidade hoje existente no uso de contêineres, tanto pelos usuários como pelas transportadoras.



# INTERPOSIÇÃO FRAUDULENTA DE TERCEIROS E DEMURRAGE PAUTARAM A 14ª REUNIÃO DO GT-J



Uma reunião bastante produtiva do Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), colegiado institucionalmente vinculado ao Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal (COMITEC) do SINDICOMIS/ACTC, aconteceu no último 28 de julho. Na pauta, entraram dois temas extremamente complexos e importantes para a categoria: interposição fraudulenta de terceiros em segundo nível e demurrage.

Antes de os trabalhos iniciarem-se, o presidente do SINDICOMIS/ACTC, Luiz Ramos, deu as boas-vindas aos participantes, agradeceu pela sua presença e justificou que precisaria se ausentar dali a alguns minutos, por ter de participar de uma reunião promovida pela ANTAQ.

O relator sobre interposição fraudulenta, Dr. Rodrigo Lázaro, apresentou seu parecer, o qual foi elogiado pelo coordenador do GT-J, Dr. Giovanni Galvão, pela clareza e objetividade com que foi redigido.

A revisora do tema, Dra. Maysa Pittondo Deligne, fez ponderações sobre o parecer – como, por exemplo, a necessidade de diferenciar a interposição comprovada da presumida. Na sequência, o Dr. Giovanni

sugeriu que o parecer também aborde se a pena de perdimento é ou não abusiva.

Em resposta, o Dr. Rodrigo alegou que, para isso, será necessário um debate mais profundo e que, talvez, sejam necessários mais alguns pareceres sobre essa questão, o que envolve a pena de perdimento, o canal cinza ou o cancelamento do CNPJ.

Entrando nas discussões do segundo tema (demurrage), o Dr. Giovanni solicitou que seja escolhido o revisor, mas que todos se debrucem sobre o parecer, dada a complexidade da questão.

Um dos pontos mais delicados é definir a natureza jurídica da demurrage. Segundo ele, a sua opinião atual está mais inclinada a compreendê-la como uma cláusula penal. Contudo, ainda de acordo com o Dr. Giovanni, o GT-J tem condições de, normativamente, reduzir a incidência dos abusos que vêm sendo cometidos e encontrar caminhos que atendam os armadores, os agentes intermediários, os usuários e o mercado. “Quando a ANTAQ definir a natureza jurídica da demurrage, reduzirá muito a quantidade de casos que vão para a Justiça”, afirmou.

O Dr. Fernando José Diniz ponderou sobre a questão documental que envolve a sobrestadia, considerando que, se é uma indenização, teriam que se demonstrar as perdas e os danos para classificar sua natureza jurídica como penal.

O Dr. Rafael Silva Ferreira também contribuiu para o debate, sugerindo a possibilidade de o GT-J não entrar na natureza jurídica da demurrage, mas, sim, focar nos abusos cometidos nas cobranças. Ele alertou para o risco de os armadores tomarem o papel dos agentes de carga, pois já existem registros de clientes que foram contatados diretamente por eles para transportar suas cargas.

Atualmente, o GT-J é formado pelas doutoras Bruna Archinto e Maysa Pittondo Deligne e pelos doutores Adelmo Emerenciano, Augusto Fauvel de Moraes, Cláudio A. Eidelchtein, Cláudio Barbosa, Diego Luiz Silva Joaquim, Fernando José Diniz, Fernando Neves, Giovanni Galvão (coordenador), Leonardo Branco, Luiz Antonio Flora, Mateus Soares de Oliveira, Oswaldo Castro Neto, Rafael Silva Ferreira e Rodrigo Lázaro.

## ARTIGO

# O TRANSPORTADOR NO COMÉRCIO EXTERIOR EM MEIO À LOGÍSTICA 4.0



**Por: Sergio Ricardo Giraldo**

Diretor da T.O.C. Terminais  
de Operação de Cargas Ltda.  
e 1º Diretor-Secretário do  
SINDICOMIS/ACTC.

zindo a interferência humana em muitas decisões e trazendo toda a gestão para a palma da mão, vinda de uma torre de controle criada para gerar números precisos e em real time.

O comércio exterior é um tema fascinante para muitos. O profissional do comex gozava de certo prestígio, pois poucos entendiam o que ele fazia exatamente, por ser um segmento de muitas ramificações. Como exemplo, quando alguém se intitulava freightforwarder, o assunto se complicava ainda mais, pois quem era de fora não sabia o que ele fazia, se comprava e vendia produtos do exterior, se trabalhava na companhia marítima, se era despachante, e por aí seguia.

Houve um tempo em que, independentemente do setor do comex, havia, inclusive, uma competição entre o grupo que trabalhava na exportação e o da importação. O prestígio do profissional de comex ainda existe, sim. Mas as funções foram tão fragmentadas que muitos profissionais cumprem muito bem o seu papel e a sua parte no processo, mas pouco sabem sobre a dinâmica completa – e, por que não dizer, complexa – que envolve uma operação de comex. Isso acontece nas diversas ramificações desta atividade.

