



ACONTECE

ANO 39 - EDIÇÃO 323 - JANEIRO/ 2024



**VICE-PRESIDENTE ALCKMIN RECEBE LUIZ RAMOS
EM AUDIÊNCIA E ATENDE REIVINDICAÇÃO**

SURPRESA!

Nas próximas páginas, você
conhecerá o novo *Acontece*



Agora, ele é mensal e
traz, além das notícias
do SINDICOMIS, ACTC
e CIMEC, outras, de
diversas editorias, para
subsidiar ainda mais
suas decisões.





EDITORIAL

Avanço no comércio internacional: SINDICOMIS e ACTC unem forças com FIATA para facilitar transporte no Mercosul



LUIZ RAMOS
Presidente do
SINDICOMIS/
ACTC/CIMEC

Em um mundo onde a economia global é impulsionada pelo comércio internacional, a eficiência nos transportes desempenha um papel crucial.

Recentemente, o Sindicato Nacional de Comissárias de Despachos, Agentes Transitários e Intermediários de Carga, Logística e Fretes em Comércio Internacional (SINDICOMIS), juntamente à Associação Nacional das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais (ACTC), uniu forças com a Federação Internacional das Associações de Transitários e Agentes de Carga (FIATA), em uma luta conjunta para promover a necessidade do uso de conhecimento único para todos os modais existentes no Brasil e no Mercosul.

A importância desse movimento reside na compreensão dos desafios complexos enfrentados pelo setor de transporte de cargas, especialmente quando se trata de modalidades multimodais ou de Bill of Lading (BL).

O BL é um documento essencial no comércio exterior, sendo garantia da transparência, segurança e confiança nas transações comerciais internacionais.

Dentre os diversos tipos de BL, destacam-se o Multimodal ou Through Bill Of Lading e o Charter Party Bill Of Lading.

O primeiro, mais complexo, permite o transporte da carga por diferentes modais, como aquaviário, ferroviário, rodoviário e aéreo, ou por diversos

centros de distribuição. No entanto, no Brasil, sua utilização é limitada devido a questões como as variações nas taxas de ICMS entre os Estados. Já o segundo tipo é utilizado em fretamentos de navios por um ou poucos embarcadores em linhas não regulares.

Um BL eficiente e padronizado é necessário para garantir a fluidez do comércio internacional. Ele registra informações essenciais, como o embarque da carga, origem e destino, viagem e datas acordadas. Além disso, serve como documento de comprovação de contratação de serviço de transporte e suas obrigações e responsabilidades, conforme os termos do Incoterm acordado.

Em um mundo em constante evolução tecnológica, é fundamental adaptar os processos de emissão de BL. Tipos como Original na origem, no destino ou um terceiro local, Express Release e Sea Waybill refletem essa mudança. No entanto, é importante observar as regulamentações de cada país e as preferências dos transportadores para evitar erros e atrasos.

Quanto à responsabilidade pela emissão do BL, esta depende da negociação entre exportador e importador, das legislações dos países envolvidos e da negociabilidade do documento. Geralmente, o fornecedor do transporte internacional emite o BL no país de origem, podendo ser o armador, o NVOCC ou o agente de cargas.

Em suma, a colaboração entre o SINDICOMIS, ACTC e FIATA visa promover um ambiente de comércio internacional mais eficiente e transparente. A busca por um conhecimento único para todos os modais não só simplificará os processos logísticos, mas também impulsionará o desenvolvimento econômico e fortalecerá as relações comerciais no Mercosul e além.

É crucial que as autoridades legislativas e executivas reconheçam o valor dessa iniciativa para o avanço das comunidades internacionais e brasileira como um todo.

Diretoria do SINDICOMIS/ACTC se reúne com Geraldo Alckmin e apresenta demandas



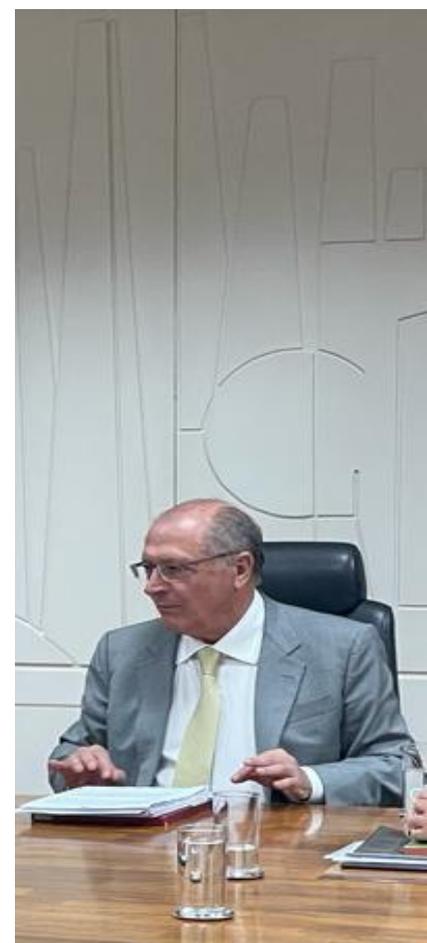
Em 16 de janeiro, diretores do SINDICOMIS / ACTC reuniram-se em audiência com Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), e com Tatiana Prazeres, secretária de Comércio Exterior, em Brasília (DF).

A reunião, que durou em torno de duas horas, teve como foco a discussão de temas de interesse para as categorias econômicas representadas pelas entidades.

Dentre os participantes estavam Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS/ACTC; João Luiz Galvão, diretor secretário; e Oswaldo Gonçalves de Castro Neto, assessor técnico e orientador jurídico.

Entre os assuntos abordados, destacam-se:

* A importância de permitir que a ACTC emita certificados de origem sem a necessidade de intermediação de outras entidades. Esta demanda foi bem recebida e discutida em



detalhes durante a audiência.

* A necessidade de aprimorar a normativa do regime especial de Drawback, levando em consideração casos fortuitos, situações de força maior e eventos alheios à vontade das empresas. Alckmin mostrou interesse em promover melhorias nesse sentido (**leia novidades na próxima matéria**).

* Um projeto de lei que busca estabelecer a exclusividade dos agentes intermediários na contratação de fretes internacionais, visando aumentar a eficiência e a transparência no processo. O projeto foi conversado em detalhes e teve sua relevância reconhecida.

Além disso, Ramos sublinhou a relevância da FIATA na política brasileira de comércio exterior e o papel expressivo deste setor no PIB nacional. As discussões também abordaram as normativas para operações de importação via e-commerce, a fim de aprimorar e otimizar este importante canal de

comércio, e a Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum (LETEC) para empresas de transmissão de energia elétrica, avaliando seu impacto positivo na economia.

“A audiência foi altamente produtiva e evidenciou o comprometimento das autoridades em atender às necessidades das categorias representadas”, afirmou Ramos, ressaltando o entendimento positivo e o compromisso em avançar nas soluções propostas.

Ficou estabelecido que Tatiana Prazeres atuará como a principal interlocutora nas discussões futuras e novas reuniões serão agendadas para dar continuidade aos temas tratados.

“Estamos confiantes de que as propostas debatidas contribuirão para o fortalecimento do comércio internacional brasileiro e para o desenvolvimento econômico do país”, pontuou Ramos.



Conquista: Geraldo Alckmin e Tatiana Prazeres aceitam propostas de mudanças no regime de drawback

A proposta de revisão do regime de drawback apresentada por Luiz Ramos a Geraldo Alckmin e Tatiana Prazeres foi aceita.

Na edição de 7 de fevereiro do Diário Oficial da União, foi publicada a Portaria SECEX nº 295/2024, alterando a Portaria SECEX nº 44/2020, a qual dispõe sobre os regimes aduaneiros especiais de drawback.

Entre as principais mudanças, destacam-se:

- Competência do Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX) para a concessão do regime de drawback suspensão, conforme estabelecido no artigo 9º da Portaria.
- Novos critérios para análise da solicitação de ato concessório de drawback suspensão pelo DECEX, conforme detalhado no artigo 13.
- Procedimentos para solicitação de prorrogação e alteração de titularidade do ato concessório, conforme descrito nos artigos 20 e 24.
- Facilidades no licenciamento automático de mercadorias importadas sob o regime de drawback suspensão, conforme previsto no artigo 26.
- Regras mais claras e específicas para a exclusão e alteração de documentos vinculados ao ato concessório, como detalhado nos artigos 27 e 46.
- Competência do DECEX para concessão do regime de drawback isenção, conforme estabelecido no artigo 57.
- Novos critérios para análise da solicitação de ato concessório de drawback isenção pelo DECEX, conforme detalhado no artigo 60.

