



Comissão Local de Facilitação do Comércio da Alfândega da RFB do Porto de Santos – COLFAC.

IXº REUNIÃO DA COLFAC ALF/STS

ATA

14/08/2020, sexta-feira, 9h30h.

Local: Plataforma Microsoft Teams

Representantes das entidades do poder público presentes:

Richard Fernando Amoedo Neubarth	RFB Coordenador
Reinaldo Augusto Angelini	RFB Coordenador Suplente
Erica Cristina S. Carvalho	ANVISA Membro Titular
André Minoru Okubo	SDA/MAPA Membro Titular
Hilder Carlos N. Rolim	SDA/MAPA Membro Suplente

Entidades privadas presentes:

Associação Comercial de Santos (ACS)

Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região (SDAS)

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)

Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC)

Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (SINDAMAR)

Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CENTRONAVE)

Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUIM)

Subseção de Santos da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)

OBS.: Participantes das entidades privadas e chefes da ALF/Santos conforme lista anexa.



DESENVOLVIMENTO

Abertura

Inicialmente o Delegado Adjunto da ALF/Santos e Auditor-Fiscal, Reinaldo Augusto Angelini, assumiu a presidência dos trabalhos, registrando que, considerando a publicação do Decreto nº 10.373/20, que recriou o Comitê Nacional de Facilitação do Comércio no âmbito da Câmara de Comércio Exterior – Camex, do Ministério da Economia; bem como considerando o entendimento de que a Portaria Conjunta RFB/SDA/Anvisa nº 1702/2018 foi acolhida pelo Decreto n.º 10.373/2020, decidiu-se pela retomada das reuniões com o objetivo de dar continuidade às discussões e propostas de aprimoramento dos procedimentos relativos à exportação, à importação e ao trânsito de mercadorias, entre intervenientes em comércio exterior e RFB, Anvisa e MAP/Agricultura.

Em seguida, os trabalhos foram assumidos pelo Delegado Richard Fernando Amoedo Neubarth, que se apresentou aos demais participantes, haja vista ter assumido a chefia da ALF/STS em 30/07/2020, sendo esta a sua primeira participação na COLFAC. Destacou a atuação da unidade na defesa do comércio exterior e discorreu sobre os resultados da ALF/STS, bem como das ações tomadas pelo órgão para manter os serviços e atendimento aos cidadãos durante a pandemia do COVID-19.

Logo depois, designou a Analista Tributária/RFB Lilian Abreu de Oliveira Cortes para secretariar a reunião e, após, passou aos demais itens da pauta na forma relatada abaixo.

Item 1 da pauta: Leitura, aprovação e assinatura da ata da reunião anterior (de 11/11/2019):

Foi informado que a ata da reunião anterior já estava aprovada e assinada, tendo sido encaminhada junto com os convites a todas as entidades convidadas, para conhecimento do inteiro teor, uma vez que alguns assuntos pautados para a reunião foram iniciados e/ou comentados na reunião anterior.

Item 2 da pauta: Informes das entidades participantes (tempo máximo: 05 minutos para cada entidade):

Franqueada a palavra, houve manifestações dos representantes do **MAPA e ANVISA:**

André Okubo/MAPA discorreu sobre os impactos da pandemia nos serviços prestados pelo órgão e as ações tomadas para manter o padrão de atendimento durante este período. Destacou que, apesar de todos os contratemplos, a manutenção da fluidez nas atividades foi mantida e os tempos de análise são considerados satisfatórios.

Erica/Anvisa externou a satisfação com a retomada das reuniões da CONFAC, ressaltando a sua importância. Posteriormente, relatou que, em razão da pandemia, as inspeções físicas estão restritas às questões de grande necessidade e risco e que houve um aumento significativo com relação ao controle dos casos da COVID-19 nas embarcações e nos terminais.



Item 3 da pauta: Impactos dos bloqueios totais em cargas de exportação selecionadas (demanda CENTRONAVE):

Wagner/CENTRONAVE registrou que a CENTRONAVE é uma entidade centenária que reúne os dezenove grandes armadores globais, sendo responsáveis por 97% do comércio exterior brasileiro no setor de contêineres. A entidade acredita e confia na facilitação do comércio exterior, destacando a adesão do Brasil ao Acordo de Bali.