Falar de logística aliada à tecnologia é igualmente fascinante. É um assunto que abrange muito mais do que embarcadores, armadores, companhias áreas, freightforwarders, NVOCC, terminais, aeroportos, despachante e transportador. Mas a ideia é focar no transportador como elo desta corrente que vem se desenvolvendo tecnologicamente a cada dia. Falamos da logística 4.0.

Na logística 4.0, o que vemos acontecer é a empresa digitalizando seus processos, redu-

Porém, as empresas talvez estejam esquecendo os demais players da cadeia. Apenas fazendo um paralelo com a gestão sustentável: quantas empresas eliminaram documentos físicos (que, agora, podem ser acessados e baixados de um sistema qualquer), eliminando totalmente a impressão e circulação de papéis, mas esqueceram, no entanto, que a autoridade do outro lado (aquela que fala com o despachante ou com o transportador, por exemplo) ainda exige a papelada física para inspeção?

Então, não houve uma redução no sentido global da coisa. Talvez tenha havido, quem sabe, até um aumento, não havendo mais circulação do documento que passava de um ente para o outro. Agora, todos podem fazer o download do sistema de um cliente e imprimi-lo, cada um o seu. Isso é deixar de pensar em toda a cadeia.

De volta ao tema, o transportador percebe-se esquecido neste meio e, talvez, sem força para avançar, pois ele não é um dos elos mais fortes da corrente.

Para reflexão: o cliente criou um processo digital de janelas de entrega de produtos. O terminal portuário também. Este terminal é a origem da carga do cliente, que seu sistema disponibilizou uma janela para receber uma carga, hoje, às 10 horas da manhã. Mas o terminal terá janela digital para coleta apenas às 14 horas, como se o transportador pudesse voltar no tempo. O pior é que o transportador terá que coletar a carga às 14 horas e

mantê-la ou no seu armazém, gerando handling in/out, ou mesmo no caminhão, até a hora ou dia da próxima janela de entrega no cliente, sem lembrar que o transportador tem suas janelas de colaborador (vide Lei do Motorista), zonas de restrição de trânsito, restrição de horários de circulação conforme o tipo de carga, trânsito, tempo de deslocamento e tudo mais que ele enfrenta em sua “aventura” de entregar um produto neste país. Ou seja, em total desencontro ao princípio básico da logística.

Tal como os exemplos acima, que foram apenas para provocar a reflexão do leitor, é certo que cada um, dentro de sua área, encontrará situações bastante semelhantes. A reflexão nos traz a clareza de como as coisas funcionam e onde, como gestores, podemos, através do nosso conhecimento, ajustar o sentido desta evolução.

Convido a todos a refletir!



# MEMBRO DO GRUPO TÉCNICO-JURÍDICO DO SINDICOMIS/ACTC ANALISA A VALORAÇÃO ADUANEIRA E OS PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA

**L**eonardo Branco (foto), um dos integrantes do Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), colegiado institucionalmente vinculado ao Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal (COMITEC) do SINDICOMIS/ACTC, escreveu um artigo extremamente relevante sobre a valoração aduaneira e os preços de transferência. O texto e uma reportagem especial foram publicados pelo Conjur (links abaixo) e valem a leitura pelos profissionais das categorias que representamos.

<https://www.conjur.com.br/2022-jul-19/carf-doze-pontos-regra-valoracao2>

<https://www.conjur.com.br/2022-mar-08/territorio-aduaneiro-valoracao-aduaneira-precos-transferencia>

Além de participar do GT-J, Leonardo Branco é conselheiro titular e vice-presidente de Turma no CARF; doutorando, mestre e especialista em Direito Tributário pela Faculdade de Direito da USP; tem estágio doutoral na Westfälische Wilhelms-Universität (WWU-Münster) como bolsista DAAD; coordenador do curso Direito Aduaneiro e Tributação do Comércio Internacional no IBDT e do curso "Tributação do Mercado Financeiro e de Capitais" no IBDT e na Apet; professor de Direito Tributário e Aduaneiro no IBDT, Ibet, FGV, FIA, Fipecafi, Inova e IDP (pós-graduação) e na FK-Partners (exame CFP); e pesquisador do Núcleo de Estudos Fiscais da FGV-Direito/SP.



## JUSTIÇA DETERMINA QUE A MONTADORA DO STAND NA

**U**ma ação movida pelo SINDICOMIS/ACTC contra a HTM Projetos, organizadora da feira Intermodal 2020, pedindo o ressarcimento do investimento feito no evento - que acabou não sendo realizado -, obteve sentença favorável da Justiça, pela qual 80% dos pagamentos serão devolvidos às entidades. Houve protocolo de novos recursos pela montadora, para tentar reverter a decisão, mas estes foram negados.