Essas alterações representam um avanço significativo para o setor, proporcionando maior agilidade, transparência e segurança jurídica nas operações de comércio exterior para as empresas associadas ao SINDICOMIS e à ACTC.

As disposições da Portaria SECEX nº 295/2024 entrarão em vigor em 1º de março, trazendo um novo horizonte de oportunidades e competitividade para o setor.

Estamos confiantes de que essas mudanças contribuirão para o crescimento e desenvolvimento das empresas importadoras e exportadoras, fortalecendo ainda mais a economia nacional. Continuaremos acompanhando de perto os desdobramentos e trabalhando em prol dos interesses e necessidades das empresas associadas.

Juntos, estamos construindo um futuro mais promissor para o setor de comércio exterior no Brasil.

Abre o olho, Brasil

Fonte: Revista Oeste

Com 1,4 bilhão de bocas para alimentar, a China supre a maior parte da demanda interna por soja com a produção do Brasil. Contudo, a agricultura chinesa tem aumentado a safra — e registrou colheita recorde em 2023.

Os agricultores da China colheram cerca de 20 milhões de toneladas de soja para o ano em questão. O resultado mostra um salto agrícola para os chineses — apesar de ainda manter o país com forte dependência do mercado externo.

De acordo com o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA), a produção chinesa é quase 65% maior que a colheita de dez anos antes. A safra local de 2013 fechou em 12 milhões de toneladas.

A China, o Brasil e a soja

Em 2023, os chineses consumiram 115 milhões de toneladas desse grão, conforme atestam os dados do

USDA. Por volta de 75 milhões de toneladas foram colhidas no Brasil. Assim, as lavouras brasileiras abasteceram por volta de 65% da demanda chinesa.

As duas nações mantêm uma relação de ganhos mútuos nesse mercado. A demanda da China é o grande impulso da safra de soja do Brasil — a maior entre as colheitas do planeta.

O grão é o carro-chefe do agronegócio brasileiro. É a cultura mais cultivada no país, e sua produção gera matérias-primas e insumos utilizados tanto pela pecuária quanto pela indústria.

Ele dá origem a muitos óleos e molhos para a culinária. Além de ser utilizado em indústrias, como as de alimento, higiene, biocombustíveis e automotiva, é base, por exemplo, para rações de aves e suínos. E os chineses mantêm o mais volumoso rebanho de porcos do planeta — e os brasileiros lideram o mercado mundial de carne de frango.



CURSOS

SINDICOMIS/ACTC

*CURSO DE ACEITAÇÃO DE ARTIGOS
PERIGOSOS (ANTIGA CAT. 3 - CURSO INICIAL)*

DE 18 A 21 DE MARÇO

*CURSO DE ACEITAÇÃO DE ARTIGOS
PERIGOSOS (ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA)*

6 E 7 DE MARÇO

INFORMAÇÕES: (11) 3255-2599 | elaine.actc@sindicomis.com.br

Diretor da CISBRA e CESP se reúne com presidente do SINDICOMIS e ACTC para discussão do cenário econômico e político

O Dr. Michel Abdo Alaby, diretor da CISBRA (Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil) e da CESP (Câmara de Comércio e Indústria do Estado de São Paulo), realizou uma visita de alto nível ao SINDICOMIS/ACTC em 30 de janeiro. O encontro teve como objetivo principal a troca de ideias sobre o atual cenário econômico e político do país.

Durante a reunião, o Dr. Alaby e o presidente das entidades, Luiz Ramos, lembraram e discutiram sobre eventos passados que envolveram profissionais renomados no campo do comércio exterior, abrangendo diversos setores da economia, como comércio, indústria e serviços.

O ponto alto foi a discussão sobre possíveis oportunidades de parceria entre as entidades representadas por ambas as partes. Ficou acordado que haverá troca de mensagens no futuro para avaliar interesses mútuos em eventos específicos, com a intenção de estabelecer acordos de cooperação.

Este encontro enfatizou a importância da colaboração entre organizações relacionadas ao comércio exterior e destacou a necessidade de manter um diálogo aberto para explorar oportunidades de cooperação no cenário econômico e político atual.



Primeira reunião do GT-J em 2024 define ações anuais

Em 18 de janeiro, o Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), órgão vinculado ao Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal (COMITEC) do SINDICOMIS/ACTC, realizou sua primeira reunião do ano, já sob o comando da nova coordenadora, Dra. Bruna Antonini.

Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS/ACTC, abriu as atividades. Ele saudou os presentes, desejou um feliz e próspero ano novo e parabenizou a Dra. Bruna pelo planejamento elaborado que seria apresentado oficialmente durante o encontro.

Na semana anterior, Ramos esteve em Brasília (DF), cumprindo agenda com autoridades e dirigentes de órgãos intervenientes do comércio exterior e agências reguladoras. “Estive reunido com o pessoal da Confederação Nacional do Comércio (CNC). Como eles conhecem o trabalho deste Grupo, solicitaram um parecer sobre o novo regimento do CARF, pois se preocupam com possíveis reflexos negativos aos contribuintes e conselheiros que os representam”, disse. Ele complementou que, com base nesse parecer, a CNC proporá as adequações necessárias ao regimento. O estudo será priorizado pelo GT-J.

Ramos relatou sobre o encontro de trabalho que teve com o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, e com a titular da Secretaria do Comércio Exterior, Tatiana Prazeres. Ele revelou que as entidades têm um campo fértil para a apresentação de propostas de mudanças até na própria legislação. “Um exemplo é o regime especial de Drawback, levando em consideração a necessidade de definir os casos fortuitos, situações de força maior e eventos alheios à vontade das empresas. Diante disso, Alckmin mostrou



Luiz Ramos, Bruna Antonini e Giovanni Galvão

interesse em promover melhorias.”

Além disso, o presidente do SINDICOMIS/ACTC orientou que os interessados a integrar o CARF devem encaminhar seus currículos à Dra. Bruna. Ambas as entidades têm um histórico de indicações a conselheiros dos contribuintes aceitas pelo Ministério da Fazenda. “Queremos fazer uma significativa renovação no CARF neste ano”, reforçou Ramos.

A Dra. Bruna parabenizou Ramos pela proximidade e contato com as autoridades, ressaltando a importância dessa troca de informações para que o GT-J possa contribuir e para que os estudos produzidos possam ir adiante. Na sequência, ela deu as boas-vindas ao Dr. Ricardo Eidelchtein e à Dra. Hanna Vieira do Carmo, que passam a integrar o GT-J.

A atualização do Regimento Interno e o planejamento anual – com seu respectivo calendário, prazos e definição dos relatores e revisores – foram apresentados e aprovados. As próximas reuniões ficaram previstas para os dias 29 de fevereiro, 21 de março e 25 de abril.

O parecer do Dr. Giovanni Galvão sobre “Presunção Constitucional de Inocência: Prerrogativa do Contribuinte no Relacionamento com o Fisco” será enviado por ele à Dra. Bruna nos próximos dias.

Os Drs. Cláudio Eidelchtein e Ricardo Eidelchtein enviarão parecer à revisora Dra. Joana Guimarães, no início de fevereiro, sobre o tema “Cobrança de Adicional de Armazenagem após Normativas da ANTAQ”.