“Muitos acreditavam que esta ação seria perdida, sob a alegação de força maior. Contudo, a excelente fundamentação argumentativa e documental do nosso time jurídico mostrou à Justiça que os desconexos comunicados da organizadora da Intermodal 2020 não deixavam claro se a mesma seria ou não realizada e, se fosse, quando seria”, destaca Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS/ACTC. “Além disso, tratava-se também de proteger os recursos financeiros destas entidades”, complementa.

**INTERMODAL 2020  
DEVOLVA 80% DO VALOR  
PAGO PELO  
SINDICOMIS/ACTC**

# RELATÓRIO SOBRE DESEMPENHO DA LOGÍSTICA MARINHA É DISPONIBILIZADO PELO FÓRUM INTERNACIONAL DE TRANSPORTES (ITF)



**E**m 12 de julho, o Fórum Internacional de Transportes (ITF) lançou seu relatório sobre o desempenho da logística marítima. O documento faz extensas recomendações políticas aos reguladores para melhorar o monitoramento da concorrência entre transportadores marítimos, assegurar a transparência das tarifas de frete e, como feito pela FMC, garantir que as taxas de demurrage e detenção sejam devidamente justificadas, como feito no “Ocean Shipping Reform Act”, de 2022.

Dada a próxima revisão da Consortia Block Exemption (CBER), da UE, é importante para a comunidade de transportadores ler este

relatório, uma vez que ele observa como os efeitos dos reguladores em uma região podem ter repercussões globais, devido à natureza da indústria naval.

O material destaca as consequências não intencionais de alianças entre companhias marítimas isentas das regras da lei de concorrência.

Os transportadores em todo o mundo precisam apelar ativamente aos reguladores para que revejam o abuso de posição dominante e práticas como a retirada e redistribuição de capacidade para aumentar as tarifas de frete. Isto inclui considerar a legalidade de tal gestão conjunta de

capacidade, que excedeu o limite de 30% em 2020 e 2021 em duas das três principais alianças.

O relatório completo (em inglês) pode ser lido na íntegra clicando aqui.



**Economize com remoção FCL e ajude a Abrinq!**

Garanta até **50% da redução** nos custos gerais da remoção FCL e contribua com educação de qualidade para crianças e adolescentes.

Peça sua cotação:  
[cotacoes@nunofracht.com.br](mailto:cotacoes@nunofracht.com.br)



Acesse e saiba mais.



## EM BRASÍLIA, LUIZ RAMOS SE REUNIU COM AUTORIDADES PARA TRATAR DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS

**N**os dias 3 e 4 de agosto, o presidente do SINDICOMIS, ACTC e CIMEC, Luiz Ramos, reuniu-se com autoridades de Brasília para tratar de assuntos importantes das categorias representadas.

Sua agenda incluiu reuniões no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF), na sede da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) e na BJM Consultores Associados, além de acompanhar a 6ª Reunião do Subcomitê de Cooperação do Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (CONFAC).

### CARF

O encontro foi com o presidente do CARF, Carlos Henrique de Oliveira (**foto**), que agradeceu pela oportunidade de uma segunda reunião com Luiz Ramos.

Na pauta estava o trabalho realizado pelo primeiro indicado do SINDICOMIS/ACTC a ser nomeado conselheiro-titular, Oswaldo Gonçalves de Castro Neto, cujo mandato terminará em janeiro de 2023. Carlos Henrique enalteceu seu currículo e sua trajetória na instituição.

Um ponto interessante e de convergência entre ambos foi o fato de que a bagagem acadêmica dos indicados é de sumo valor, tanto quanto a autoria de processos judiciais, uma vez que o órgão realiza treinamento aos conselheiros aprovados.

É importante ressaltar que o advogado Cláudio Alberto Eidelchtein está para ser aprovado como conselheiro do CARF. Ele foi indicado pelo SINDICOMIS/ACTC e o presidente do órgão teceu elogios ao seu currículo.

Durante a reunião, Ramos destacou os efeitos da pandemia e a da greve dos auditores fiscais da Receita Federal, que fizeram com que o CARF tivesse o maior volume de processos tributários parados desde 2011. O valor dessas demandas já supera a marca de R\$ 1 trilhão. Carlos Henrique disse acreditar que a greve deve perdurar e que os julgamentos deverão ser retomados somente no próximo ano.

No fim do encontro, o presidente do CARF aceitou o convite feito por Ramos para palestrar no COMITEC, a ser realizado possivelmente em outubro, na sede do SINDICOMIS/ACTC, em São Paulo.

### CNC

Oscar Nóbrega, representante da Assessoria de Gestão das Representações (AGR), iniciou o encontro agradecendo pela visita institucional. Ele informou que o CARF realizará um seminário na sede da CNC, previsto para novembro. Na sequência, enfatizou que seria de grande interesse da entidade se o SINDICOMIS/ACTC participasse da Câmara de Comércio Exterior da Confederação.

### BJM Consultores Associados

Nesta reunião, estiveram presentes Welber Barral e Evaristo Pinheiro, da BJM Consultores Associados.