Medida Provisória beneficia empresas representadas pelo SINDICOMIS/ACTC com alíquotas reduzidas

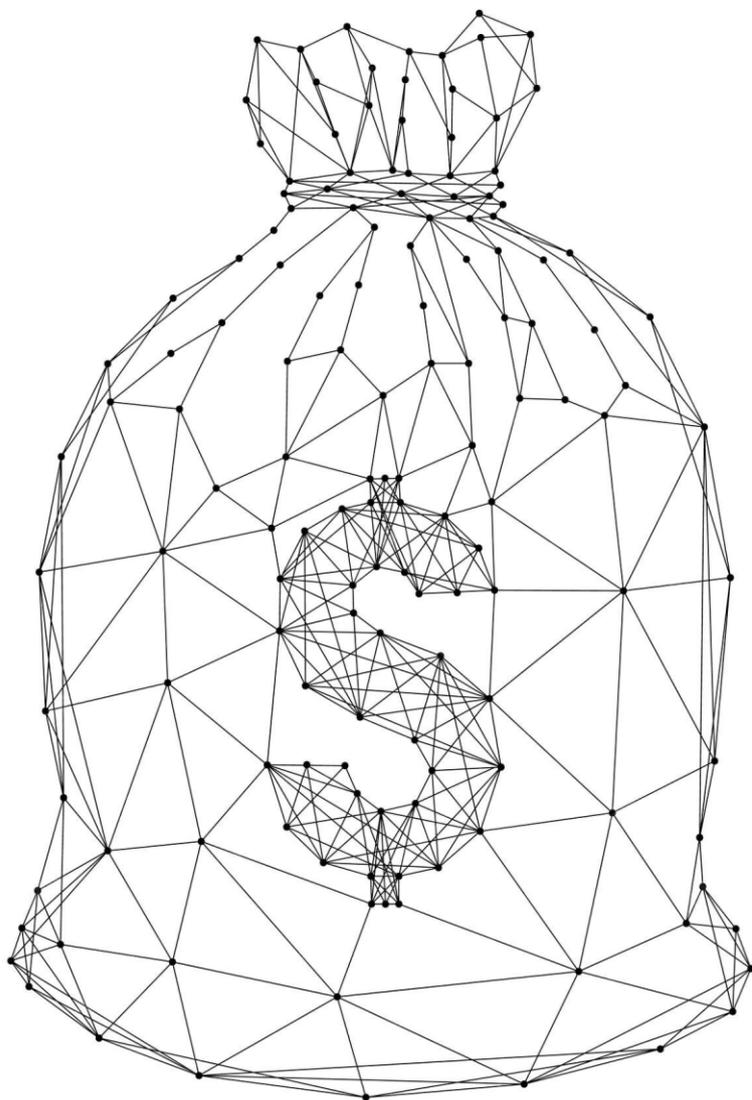
Com a publicação da MP nº 1202/2023, as empresas das categorias econômicas representadas pelo SINDICOMIS/ACTC estão diante de uma oportunidade valiosa para aprimorar sua eficiência fiscal e competitividade no mercado.

O ponto central da MP é a introdução de alíquotas reduzidas da contribuição social para empresas enquadradas em determinados Códigos da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), conforme listado nos Anexos I e II da medida. Esta redução de alíquotas possibilita reduzir custos operacionais. Porém, é essencial destacar que apenas o CNAE relativo à atividade principal da empresa é considerado para este benefício.

Além disso, a medida estipula que, para usufruir das alíquotas reduzidas, as empresas devem manter ou superar o número de empregados que tinham em 1º de janeiro de cada ano-calendário. O descumprimento desta condição pode levar à perda do benefício fiscal.

Outras mudanças trazidas pela MP incluem novas regras sobre compensação de crédito decorrente de decisões judiciais transitadas em julgado, além de conceder autoridade à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil para regulamentar aspectos específicos do texto. Também são revogados certos dispositivos de leis anteriores, o que pode ter um impacto direto nas obrigações fiscais e tributárias das empresas.

Embora a Medida Provisória já esteja em vigor desde a data de sua publicação, é importante notar que alguns de seus artigos só terão efeito a partir de 1º de abril. As empresas devem, portanto, ficar atentas às atualizações e regulamentações adicionais que podem ser divulgadas nos próximos meses pela Secretaria Especial da Receita Federal.





CIMEC
Câmara Internacional de Mediação
e Arbitragem de Conflitos



SECRETARIA NACIONAL DE
JUSTIÇA

MINISTÉRIO DA
JUSTIÇA E
SEGURANÇA PÚBLICA



CURSO PARALEGAL BÁSICO DE MEDIAÇÃO



SECRETARIA NACIONAL DE
JUSTIÇA

MINISTÉRIO DA
JUSTIÇA E
SEGURANÇA PÚBLICA



MEDIAÇÃO PARA ADVOGADOS E GESTORES DE RH



SECRETARIA NACIONAL DE
JUSTIÇA

MINISTÉRIO DA
JUSTIÇA E
SEGURANÇA PÚBLICA



MEDIAÇÃO NAS RELAÇÕES DE CONSUMO

RESOLVA DISPUTAS
COM AGILIDADE NA

CIMEC

*Mediação e arbitragem
eficientes para sua empresa*

 (11) 2391-6044

 camaracimec.com.br





Controvérsias em torno da MP que reonera a folha de pagamentos

Em artigo anterior, destacamos os potenciais benefícios trazidos pela Medida Provisória (MP) nº 1.202, datada de 28 de dezembro de 2023, especialmente focando nas empresas das categorias econômicas representadas pelo SINDICOMIS/ACTC. Agora, neste seguimento, propomos uma análise diferenciada, lançando um novo olhar sobre as disposições da MP e seus impactos mais amplos.

A MP em questão tem gerado preocupações e críticas, não apenas por sua insegurança jurídica, mas também por sua inconstitucionalidade. Ela traz três principais mudanças que afetam as empresas no Brasil:

--> Limitação de créditos tributários: a MP limita o valor dos créditos tributários que as empresas podem utilizar para pagar outros tributos, prejudicando sua capacidade de reduzir suas obrigações fiscais com base em decisões judiciais anteriores.

--> Corte de isenção tributária para eventos: a MP retira boa parte da isenção tributária que beneficiava o setor de eventos, impactando negativamente essa indústria que já estava se recuperando dos efeitos da pandemia da Covid-19.

--> Reoneração da folha de pagamentos: a medida reintroduz a tributação sobre a folha de pagamentos de 17 setores que possuem altos índices de empregabilidade no país. As alíquotas variam de 10% a 15% e incidirão apenas sobre a parcela dos salários correspon-

dente a um salário mínimo, resultando em um montante adicional com uma incidência de 20%. Além disso, essas alíquotas aumentarão gradativamente até 2028, com a medida entrando em vigor em abril.

A FecomercioSP, juntamente a outras entidades, argumenta que a MP é inconstitucional por várias razões. Primeiramente, ela cria um ambiente de imprevisibilidade para o planejamento das operações empresariais e, em segundo lugar, revoga uma decisão previamente aprovada no Legislativo, violando o princípio da separação dos poderes.

Além disso, a FecomercioSP destaca que a MP foi emitida sem qualquer diálogo com o setor produtivo, que será diretamente afetado pelas mudanças. Isso é

particularmente problemático, pois o Congresso Nacional já havia aprovado um projeto de lei semelhante, o que demonstra uma falta de respeito pela decisão democrática do parlamento.

A MP 1.202/2023 representa custos adicionais e restrições tributárias para as empresas, prejudicando seu planejamento quanto à geração de empregos e investimentos em 2024. O setor de eventos, em particular, sofrerá impactos significativos, considerando que ainda está se recuperando dos efeitos econômicos da pandemia da Covid-19.

A limitação dos créditos tributários viola o direito reconhecido pelo Judiciário das empresas de compensarem seus tributos sem entraves, o que é contrário à Constituição Federal. A justificativa do Ministério da Fazenda para a MP está relacionada à necessidade de cumprir metas fiscais, destacando a limitação da base de recolhimento do governo devido a decisões passadas.

Como alternativa, a FecomercioSP defende a adoção de medidas de controle de despesas e destaca a importância de uma Reforma do Estado para aprimorar a qualidade dos gastos públicos e garantir um sistema tributário justo e coerente.



Anunciados durante a Cúpula do Mercosul, os US\$ 10 bilhões para projetos de integração da América do Sul irão para um fundo gerido conjuntamente pelas instituições financeiras envolvidas, anunciou nesta terça-feira (12) a ministra do Planejamento, Simone Tebet. Segundo a ministra, projetos em andamento terão prioridade para acelerar as obras nos estados de fronteira.

A divisão dos recursos ocorrerá da seguinte forma: US\$ 3,4 bilhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), US\$ 3 bilhões do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), US\$ 3 bilhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômicos e Social (BNDES) e US\$ 600 milhões do Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata). Os recursos do BNDES, esclareceu Tebet, não financiarão projetos em outros países, apenas obras de prefeituras e governos estaduais dentro do Brasil.

A maior parte das obras, explicou a ministra, está contemplada no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o que não trará custos extras ao Orçamento. “Para o Orçamento de 2024, não tem um centavo a mais do que está previsto. Os projetos de médio prazo estão dentro do



Fundo administrará
US\$ 10 bilhões
para integração
sul-americana



orçamento do PAC, previsto até 2027”, declarou a ministra. Dessa forma, o dinheiro para as obras virá tanto do fundo de US\$ 10 bilhões como do Novo PAC.