Ramos discutiu sobre o andamento do pleito de alteração no Convênio CONFAZ 124/01; a importação de placas solares e a possibilidade, ainda neste tema, de pleitear incentivo fiscal para a suspensão da incidência do PIS e COFINS.

### CONFAC

Luiz Ramos esteve presente na 6ª Reunião do Subcomitê de Cooperação do Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (CONFAC), realizada no Ministério da Economia. O evento foi dirigido por Jackson Aluir Corbari e Henrique Martins Sachetim, respectivamente, subsecretário de Administração Aduaneira e subsecretário de Facilitação de Comércio Exterior e Internacionalização.

Henrique Martins informou sobre o trabalho de mapeamento das exigências de licenciamento e das restrições quantitativas vigentes no país, com vistas a garantir que o Brasil cumpra, de forma adequada, suas obrigações de transparência na Organização Mundial do Comércio.

Por sua vez, Jackson Aluir comunicou que o CONFAC iniciou um trabalho de compilação de informações relativas às taxas incidentes

sobre operações de comércio exterior e que esta ação visa ao cumprimento de compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito internacional.

Jackson também relatou as alterações na legislação que impactam o comércio exterior, ressaltando a Portaria COANA nº 75, de 12 de maio de 2012, que dispõe sobre a verificação remota de mercadorias, e o Decreto nº 11.090, de 7 de junho de 2022, que trata sobre exclusão do valor aduaneiro ou gastos de capatazia incorridos no território nacional.

Por último, comentou a possibilidade de promulgação do protocolo para o Acordo de Comércio e Cooperação Econômica Brasil-Estados Unidos (ATEC), no que se refere ao anexo I, sobre facilitação do comércio e administração aduaneira.

Durante a reunião, representantes do SEBRAE apresentaram o projeto BRAEX, plataforma digital em parceria com a APEX, que busca fomentar o comércio exterior, inicialmente, com foco na exportação.



## JURIDQUÊS

# A ARBITRAGEM E A MEDIAÇÃO COMO ALTERNATIVAS AO PRAZO DESARRAZOADO DE DURAÇÃO DO PROCESSO

*O processo não anda?  
A decisão do juiz nunca  
chega? GANHOU A AÇÃO E  
NÃO CONSEGUIU RECEBER  
O DINHEIRO? ESTE TEXTO  
MOSTRA COMO RESOLVER  
ESTAS QUESTÕES DE  
FORMA RÁPIDA  
E PRÁTICA!*

**T**ema de profundos debates é o “prazo razoável de duração do processo”, que seria a soma de todos os prazos previstos na legislação processual específica.

Em qualquer caso, a duração do processo só pode ser considerada idealmente “razoável” quando a soma aritmética desses prazos resulta em menos de um ano.

Todavia, o que vemos na prática é que independentemente de sua natureza e de sua temática, processos permanecem inertes e pendentes de uma decisão final (ou até mesmo de um mero despacho interlocutório) por tempo bem superior àquele considerado “ideal”, comprometendo severamente o reconhecimento daquela buscada razoabilidade.

Com exceção dos pedidos mais urgentes (geralmente objeto de liminar) ou do Habeas Corpus, Habeas Data ou do Mandado de Segurança, é sabido que os processos raramente são julgados ou extintos em menos de um ano.

Não raro, se fica sabendo de algum processo pendente de julgamento há vários anos ou até mesmo há mais de década.

Na maioria dos casos, estes processos envolvem evidentemente questões de maior complexibilidade ou versam sobre temas que

envolvem a Administração Pública.

Mas o que fazer quando se busca uma rápida decisão judicial e ela não chega nunca?

Para os processos de natureza administrativa, o prazo para a obtenção de uma resposta é de 30 dias (contados do encerramento da instrução do processo) conforme Lei nº 9.784 de 29 de janeiro de 1999 que regula o processo administrativo no âmbito Federal, nos artigos 48 e 49:

- Art. 48. A Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.

- Art. 49. Concluída a instrução de processo administrativo, a Administração tem o prazo de até trinta dias para decidir, salvo prorrogação por igual período expressamente motivada.

Quando este prazo é superado sem resposta ou prorrogação motivada, é indicada a impetração de algum dos remédios constitucionais – em especial, o habeas data – ou até mesmo de outra ação judicial.

Com relação às ações penais, a pessoa pode utilizar-se do Habeas Corpus ou outros recursos à disposição, por estar sempre o tema nos holofotes do direito internacional e sob a configuração dos Direitos Humanos, podendo as Cortes Internacionais de Direitos Humanos receber reclamações e pedidos de celeridade.

Foi este tipo de provocação que obrigou a Itália a tomar medidas mais eficientes com relação à celeridade de seus julgamentos, inspirando o legislador brasileiro a normatizar o tema de maneira menos vaga, imprecisa ou genérica, influenciando também os doutrinadores e legisladores das áreas cível, administrativa, trabalhista, previdenciária e de direito público.