A prioridade para os projetos em andamento, explicou Tebet, também tornará factível a execução das obras dentro do prazo, à medida que os licenciamentos ambientais estão concluídos e as licitações estão em execução. “Daqui a 20 anos, pode haver outras artérias [de integração comercial]. No caso das estradas, as obras licenciadas e liberadas. O que estamos fazendo é modernizar infraestruturas precárias, o que não exigirá novos licenciamentos”, explicou.

Eixos

A ministra explica que há 124 projetos do PAC, mas o governo escolheu cerca de 10 projetos prioritários que receberão financiamento do fundo. As rotas principais estão divididas em cinco eixos: Ilha das Guianas (Norte do Brasil com Guiana, Guiana Francesa, Suriname e Venezuela); Manta-Manaus (Norte do Brasil com Colômbia, Equador e Peru); Quadrante Rondon (Acre, Mato Grosso, Rondônia, Bolívia e Peru); Capricórnio (Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina, Argentina, Chile e Paraguai); e Porto-Alegre-Coquimbo (Rio Grande do Sul, Argentina, Chile e Uruguai).

Nos próximos meses, explicou a secretária de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento do Ministério do Planejamento, Renata Amaral, será definido o funcionamento do fundo. Haverá uma série de reuniões para definir quem vai gerir o fundo, como ocorrerá a divisão dos valores e a internalização do crédito de cada país. “Na semana passada, foi assinada uma declaração de intenção de criar o fundo. Agora, vamos estruturar a governança”, explicou.

O secretário de Articulação Institucional do Planejamento, João Villaverde, informou que as instituições financeiras que fazem parte do fundo vão ajudar as prefeituras e os estados na estruturação dos projetos. “Muitos governos locais não têm capacidade de pessoal para elaborar os projetos”, disse.



Ganhos

Segundo Simone Tebet, o ganho para o comércio exterior brasileiro é incalculável quando todas as obras estiverem prontas. Só no caso das rotas que passam pela Bolívia, pelo Paraguai e pelo norte da Argentina, as mercadorias levarão 20 dias a menos, em média, para chegar à Ásia. “Com os países com que temos comércio, daria para fazer uma estimativa, mas a integração poderá impulsionar o comércio com a China via portos chilenos, por exemplo. A gente só vai saber quando tudo estiver pronto”.

A ministra citou exemplos de anomalias que ocorrem atualmente no comércio por causa da falta de integração entre os países sul-americanos. Em 2022, Rondônia comprou US\$ 2,7 milhões de azeitonas do Peru, mas a mercadoria teve de passar pelo canal do Panamá, chegar ao Brasil pelo Porto de Santos (SP) e percorrer quase todo o país pelas estradas, multiplicando por cinco a distância de 2 mil quilômetros entre o estado e as áreas produtoras no país vizinho.

No ano passado, o Amapá exportou US\$ 200 milhões em ouro, principalmente para o Canadá, por via aérea, passando pelo Aeroporto de Guarulhos (SP). Somente 1% das vendas externas do estado destinou-se à Guiana Francesa, território com o qual o Amapá tem 200 quilômetros de fronteira. Mato Grosso e Mato Grosso do Sul importaram US\$ 4 bilhões em fertilizantes no ano passado pelos Portos de Santos e de Paranaguá (PR), a maior parte deles comprados de países banhados pelo Oceano Pacífico.

“Quando as rotas estiverem funcionando, poderemos falar em um novo plano de integração sul-americana a cada quatro anos. O Brasil historicamente foi muito acostumado a olhar as rotas para a Europa via Oceano Atlântico. Com o mercado aberto da Ásia, o caminho mais fácil é pelo Pacífico”, justificou a ministra.



REGISTRO

Diante da paralisação dos auditores fiscais da Receita Federal, estas entidades propuseram uma ação coletiva aos seus associados e filiados. Confira o comunicado.

Comunicado urgente aos associados e filiados **Prezados Associados e Filiados,**

Esperamos que este comunicado encontre todos vocês bem. Estamos escrevendo para informar que, atualmente, enfrentamos uma situação crítica que afeta diretamente os interesses de nossos clientes.

Os auditores fiscais da Receita Federal estão em greve, o que pode resultar em atrasos e complicações nas operações de desembarço de cargas nos aeroportos de Viracopos e Guarulhos, bem como no Porto de Santos, durante a semana de 22 a 26 de janeiro. A alfândega de Salvador também será afetada a partir de terça-feira (23).

Entendemos a importância de manter as operações comerciais fluindo de maneira eficiente, e é por isso que estamos tomando medidas para defender os interesses de nossos clientes e associados durante esse período de greve.

Nossa entidade, por meio de sua assessoria jurídica, está pronta para agir em prol da categoria, e estamos contando com o apoio de todos os associados e filiados para promover ações coletivas que minimizem os impactos dessa situação.

Para contribuir com essa causa, estabelecemos a seguinte política de adesão:

Associados: contribuição de R\$ 2.000,00.

Não Associados: contribuição de R\$ 3.500,00.

Essas contribuições serão fundamentais para financiar as ações que empreenderemos em nome de nossos associados e filiados durante a greve dos auditores fiscais da Receita Federal.

Pedimos a todos que considerem sua participação nesta iniciativa, pois, juntos, somos mais fortes e capazes de defender nossos interesses e os de nossos clientes.

Estamos à disposição para fornecer mais informações e esclarecimentos sobre como você pode se envolver nesse esforço conjunto. Por favor, entre em contato conosco caso tenha alguma dúvida ou precise de assistência adicional.

É importante lembrar que, durante a greve, apenas as liberações de cargas perecíveis, vivas, perigosas, medicamentos e alimentos serão realizadas nos locais afetados.

Agradecemos pela compreensão e pelo apoio de todos os associados e filiados neste momento desafiador.

Atenciosamente,

SINDICOMIS e ACTC

Governo amplia Novo Processo de Importação no Portal Único de Comércio Exterior

Em 28 de janeiro, o governo federal anunciou uma expansão do Novo Processo de Importação (NPI) dentro do Portal Único de Comércio Exterior, marcando uma importante atualização nas operações comerciais do país.

A partir desta nova versão, empresas brasileiras terão a capacidade de realizar importações por encomenda e aproveitar os benefícios dos regimes de Drawback Suspensão e Isenção. Estes regimes proporcionam uma vantagem competitiva, uma vez que isentam de tributos os insumos utilizados na produção de bens destinados à exportação.

Uma das principais mudanças é a eliminação do licenciamento de importação para operações amparadas pelos regimes aduaneiros mencionados, reduzindo substancialmente os custos associados a essas transações. Em 2023, mais de 230 mil licenças de importação foram emitidas para a aquisição de insumos sob os regimes de Drawback Suspensão e Isenção.

Com essa medida, o Portal Único de Comércio Exterior está apto a processar até 70% das importações do Brasil. Para alcançar a meta de processar 100% das operações até o final de 2024, a integração das funcionalidades de importação por modal aéreo, por modal terrestre e as relacionadas à Zona Franca de Manaus será essencial.

O lançamento desta atualização coincide com o Dia Internacional do Comércio Exterior, o que torna a notícia ainda mais relevante para a comunidade do setor.

Pagamento de taxas por débito automático

Outra novidade desta versão é a possibilidade de os órgãos anuentes efetuarem a cobrança de taxas por meio do Portal Único de Comércio Exterior, permitindo o débito automático em conta corrente.



A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) será a primeira a adotar esse método, com a taxa sendo recolhida diretamente no Portal Único a partir de abril de 2024. Isso elimina a necessidade de acesso ao sistema da ANVISA para gerar uma Guia de Recolhimento da União (GRU), tornando o procedimento mais ágil.

Com a cobrança automatizada, o valor da taxa será debitado da conta bancária do importador com confirmação imediata do pagamento, eliminando o atraso médio de 48 horas que atualmente ocorre e permitindo que a ANVISA inicie imediatamente a análise da licença de importação.

Simplificação e redução

O Portal Único de Comércio Exterior é uma iniciativa do governo federal que busca reduzir a burocracia, encurtar prazos e diminuir os custos envolvidos nas operações de exportação e importação no Brasil, com o objetivo de atender de forma mais eficiente às demandas do comércio exterior.

Os principais objetivos do programa incluem a reformulação dos processos de exportação e importação, tornando-os mais eficientes e harmonizados, além de criar um guichê único que centraliza a interação entre o governo e os operadores privados que atuam no comércio exterior.