Para questões que envolvem direito civil, societário (empresarial) ou comercial, aplica-se, em geral, o artigo 226 do Código de

Processo Civil:

- Art. 226. O juiz proferirá:

I - os despachos no prazo de 5 (cinco) dias;

II - as decisões interlocutórias no prazo de 10 (dez) dias;

III - as sentenças no prazo de 30 (trinta) dias.

Ainda que excluídas da contagem do tempo as possíveis causas de suspensão processual, bem como o período de férias e o de recesso, os processos quase sempre se prolongam por anos.

Resta saber: seria possível requerer via extrajudicial, judicial ou administrativa a observância da celeridade processual? Se positivo, qual seria o prazo considerado razoável?

Assim, diante da morosidade do judiciário, muitos pedidos chegam aos tribunais socorrendo-se do seguinte entendimento do Conselho Nacional de Justiça (CNJ):  
CONSULTA. CORREGEDORIA-GERAL DA JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ. CONTAGEM. CRITÉRIO DE BALIZAMENTO PARA AFERIÇÃO DE EXCESSO DE PRAZO. 100 DIAS. NATUREZA JURÍDICA NÃO PROCESSUAL. ART. 219 CPC/15. NÃO APLICAÇÃO. REGRAMENTO PRÓPRIO. CONTAGEM EM DIAS CORRIDOS.

1. O prazo de 100 (cem) dias utilizado para balizamento e aferição de excesso de prazo deve ser contado em dias corridos.

2. Os critérios de aferição da morosidade do Juízo em decorrência do excesso de prazo não se confundem com as formas de contagem dos prazos processuais.

3. Os procedimentos deflagrados tanto pelas Corregedorias dos tribunais quanto pela Corregedoria Nacional de Justiça possuem natureza jurídica processual administrativa, submetido aos ditames do artigo 66, §2º da

Lei n. 9.784/99, que impõe a contagem dos prazos em dias corridos.

O entendimento no CNJ não foi bem recebido por alguns magistrados e doutrinadores. Dentre os argumentos contrários, foram pontuados o desrespeito à forma da contagem do prazo no Código de Processo Civil, que se dá em dias úteis e não em dias corridos e ainda, que seria quase impossível cumprir com este prazo quando se trata de processo penal.

Ademais, em alguns casos não seria pertinente “correr com o processo” devido à sua complexidade, e isso de alguma forma poderia cercear o direito constitucional ao contraditório e à ampla defesa, bem como a fase cognitiva e de instrução, uma vez que seria complicado ouvir todas as testemunhas e realizar todas as diligências – citações, intimações, cumprimento de cartas precatórias ou rogatórias, audiências, julgamentos etc. – dentro do prazo que ordena a legislação em seus respectivos códigos de processo e outros diplomas.

Alguns especialistas lembram que determinar um prazo rígido pode levar a um “trabalho feitos às pressas” e, por consequência lógica, de menos qualidade.

Críticas à parte, fato é que o prazo de 100 dias do CNJ vem sendo utilizado com muita frequência e quase sempre se alcança uma resposta positiva, “condenando” o juiz ou o agente responsável pela demora a atender o pedido de forma rápida, geralmente em 30 dias.

Como consequência, os magistrados começaram a preferir decisões sempre beirando o prazo de cem dias, a fim de não serem “incomodados” com um rígido prazo a ser cumprido.

Em resposta, o CNJ indicou que este seria um prazo máximo para fiscalização e controle dos trabalhos, devendo de qualquer maneira serem cumpridos os prazos indicados no respectivo código e de acordo com a natureza da demanda: cível, penal, trabalhista, administrativa e assim por diante.

No entanto, debates acerca da razoabilidade devem se restringir apenas a opiniões ou debates acadêmicos, já que a Lei regula este assunto e o entendimento do CNJ deve prevalecer e ser utilizado sempre que for constatada a demora para se obter qualquer tipo de decisão de um juiz ou órgão da Administração Pública, quando o pedido se tratar de algum tipo de revisão ou se tratar

meramente do pedido de um documento ou informação.

### **MEDIAÇÃO COMO ALTERNATIVA POSSÍVEL**

Como alternativa ao longo tempo e aos altos custos dos processos judiciais, é possível utilizar-se de formais mais ágeis e eficazes para a resolução de conflitos. Dentre elas, se sobressai a **MEDIAÇÃO**.

Na **MEDIAÇÃO**, a resolução do conflito é buscada sempre visando à obtenção de um acordo entre as partes. Este tipo alternativo de resolução rege-se pela informalidade, confidencialidade e boa-fé, embora o acordo que vier a ser concretizado constitua título executivo extrajudicial, o que em outras palavras significa dizer que tem validade jurídica (ou seja: vale mesmo).

Caso o interessado deseje, é possível levar o Termo Final (documento que encerra a mediação) ao Tribunal de Justiça e “pular” a fase tradicional e demorada em que se tem o trabalho de fazer seu direito ser provado e reconhecido, podendo solicitar ao juiz o estabelecimento de uma multa caso a pessoa (física ou jurídica) ou órgão administrativo venha a atrasar com o cumprimento de seu compromisso.