FIATA stands firm in support of ICAO and IATA's extended collaboration on setting global standards for the safe carriage of dangerous goods by air



The International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) welcomes the recent agreement between the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Air Transport Association (IATA) to extend their longstanding cooperation on establishing and implementing global standards for the safe carriage of dangerous goods by air. This renewed cooperation reinforces the longstanding collaboration between ICAO, FIATA and IATA to ensure the highest standards of safety in the airfreight sector, including through professional training and certification such as the well-established ICAO-FIATA Dangerous Goods by Air Training Programme.

FIATA is a longstanding partner of ICAO and active member of TRAINAIR Plus, an ICAO cooperative network of civil aviation training centres developing training courses based on a standardised methodology aimed at maintaining and monitoring high standards of training and competency for aviation personnel worldwide and in a cost-effective manner. One of FIATA's top priorities is to build capacity within the logistics and freight forwarding industry. Noting that safety is a cornerstone of the global supply chain, FIATA recognises the importance of institutional cooperation between the three organisations to ensure a globally aligned and practical approach to ensure the safe carriage of dangerous goods by air in today's evolving marketplace. The ICAO-FIATA Dangerous Goods by Air Training Programme, developed by FIATA and ICAO as the global standard-setting agency for dangerous goods, and in alignment with the ICAO technical instructions and IATA Dangerous Goods Regulations, reflects FIATA's unwavering commitment to offering an accessible programme to the industry.

The ICAO-FIATA Dangerous Goods by Air Training Programme is an official course from both ICAO and FIATA designed to comply with the ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) which amplifies the basic provisions of Annex 18 to the Convention on International Civil Aviation and contains all the detailed instructions necessary for the safe international transport of dangerous goods by air. The course provides professionals with the essential knowledge and skills required to handle dangerous goods safely and in compliance with international regulations and is listed as one of the recognised dangerous goods course requirements in the IATA Cargo Agency Conference (CAC) resolutions. The renewed cooperation between ICAO and IATA further reinforces this globally recognised training programme, paving the way for further collaboration with FIATA.

FIATA Director General Stéphane Graber said of the development: "This extended collaboration between ICAO and IATA reinforces our collective commitment to enhancing safety standards in the air transport of dangerous goods. FIATA remains dedicated to providing industry-leading training programmes that empower professionals to navigate the complexities of global logistics securely, no matter the mode of transport."

FIATA encourages individuals and organisations to explore this training programme, which supports and educates the industry workforce to ensure compliance with existing regulations, contributing to a safer and more efficient global supply chain. FIATA welcomes interested training centres to become accredited by ICAO and FIATA to nurture the necessary high standards and safety awareness in the logistics industry. For inquiries and applications, please contact us at training@fiata.org.

For those seeking foundational knowledge on Dangerous Goods' regulations, FIATA recently published a comprehensive Dangerous Goods Brochure accessible here: [Introduction to the Regulations for the Safe Handling and Transport of Dangerous Goods, 3rd Edition](#).

For more information about FIATA's training initiatives and resources, please visit www.fiata.org.

About FIATA

FIATA International Federation of Freight Forwarders Associations is a non-governmental, membership-based organisation representing freight forwarders in some 150 countries. FIATA's membership is composed of 114 Associations Members and more than 6,000 Individual Members, overall representing an industry of 40,000 freight forwarding and logistics firms worldwide. Based in Geneva, FIATA is 'the global voice of freight logistics' and has proven expertise in vocational training with its internationally recognised Diploma in Freight Forwarding. www.fiata.org



FAÇA PARTE DA FIATA

FILIANDO-SE POR MEIO DA ACTC/SINDICOMIS
SUA EMPRESA GANHA **50% DE DESCONTO***

ALGUNS DOS BENEFÍCIOS EXCLUSIVOS AOS ASSOCIADOS

ADVOCACIA

SUSTENTABILIDADE
GRUPO CARGO INTEGRITY

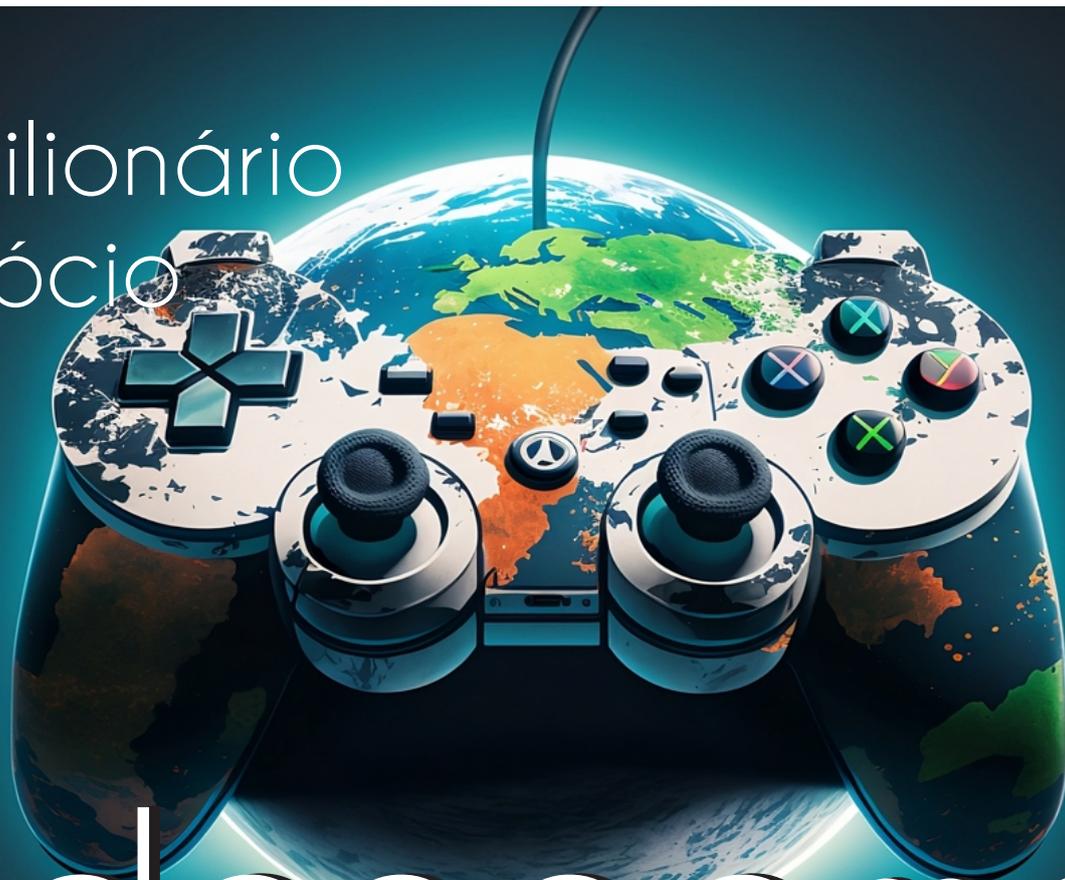
DIGITALIZAÇÃO

BL DIGITAL SEGURO FIATA
VERIFICAÇÃO DE DOCUMENTOS FIATA
FREIGHT-PAY
FIT ALLIANCE

TREINAMENTOS

DIPLOMAS FIATA
PROGRAMA ICAO/FIATA
CARGA PERIGOSA
VERIFICAÇÃO DE DIPLOMAS OU CERTIFICADOS
PRÊMIO JOVENS PROFISSIONAIS DE LOGÍSTICA

O bilionário
negócio
dos



videogames

Com 666 milhões de jogadores de videogames e um lucro de US\$44 bilhões por ano, a China possui o mercado de jogos mais lucrativo do mundo.

A indústria está em franco desenvolvimento no país e mira a internacionalização, estreitando relações inclusive com o Estado de São Paulo. Uma comitiva composta por empresas líderes do mercado chinês esteve, em 14 de janeiro, no Palácio dos Bandeirantes.

O grupo composto por empresas líderes de mercado como Kwai, NetEase Games e Mihoyo, se reuniu com o vice-governador, Felício Ramuth, e com representantes das Secretarias Estaduais de Negócios Internacionais e da Cultura, Economia e Indústria Criativas.

Thiago Nogueira, subsecretário de Ações Institucionais e de Comércio Exterior da pasta

de Negócios Internacionais, mencionou estatísticas sobre a movimentação do comércio eletrônico no Brasil. “A estimativa é que o país movimente cerca de 40 bilhões de dólares. Isso significa algo em torno de 395 milhões de operações de compra e venda eletrônicas, e 45% desse comércio está no Estado de São Paulo”, disse.

Nogueira também apresentou o projeto da Secretaria com o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) para desenvolver uma plataforma online focada em ampliar a participação das empresas de SP nos fluxos de comércio e investimentos internacionais, sobretudo das micro, pequenas e médias empresas. “Por meio de um banco de dados, que conta com mais de 4 milhões de usuários, as empresas paulistas poderão se conectar a novos clientes, fornecedores ou parceiros”, explicou o subsecretário.

Os ataques Houthi estão começando a remodelar os fluxos de transporte marítimo

Fonte: Washington Post



No momento em que as cadeias de abastecimento globais finalmente voltaram ao normal, os houthis, guerrilheiros rebeldes no Iêmen, começou a atacar navios porta-contentores e petroleiros que passavam pelo Mar Vermelho.

Os contínuos ataques dos Houthis, militantes apoiados pelo Irão, aumentaram os custos globais de transporte marítimo, fizeram com que os transportadores de carga ou os seus clientes optassem por rotas alternativas mais



longas da Ásia para a Europa e os Estados Unidos, e levantaram alarmes sobre os custos económicos de um conflito mais amplo.

No meio da incerteza sobre quanto tempo durarão os



STOP WAR

ataques, os fabricantes e retalhistas já estão a sentir as consequências económicas. As montadoras Tesla e Volvo disseram nos últimos dias que iriam paralisar fábricas na Alemanha devido à escassez de peças ligada à interrupção. A petrolífera britânica Shell interrompeu todos os seus embarques através do Mar Vermelho.

Cadeia de suprimentos quebrada

Nos últimos quatro anos, as cadeias de abastecimento globais resistiram à pandemia do coronavírus, alterando os padrões de compra dos consumidores, uma inflação recorde e uma guerra inesperada na Europa. Nos últimos meses, uma grave seca limitou o acesso ao Canal do Panamá e forçou o transporte de parte da carga através do istmo por via férrea em vez de navio.

Agora, o agravamento do conflito no Médio Oriente ameaça o comércio rotineiro.

O graneleiro grego Zografia foi atingido por um míssil um dia depois de um navio norte-americano, o Gibraltar Eagle, ter sido atingido num ataque semelhante. Num incidente separado que ocorreu na mesma hora na terça-feira, quatro pequenos barcos chegaram a cerca de 400 metros de um navio no Mar Vermelho, a norte da Eritreia, mas foram afastados por tiros de armas ligeiras, de acordo com um relatório das Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido.

Os Houthis começaram a atacar navios no Mar Vermelho após a eclosão da guerra entre Israel e o grupo terrorista Hamas no início de outubro.

Rotas de navegação

Devido aos recentes ataques no Mar Vermelho por militantes Houthi, os navios que normalmente utilizam o Canal de Suez estão a ser desviados para o extremo sul de África, por enquanto.

Os guerrilheiros dizem que têm como alvo navios ligados a Israel ou aos seus aliados



norte-americanos e britânicos. Os carregadores asiáticos com destino aos portos locais estão entregando suas cargas sem serem molestados.

Desde o início dos combates no Médio Oriente, o custo do transporte de um container padrão da China para a Europa disparou para mais de 4.700 dólares, contra menos de 1.000 dólares, de acordo com o índice Freightos. É um aumento dramático, mas fica aquém do pico da era pandémica de cerca de 15.000 dólares há dois anos.

Os custos de envio não aumentaram ainda mais porque a indústria tem muita capacidade ociosa.

Em resposta aos obstáculos na cadeia de abastecimento durante a pandemia, transportadoras de carga como a Maersk e a Hapag-Lloyd encomendaram dezenas de novos navios porta-contentores. Essa capacidade adicional está a permitir à indústria absorver a actual perturbação, reafectando os navios às rotas marítimas mais longas em torno do Cabo da Boa Esperança.

Os lucros da Maersk no último trimestre caíram para US\$ 521 milhões, ante US\$ 8,9 bilhões no mesmo período do ano anterior. A receita trimestral caiu quase pela metade. Em Novembro, a Maersk disse que tinha reduzido a sua força de trabalho no ano passado em 7.000 pessoas e planeava mais 3.500 cortes de empregos este ano.

Quando a Maersk e outras companhias marítimas de contêineres divulgarem seu próximo lote de resultados financeiros em algumas semanas, os números deverão parecer muito melhores. Afinal, graças à forte procura, conseguiram aumentar as taxas acima de qualquer aumento nos seus próprios custos com seguros e combustível.

Chega ao Supremo ação contra exclusividade na contratação de portuários avulsos

FONTE: STF

Três entidades do setor portuário questionam, no Supremo Tribunal Federal, os parâmetros para a contratação de trabalhadores portuários avulsos previstos na Lei dos Portos. A questão é objeto da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7591, distribuída ao ministro Edson Fachin.

De acordo com o artigo 40, parágrafo 2º, da Lei 12.815/2013, a contratação de trabalhadores de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo de emprego por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados no Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo). A ação contra esse dispositivo foi ajuizada pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) e pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Reserva de mercado

Segundo as entidades, o critério de exclusividade cria, na prática, uma reserva de mercado para os trabalhadores avulsos e dificulta a criação de empregos permanentes como forma de preservar os trabalhos portuários diante da automação e da modernização do setor. A pretensão é que o dispositivo seja interpretado de forma a atribuir prioridade, e não exclusividade, aos avulsos, permitindo a contratação de portuários não registrados no Ogmo.

As associações e a confederação argumentam que isso garantiria a continuidade dos serviços quando não houver trabalhadores registrados no órgão gestor interessados ou em condições de assumir o vínculo empregatício.

Para as entidades, a previsão de exclusividade viola os princípios constitucionais da liberdade de profissão, da igualdade entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o avulso, da livre iniciativa e da livre concorrência.



ANTT aprimora pisos mínimos de frete

FONTE: ANTT

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) anunciou nesta quinta-feira (18), durante a 973ª Reunião de Diretoria da ANTT (ReDir), a conclusão do processo de atualização dos pisos mínimos de frete, com a implementação de aprimoramentos na metodologia vigente. O desdobramento desse processo, registrado sob o número 50500.170554/2023-13, foi conduzido em resposta às demandas do mercado e à necessidade de ajustes nos insumos que compõem a Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020.

A legislação que estabeleceu a obrigatoriedade da ANTT publicar os pisos mínimos de frete foi promulgada em 2018 e, desde então, passou por diversos ciclos regulatórios para aprimorar a metodologia e considerar as variáveis do mercado de transporte rodoviário de cargas.

Buscando maior consistência e embasamento técnico, a ANTT contratou a Universidade de São Paulo (USP) para aprimorar o modelo. Entre 2018 e 2020, foram realizados ciclos regulatórios, cada um incorporando participação social e estudos mais aprofundados, culminando na Resolução nº 5.867, de 2020.

Nos anos subsequentes, a ANTT promoveu três audiências públicas, recolhendo subsídios e contribuições do mercado. Isso levou a agência a realizar pesquisas de mercado em 2022 e 2023 para embasar a revisão dos insumos.

"Ano passado, a ANTT optou por conduzir um novo ciclo regulatório, desta vez inteiramente interno. Com a abertura da Tomada de Subsídios nº 2, recebemos contribuições e consultamos internamente todas as nossas áreas. A conclusão foi a necessidade de atualizar insumos, atendendo à demanda do mercado por pesquisas mais abrangentes e profundas", explicou o diretor geral

da ANTT, Rafael Vitale.

Pesquisa de mercado

Ano passado, a ANTT conduziu pesquisas de mercado em todo o país coletando dados sobre as variáveis mercadológicas que compõem a planilha de custos, com todas as Regiões Geográficas do país representadas. Após revisar as informações, propôs atualizações e abriu a Audiência Pública nº 11, contando com a participação ativa dos agentes de mercado.

A nova resolução resultante desse processo mantém a metodologia consolidada pela Resolução nº 5.867, de 2020, mas incorpora aprimoramentos, correções pontuais e valores atualizados por meio de pesquisa de mercado. Os novos coeficientes impactam o valor do frete, variando de 1,03 % para operações de alto desempenho a 5,66 % para operações de cargas e lotação.

Esse processo representou um estudo mais amplo e profundo, envolvendo dois novos processos de participação e controle social. Foi implementado um formulário eletrônico para coletar dados de todos os transportadores e os insumos foram atualizados mediante pesquisa de mercado. Todo o ciclo foi submetido novamente à audiência pública, reforçando a transparência e participação social na consolidação da metodologia.

"A ANTT reafirma seu compromisso com a constante evolução da política de pisos mínimos de frete, buscando equilibrar as necessidades do mercado com a estabilidade e previsibilidade necessárias para o setor de transporte rodoviário de cargas", concluiu Rafael Vitale.