A Mediação pode ser prevista em contrato, mas qualquer pessoa pode utilizar-se deste meio rápido e eficaz de resolução de conflitos, independentemente daquela previsão contratual.

Qualquer interessado em iniciar uma ação judicial pode começar o processo de resolução do conflito pela mediação e buscar o socorro do Poder Judiciário somente em último caso.

É alto o percentual de problemas resolvidos por meio da mediação e, dos casos levados a ela, apenas pequena parte resulta em ação judicial, o que prova a eficiência deste método, que por isto mesmo vem sendo incentivado pelo Conselho Nacional de Justiça como alternativa para desafogar o Poder Judiciário.

Além disto, as pessoas que buscam a mediação podem escolher ser ou não assistidas por advogados ou por defensores públicos. Em alguns poucos casos, a participação destes é obrigatória por Lei, a depender da natureza da ação e do tipo de resultado que se busca obter.

Ademais, é possível realizar mediação em casos relacionados a particulares, empresas

rgãos públicos, ou oriundos de conflitos que envolvam a Administração Pública direta ou indireta, bem como Autarquias ou Fundações, ou seja: a mediação tem amplíssima aplicabilidade.

Em alguns casos, a resolução da questão é alcançada em menos de (1) um mês, embora o prazo médio para a conclusão seja evidentemente maior.

Para casos mais complexos qualquer parte que se sinta lesada pode utilizar-se da **ARBITRAGEM** desde que previamente acordado em contrato ou outro instrumento, sempre de maneira expressa.

No **PROCEDIMENTO ARBITRAL**, os prazos podem ser livremente pactuados entre as partes, o que significa dizer que desde o seu início, podem os envolvidos conhecer de antemão as datas de todos os atos, tais como audiências, diligências, oitiva de testemunhas, entrega de relatórios periciais, entre outros. É até mesmo possível conhecer a data da sentença final já no início do processo.

Por ser o meio de resolução de conflitos mais rápido e eficaz que existe, seu custo muitas vezes é elevado se comparado com os processos judiciais ordinários. No entanto, trata-se do melhor meio para quem busca uma solução rápida e efetiva, e principalmente, a quem se interessa pela plena confidencialidade de todos os documentos e informações que vierem a ser apresentados ou produzidos ao longo do procedimento.

Agora que você já sabe quanto tempo deve demorar um processo e conhece as principais diferenças entre a ação judicial dos tribunais, a mediação e a arbitragem, caso tenha algum processo em andamento e gostaria de consultar o que poderia ser feito para agilizar, consulte um advogado ou procure a **DEFENSORIA PÚBLICA** de sua cidade.

...ou consulte a CIMEC!

SE QUISER CONSULTAR DE  
MANEIRA ONLINE E GRATUITA O  
QUE PODERIA SER FEITO NO  
SEU CASO, CLIQUE AQUI.





# 1º CURSO PARALEGAL BÁSICO DE MEDIAÇÃO

**Aulas 100% online (método EAD)**

**R\$ 800 à vista ou  
em até 12x no cartão**

**PARA SABER MAIS, CLIQUE NO LINK ABAIXO E  
CONFIRA A APRESENTAÇÃO DO PROFESSOR  
CARLOS SAVOY, COORDENADOR DA CIMEC,  
FALANDO SOBRE ESTE PROGRAMA INÉDITO  
NO BRASIL.**



<https://www.youtube.com/watch?v=S3Fd7ijLW2Q>

# INFORMAÇÕES DIRECIONADAS

Todos os dias, nosso site, informativo digital, e-mail marketing, jornal e nossas páginas em três redes sociais são acessadas por milhares de profissionais que buscam informações atuais, precisas e seguras sobre o comércio exterior.



## ANUNCIE

[SINDICOMIS@SINDICOMIS.COM.BR](mailto:SINDICOMIS@SINDICOMIS.COM.BR)  
(11) 3255-2599



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



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

— REPRESENTANTE OFICIAL —



#2249012003

# A ACTC É A PRIMEIRA ASSOCIAÇÃO HABILITADA PARA EMITIR O BL ELETRÔNICO DA FIATA

*Saiba como emitir o FIATA FBL em versão digital de forma rápida e simples*

**O** Conhecimento de Transporte Multimodal Negociável FIATA (FBL) agora está disponível em formato paperless (ou seja, digital), por meio de TMSs e outras plataformas.

Os membros da FIATA e do SINDICOMIS / ACTC podem facilmente emitir FBLs eletrônicos de forma segura, por meio das suas ferramentas diárias.

Cada documento é registrado num livro-razão inalterável e pode ser verificado a qualquer momento por todos os envolvidos que interatuam com o documento.

## Quais são os principais benefícios?

### Economize tempo e dinheiro

Emita documentos eletrônicos em segundos e evite os custos gerados por documentos em papel.

### Otimize seus processos

Emita FBLs sem papel diretamente de seu TMS e evite a entrada duplicada de dados.

### Proporcione confiança e segurança

Possibilite que seus parceiros verifiquem, a qualquer momento, a validade do eFBL, sua identidade e a integridade do conteúdo do documento.

### Atinja suas metas de sustentabilidade

Adote uma solução verde. Ajude a economizar papel e serviços de courier desnecessários.

### Aproveite a flexibilidade de formatos

Escolha o formato em que deseja compartilhar seu FBL com as partes interessadas: em um formato paperless (PDF) ou impresso.



# FIATA eFBL

## Como começar a emitir o FIATA e-FBLs?

Preencha o formulário FIATA FBL disponível em eFBL - Freight-Forwarders - Onboarding form (typeform.com).

A FIATA verificará se sua empresa está de acordo com todas as condições para emitir o FIATA e-FBL (isto é, se ela é membro da Associação Nacional e se tem um seguro de responsabilidade civil válido).

Realize o pagamento do pacote, conforme a tabela:

PACOTE	PREÇO BASE	PREÇO ACTC
25	USD 75.00	USD 50.25
100	USD 300.00	USD 201.00
500	USD 1,500.00	USD 1,005.00
1.000	USD 3,000.00	USD 2,010.00
> 1.000	USD A consultar	

Pronto! Comece a emitir o FIATA e-FBL por meio da ferramenta escolhida.

## Onde posso emitir os FIATA e-FBLs?

Atualmente, os TMSs abaixo, fornecedores de eBLs e outras plataformas assinaram o acordo para implementar o FBL sem papel.



## 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](http://www.sindicomis.com.br), e-mail: [actc@sindicomis.com.br](mailto:actc@sindicomis.com.br) | Produção: SZS Comunicação | e-mail: [redacao@szscomunicacao.com.br](mailto:redacao@szscomunicacao.com.br) | Editor: Sérgio Said Mtb 36.000 | Revisora: Nathália Said

VERSÃO 100% ELETRÔNICA

# FIATA E-FBL

COM VALORES ESPECIAIS PARA  
ASSOCIADOS DA ACTC

**CONHEÇA JÁ**



## THEODOCIO ATHERINO, CEO DA COMEXPERT NEUTRAL SOLUTIONS, CONTA SOBRE SUA CARREIRA E EXPERIÊNCIA COMO ASSOCIADO

O SINDICOMIS e a ACTC começaram a entrevistar associados. As entrevistas têm como temas centrais suas percepções sobre este meio, os desafios enfrentados em suas carreiras, a história das suas empresas e seus testemunhos sobre o valor de ser um associado.

A primeira dessas reportagens foi com Theodocio Atherino, CEO da Comexpert Neutral Solutions, à qual você pode assistir em duas partes:

<https://www.youtube.com/watch?v=ElbD7mmJmyQ>

<https://www.youtube.com/watch?v=22sad5smGPs>

**Você é um associado e gostaria de ser entrevistado também?**

Será um prazer ouvir seu relato! Entre em contato conosco e agendaremos um horário junto à nossa equipe de comunicação. Nosso e-mail é [sindicomis@sindicomis.com.br](mailto:sindicomis@sindicomis.com.br).



## LEI AUTORIZA USO DE DRAWBACK SUSPENSÃO PARA COMPRA DE SERVIÇOS

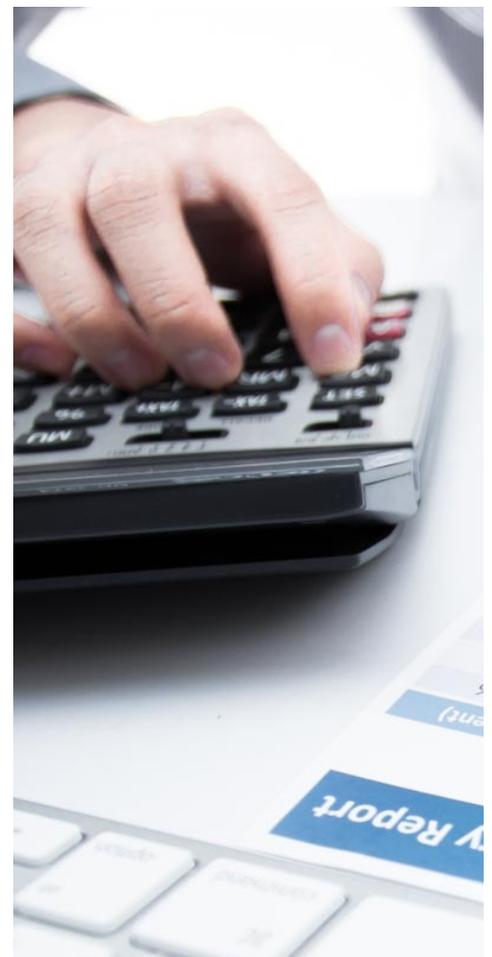
A Lei nº 14.440 que autoriza a inclusão de serviços no regime de drawback suspensão, entre outras disposições, foi sancionada em 5 de setembro. A medida permite que os exportadores brasileiros adquiram serviços importados ou domésticos com suspensão do pagamento da contribuição para PIS/Pasep e da Cofins, desde que esses serviços sejam direta e exclusivamente vinculados à exportação ou à entrega, no exterior, de produto resultante da utilização do mecanismo de drawback.