MDIC quer ampliar número de empresas exportadoras

FONTE: MDIC

A Secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC) quer ampliar a base de empresas brasileiras que vendem para o exterior, levando a cultura exportadora “Brasil adentro”.

A ideia foi defendida nessa sexta-feira (19/1) pela secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres, durante evento sobre “E-commerce, pequenas e médias empresas no Brasil”, promovido pelo Jota, em Brasília (DF). Ela destacou que o país já atingiu um recorde em 2023, com 28,5 mil firmas exportadoras, mas observou que esse número representa apenas 1% do total de empresas no país e que ainda há espaço para crescimento, aproveitando as políticas públicas e medidas de incentivo ao comércio exterior adotadas pelo governo federal.

As estratégias do governo estão centradas na Política Nacional da Cultura Exportadora (PNCE). Segundo Tatiana, “há muita empresa brasileira que tem potencial exportador, tem maturidade exportadora, e que ainda não está lá”. A meta da Secex é “fazer um comércio inclusivo” para aumentar a base exportadora, diversificar e agregar valor, abrangendo mais regiões do Brasil e mais setores econômicos no processo.

A principal iniciativa para facilitar e desburocratizar os processos é o Portal Único de Comércio Exterior, com um tripé que inclui revisão de normas, processos e sistemas de tecnologia. Ela citou medidas adotadas em 2023, como o Controle de Carga e Trânsito para as Importações (CCT Importação), que agilizou o desembaraço de cargas aéreas, e a Licença Flex, que permite várias operações a



partir de uma única autorização – antes, cada operação dependia de liberação específica. Outra entrega foi a Plataforma Brasil Exportação, idealizada pelo MDIC e operada pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil).

Valorização no exterior

A secretária salientou que a percepção dos produtos e serviços brasileiros no exterior está melhorando, graças à mudança da política ambiental do País. “É uma oportunidade enorme para o País e a gente trabalha nesse sentido”, frisou.

Nesse contexto, ela incentivou pequenas e médias empresas, que representam 40% das exportadoras brasileiras, a aproveitarem os benefícios do comércio eletrônico, lembrando que atuar por meio do mercado digital significa encurtar o caminho ao mercado externo. “O comércio eletrônico permite que empresas de menor porte já nasçam globais”, afirmou.



Custos e financiamento

Tatiana destacou a importância da redução da taxa de juros na agenda econômica e citou medidas como a Reforma tributária e o teto de gastos. Lembrou, também, que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) voltou a atuar no apoio às exportações. Além disso, o governo aumentou para R\$ 1,3 bilhão o teto do faturamento para que as empresas tenham acesso ao Programa de Financiamento às Exportações (Proex).

“O governo está atento ao fato de que comércio exterior requer financiamento. Para que a gente consiga ampliar a base exportadora do Brasil, mas principalmente para que a gente consiga escalar, para que as empresas que já colocaram o pé lá fora consigam crescer e permanecer no exterior, financiamento é fundamental”, salientou a secretária.

ANTAQ determina abatimentos tarifários em caso de problemas de infraestrutura nos canais de acesso portuário

FONTE: ANTAQ

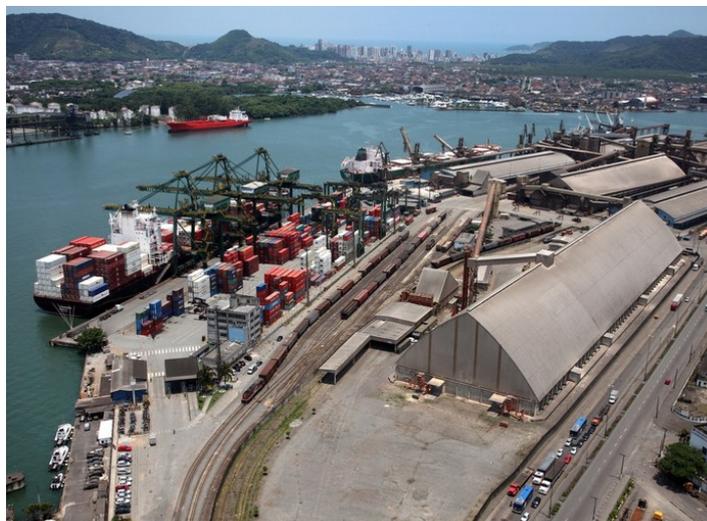
A ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) determinou às autoridades portuárias que incluam a previsão de abatimentos tarifários a navios de maior capacidade que não conseguirem acessar de forma segura o canal de acesso dos portos devido a problemas de manutenção em suas infraestruturas.

A decisão está dentro do processo que tratou da Análise regulatória sobre abatimentos tarifários, antecedência de revisões e participação dos usuários em revisões tarifárias portuárias.

A análise se originou em resposta a petição apresentada por entidades representativas que expressaram preocupações referentes à aplicação de tarifas portuárias, particularmente em relação a embarcações de grande porte que enfrentavam restrições devido à infraestrutura portuária deficiente.

A entidade solicitou a consideração de abatimentos tarifários a navios de grande porte que não conseguirem acessar de forma segura o canal de acesso dos portos por problemas de infraestrutura. Além disso, definiu a definição de um período mínimo de 60 dias de antecedência para a vigência de novas tarifas e maior participação dos interessados nas revisões tarifárias.

Em seu voto, o relator do processo, diretor Wilson Lima Filho, determinou ainda que seja adotado, nas futuras deliberações da ANTAQ sobre projetos tarifários, prazos de antecedência para a vigência das alterações tarifárias. São eles: Inclusão de novas modalidades (60



dias); Revisão tarifária extraordinária (60 dias); Revisão tarifária ordinária (60 dias); Reajuste anual periódico (30 dias) e Alteração de normas de aplicação (10 dias).

Grupo de trabalho

A diretoria da ANTAQ estabeleceu também a criação de Grupo de Trabalho (GT), composto por membros da Superintendência de Regulação, Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais e Superintendência de Desempenho, Sustentabilidade e Inovação, para apresentar, em até 120 dias, um relatório ponderando a necessidade de avaliar os cronogramas de investimentos e níveis de serviço de cada porto organizado.

Documento deverá propor métodos para coleta e análise de dados que possibilitem a criação ou incorporação em painéis existentes de gráficos e tabelas que auxiliem no monitoramento dos investimentos e níveis de serviço.



ANAC conclui nove entendimentos internacionais para ampliação do transporte aéreo

FONTE: ANAC

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) concluiu nove entendimentos internacionais em Riad, na Arábia Saudita, durante a 15ª Edição do Air Services Negotiation Event (ICAN) 2023. Os entendimentos ampliam as possibilidades para empresas aéreas brasileiras acessarem o mercado internacional e para que empresas estrangeiras voem para o Brasil.

Durante o evento, realizado entre os dias 3 e 7 de dezembro de 2023, a delegação brasileira realizou 19 reuniões com delegações de diversos países, participando de rodadas de negociação com o objetivo de ampliar o acesso ao mercado de transporte aéreo entre o Brasil e os países envolvidos.

Foram rubricados seis Acordos de Serviços Aéreos (ASAs), sendo dois inéditos: Antígua e Barbuda e Uganda. No caso específico de Uganda, o acordo atende à demanda de empresa brasileira que aguardava as tratativas para oferecer serviços ao país. Já os acordos assinados com Áustria, Itália e Islândia devem substituir os anteriores e o Protocolo de Emenda com a Arábia Saudita atualiza o acordo já assinado anteriormente.

Por meio dos acordos, há uma significativa ampliação de capacidade para a oferta de transporte aéreo internacional, assim como modernização de regras sobre preços, quadro de rotas (regiões atendidas pelo transporte aéreo), direitos de tráfego (oportunidades de negócios para as empresas aéreas) e, principalmente, propriedade das empresas aéreas para adequação à lei vigente no Brasil, que desde 2019 permite que empresas brasileiras tenham até 100% de capital estrangeiro.

Além das negociações que foram concluídas no evento, ainda foram assinados acordos com República Tcheca e Omã, seguindo agora para as etapas de ratificação.

Outros resultados alcançados pela delegação brasileira durante

OPINIÃO

As novidades da mediação dentro da Convenção Coletiva de Trabalho

A mediação na Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) tem passado por importantes transformações, refletindo a constante evolução nas práticas de resolução de conflitos no ambiente laboral. As novidades recentes destacam-se por promoverem maior eficiência, transparência e adaptabilidade às dinâmicas contemporâneas das relações cíveis e trabalhistas.