Com a nova legislação – que entrará em vigor em janeiro de 2023, para cumprir as regras fiscais do país –, os serviços relacionados à exportação de bens, como transporte, seguro, manejo e armazenagem de cargas, terão tratamento semelhante ao aplicado às mercadorias utilizadas na fabricação de itens vendidos ao exterior, gerando redução de encargos e maior competitividade para os

exportadores locais.

A iniciativa ganha relevância no contexto do crescente aproveitamento de serviços por outros setores da economia, sobretudo o industrial, por meio das cadeias globais e regionais de valor. Dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) apontam que os serviços representam 35,7% do valor adicionado às exportações brasileiras de bens manufaturados.

O trabalho, disponível na página da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), foi conduzido no âmbito de Acordo de Cooperação Técnica firmado entre o Ministério da Economia e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), tendo como escopo o G20 – grupo das 20 maiores economias do mundo.





**Quais informações devem constar na Fatura Comercial (Commercial Invoice) da exportação? Qual legislação orienta a respeito?**

A fatura comercial, elaborada pelo exportador, é um documento de natureza contratual que espelha a operação comercial entre o exportador brasileiro e o importador estrangeiro. Não há legislação brasileira na exportação estabelecendo o contido neste documento. Este dependerá da legislação do país importador. A título comparativo verifique o art. 557 do Decreto nº 6.759/2009 – Regulamento Aduaneiro, que trata deste documento na importação.

**É permitido realizar importação em reais?**

Informamos que a importação de mercadorias e serviços pode ser efetuada em qualquer moeda conversível, segundo o art. 8º da Circular BCB nº 3.691/2013. É permitido às pessoas físicas e jurídicas residentes, domiciliadas ou com sede no País pagar suas obrigações com o exterior:

I - em moeda estrangeira, mediante operação de câmbio; e

II - em moeda nacional, mediante crédito à conta de depósito, titulada pela pessoa física ou jurídica residente, domiciliada ou com sede no exterior, aberta e movimentada no País nos termos da legislação e regulamentação em vigor.

Ressaltamos que os pagamentos poderão ser realizados em qualquer moeda, e para efetuar-los em reais, na importação de mercadorias/serviços, o exportador deverá abrir uma conta no Brasil (CC5) para recebimento em moeda nacional, ou seja, conta no Brasil para estrangeiro que reside no exterior.

**Qual procedimento deve ser feito para ter a redução a zero do Imposto de Renda sobre os valores pagos, creditados, entregues, empregados ou remetidos ao exterior para o pagamento de despesas na exportação de mercadoria?**

Deverá ser observado pelo interessado e,

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

quando da remessa financeira, pela instituição autorizada a operar no mercado de câmbio:

- se a condição de venda indicada na DU-E é compatível com a realização de despesas no exterior;

- se a diferença entre os valores na condição de venda e no local de embarque da DU-E comporta o valor das despesas no exterior conjuntamente com outras despesas posteriores ao local de embarque;

- e se o campo "observação" contém os dados da operação de pagamento de despesa no exterior em relação aos itens de DU-E.

**No processo de reexportação de admissão temporária, devemos emitir a Nota Fiscal de Saída, considerando o mesmo valor da Nota Fiscal de Entrada?**

Na reexportação da mercadoria admitida temporariamente, deve considerar o mesmo valor (VMLE) na moeda negociada, por exemplo: se admitir a mercadoria por US\$ 1,000, a reexportação deve ser pelo mesmo valor (US\$ 1,000). Em relação à Nota Fiscal de reexportação, como este documento deve ser emitido sempre em Reais, deve utilizar, para converter o valor da moeda negociada (exemplo: de Dólar para Reais), a taxa PTAX 800 – comercial de compra, do dia anterior ao de sua emissão, e deve ser emitida apenas no dia da saída da mercadoria do estabelecimento. Portanto, o valor da Nota Fiscal de Reexportação será sempre diferente do valor da Nota Fiscal da Admissão.

**Qual é o tratamento para importação de software via Internet?**

Os softwares que não se apresentam em meio físico (Internet, licença de uso ou download) não possuem qualquer tratamento

aduaneiro, uma vez que não existe mercadoria envolvida, devendo seguir os procedimentos previstos pelo Bacen para pagamento de serviço.

Uma vez considerada importação de serviços, o pagamento poderá ser efetuado através de transferência financeira, conforme Circular DC/Bacen nº 3.691/2013, desde que observada a legalidade da transação, inclusive de ordem tributária, tendo como base a fundamentação econômica das operações e as responsabilidades definidas na respectiva documentação; podemos comentar, ainda, que a parte relativa a serviços (programas e direitos autorais) está normalmente sujeita a outros tributos (IR, ISS, PIS e Cofins de serviços e CIDE (se for o caso)).