A inclusão de cláusula de mediação na CCT tem fortalecido a utilização desse método. Nesse sentido, o SINDICOMIS - que é Parceiro Institucional do Tribunal de Justiça de São Paulo no Projeto Empresa Amiga da Justiça desde 2021 – não mede esforços para proporcionar às empresas do setor a oportunidade de utilizar esse novo caminho para resolverem seus conflitos.

Uma das principais inovações tem ênfase na mediação digital. Com o avanço tecnológico, muitos processos de mediação agora são conduzidos de forma virtual, permitindo maior flexibilidade de horários e eliminando barreiras geográficas. Podemos afirmar que a CIMEC (Câmara Internacional de Mediação e Arbitragem de Conflitos) possui plataforma online extremamente moderna e tem desempenhado um papel crucial nesse cenário, proporcionando um ambiente seguro e eficaz para as partes envolvidas na negociação.

Na CCT atual (2023-2025) também existe a previsão da obrigatoriedade da utilização da mediação na CIMEC como condição prévia ao processo judicial. Entre os tipos de mediação, estão desde rescisões de contrato de trabalho até mediações de assédio (moral e sexual). Isso permite que as empresas tenham a oportuni-



Autor: Carlos Savoy
Coordenador da CIMEC

dade de negociar qualquer situação antes da instauração de um processo judicial (cível ou trabalhista).

Outra evolução dentro da CCT é a previsão de realização do termo de quitação anual (Art. 507-B da CLT) através da CIMEC.

Essa tendência reflete o reconhecimento da importância da mediação como uma ferramenta estratégica na construção de acordos coletivos equilibrados. O foco na melhoria da comunicação entre as partes contribui para um ambiente mais colaborativo e propício à resolução consensual de disputas, evitando litígios prolongados e desgastantes.

A transparência nos processos de mediação também tem sido valorizada com o objetivo de aumentar a confiança no sistema de mediação e fortalecer a credibilidade dos acordos alcançados.

Por fim, as novidades da mediação na Convenção Coletiva de Trabalho refletem uma abordagem moderna e adaptativa para lidar com os desafios presentes nas relações trabalhistas.

A integração de tecnologias, a valorização de profissionais qualificados, a ênfase na comunicação eficaz e a flexibilidade nos processos são elementos fundamentais que contribuem para a evolução positiva dessa prática no contexto laboral contemporâneo.

as negociações, por meio de Memorando de Entendimento (Memorandum of Understanding - MoU na sigla em inglês), foram:

Remoção do limite do número de voos que existia entre Brasil e Turquia;

Eliminação de limites para serviços mistos e de carga que se refiram à 5ª Liberdade do Ar entre Brasil e Qatar;

Remoção de limites para serviços mistos referentes à 5ª Liberdade do Ar e abertura de direitos de tráfego relativa à 7ª Liberdade do Ar para serviços cargueiros com os Emirados Árabes Unidos.

Também foram realizadas reuniões para ajustes em ASAs negociados com Hong Kong e Malásia, reuniões de negociações iniciais com Paquistão e Polônia e reuniões para tratar de assuntos diversos com Irã, Reino Unido e África do Sul.

Para mais informações sobre as regras aplicáveis ao transporte aéreo internacional quanto aos Acordos e MoU vigentes, consulte os links por país ou ainda por meio do ASA – Acordos Brasileiros Bilaterais de Serviço de Transporte Aéreo.

Entendimentos internacionais

O Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA) é um instrumento de direito internacional público, por meio do qual os governos dos países estabelecem regras que possibilitam o acesso de uma empresa ao mercado do outro país para a realização de transporte aéreo internacional de passageiros e carga. Estes acordos são negociados pela Autoridade Aeronáutica (no caso do Brasil, a ANAC), e tem várias etapas. A primeira é a troca de propostas, que leva a ajustes no texto do acordo a ser firmado. Uma vez que os países chegam a um consenso sobre o texto do ASA, ele é rubricado, tornando-o uma versão final, pronta para a assinatura, que é a etapa seguinte. A assinatura do ASA é realizada pelo chefe do poder executivo ou por quem ele delegue esta competência. Uma vez assinado o ASA, ele seguirá para as etapas de ratificação junto ao Congresso Nacional e o Poder Executivo.

Acordos já assinados são atualizados por meio de Protocolos de Emenda, que seguem o mesmo rito de ratificação dos ASAs.

Já os Memorandos de Entendimento são interpretações firmadas entre autoridades aeronáuticas e versam exclusivamente sobre as competências de cada uma delas para a regulação da matéria. Têm um escopo menor que os ASAs, possuem aplicação imediata e, em geral, não requerem um processo de ratificação.





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

Utilizando o benefício do RECOF, é permitida realizar importação por conta e ordem de terceiros ou por encomenda?

Conforme § 6º, art. 2º da Instrução Normativa RFB nº 2.126/2022, as operações de importação com suspensão de tributos amparadas pelo Regime Aduaneiro Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Informatizado (RECOF) poderão ser realizadas por conta e ordem de terceiros, em consonância com a Instrução Normativa RFB nº 1.861/2018, vedada a importação por encomenda.

Na operação Back to Back é possível o Brasil comprar uma mercadoria de um determinado país (exemplo Itália) e vender neste mesmo país (Itália) com entrega direta?

Conforme notas auxiliares para classificação de operação de câmbio, a aquisição de mercadoria, por residente no Brasil, em um país no exterior com o objetivo de venda nesse mesmo país do exterior não se enquadra na operação Back to Back (12029). Neste caso, deve-se utilizar o enquadramento Comércio de Mercadorias sem Trânsito Aduaneiro no Brasil (12823).

Em uma importação já desembaraçada, amparada pelo regime de Drawback Suspensão, é possível desvincular a LI original e vincular nova LI?

Não é possível retificar LI vinculada a DI desembaraçada ou vincular nova LI. Ver § 4º, art. 18 da Portaria Secex nº 249/2023.

Na nacionalização de mercadoria admitida temporariamente para utilização econômica, os impostos deverão ser recolhidos novamente?

Conforme estabelece o art. 73 da Instrução Normativa RFB 1.600/2015, alterado pela Instrução Normativa RFB 1.989/2020, no caso de extinção da aplicação do regime mediante despacho para consumo, os tributos originalmente devidos, deduzido o montante já pago, deverão ser recolhidos com acréscimo de juros de mora, calculados a partir da data da ocorrência do fato gerador até a data do efetivo

pagamento.

É possível comprovar o regime de drawback suspensão utilizando uma exportação realizada por uma empresa de courier?

Sim, desde que seja utilizada a DU-E, e:

- o beneficiário do regime conste como exportador;
- seja selecionado "por operador de remessa postal ou expressa" como forma de exportação; e
- utilize o enquadramento 81101 (Drawback Suspensão).

Além disso, deve preencher os dados do Ato Concessório em campo próprio, e respeitar as demais condições do regime.

Comprando-se uma mercadoria (importação com cobertura cambial) e recebendo junto um brinde (sem cobertura cambial). Pode-se registrá-los em uma única DI?

Conforme a Receita Federal, por limitação do sistema, na mesma DI não podem ser preenchidas adições com métodos de valoração diferentes. Lembramos que, em geral, as importações com cobertura cambial se enquadram no 1º método (Preço Efetivamente Pago ou a Pagar) e para a importação sem cobertura cambial deve adotar um dos métodos substitutivos (entre o 2º ao 6º, o primeiro que couber). Neste caso, como a importação abarca mercadorias com métodos de valoração diferentes, o importador deverá solicitar o desdobramento do conhecimento de embarque para registrar duas ou mais DI, conforme necessário.

Um Ato Concessório (AC) concedido em 2020 foi beneficiado pela prorrogação excepcional, nos termos da Lei nº 14.366/2022. Efetuou-se as exportações dentro do prazo excepcional, porém, estas DU-E não estão sendo contabilizadas para fins do compromisso de exportação. Como enviar este AC para encerramento?

Conforme orientações do Governo Federal, o sistema não foi adaptado para reconhecer as prorrogações excepcionais, não considerando as DU-E embarcadas fora da validade original. Estas DU-E são listadas na guia 18: "Exportações Não Vinculadas / Atualizadas". Neste caso, para enviar o AC para encerramento, deverá ser informado sobre este cenário no próprio campo de descrição de diagnóstico do AC para que o setor responsável pela análise de encerramento considere as DU-E que estão nesta situação.