Léo/CENTRONAVE expôs que o tema é recente, acontecendo nos últimos dois meses, relacionando-se a cargas de exportação que estão recebendo o bloqueio total no sistema, impedindo que os agentes e os armadores façam a solicitação do passe de saída do porto e impossibilitando a atracação no sistema mercante e siscomex carga no porto seguinte. Descobriu-se que se tratava de um bloqueio efetuado pela DIREP/ALFSTS para vistoria das mercadorias de exportação e que o bloqueio total de item ou CE mercante impede o passe de entrada em outros portos. A entidade recebeu dos associados alguns casos, sendo que cinco foram analisados. Por fim, solicitou que seja aplicado outro tipo de bloqueio, que impeça somente o embarque e descarga da carga, para que tal procedimento não reflita na questão sistêmica do passe de saída do navio no porto e, conseqüentemente, na atracação do navio no porto seguinte.

Richard/ALFSTS considerou o tema relevante e explicou que os bloqueios têm duas funções: Impedir que a carga siga o seu fluxo normal e tornar claro que aquela carga está sofrendo uma ação por parte da RFB. Ressaltou que o bloqueio é sobre a carga e que a intenção é nunca interferir sobre a escala. Acrescentou que os bloqueios de escala são raros, ocorrendo somente em casos extremos de buscas nas embarcações, visando impedir que elas saiam, bem como para registrar a ação de busca. Acrescentou que não foi diagnosticado ou identificado se outros tipos de bloqueios, que não sejam o total, também podem gerar problemas na escala. Agradeceu e destacou a importância do envio, pela CENTRONAVE, de três casos concretos relacionados ao assunto, possibilitando um diagnóstico preciso do problema. Concluiu que foram problemas pontuais e passou a palavra ao Chefe Substituto da DIREP, AFRFB Fábio Abdo Izzo, para complementar o que foi exposto.

Fábio/ALFSTS informou que nos três casos houve o bloqueio total do CE, mas em razão da implementação de um novo programa de controle/fluxo de carga, que ainda estava sendo moldado, houve uma falha em não realizar o desbloqueio após a ação da DIREP já ter sido encerrada. Atualmente o fluxo já está normalizado e acredita que o problema não ocorrerá novamente.

Reinaldo/ALFSTS solicitou a palavra e destacou que nestes pontos é preciso aproximar o órgão público da sociedade e das entidades. Disponibilizou o Gabinete da ALF/STS para receber estas demandas diretamente, de modo a tratar essas questões antecipadamente e da forma mais eficiente possível, sem ter que aguardar uma reunião da COLFAC para discutir o assunto.

Léo/CENTRONAVE disse acreditar que os bloqueios de impedimento de embarque ou de descarga substituam bem o total, e colocou a CENTRONAVE à disposição para efetuar testes de campo na aplicação de bloqueios, de modo a enxergar como o sistema está trabalhando com estas informações.



Encaminhamento:

Richard/ALFSTS reafirmou que o problema foi pontual, ocasionado por problemas na implantação do novo sistema da DIREP e que a tendência é de que ele não ocorra mais. Será dada preferência aos outros tipos de bloqueio, sendo que o bloqueio de escala deve ser aplicado somente em casos excepcionais.

Item 4 da pauta: Canal vermelho/exportação maior agilidade na liberação, evitando perda de embarque (demanda da ACS):

Noslen/ACS solicitou maior agilidade nas conferências das cargas parametrizadas para o canal vermelho, tendo em vista que, em razão do tempo da demora, muitas estão perdendo o embarque. Esclareceu que esta foi uma demanda dos exportadores de café.

Cristina/ALFSTS, *Chefe da Equipe de Exportação*, apontou que a análise do problema ficou prejudicada, pois sem o encaminhamento de casos concretos não é possível identificar o “gargalo” do processo. Complementou afirmando que era a primeira vez que estes relatos de demora chegavam ao seu conhecimento.

Encaminhamento:

Richard/ALFSTS, considerando a dificuldade em se analisar o problema mais objetivamente, por falta de informações mais específicas, acordou com senhor Noslen o envio de alguns exemplos diretamente ao gabinete da Alfândega, para análise e posterior retorno por parte da RFB.

Continuação Item 04 – DIREP – Em certos momentos a carga ou parte dela, em contêiner, é “parada” pela Polícia Federal (creio) para fins de inspeção, mesmo após passar pelo escâner, no gate, normalmente perdemos o embarque e temos elevados custos em toda as formalidades: remoção, abertura, desova parcial ou total, reestufagem, remoção para a quadra, mudança de navio, ajuste no draft de bl, etc. Deveríamos ser imediatamente avisados e haver agilidade nos procedimentos para reduzir os elevados custos (demanda da ACS):

Noslen/ACS esclareceu que, diferente do caso da CENTRONAVE, trata-se do bloqueio do contêiner durante a operação. Em alguns casos, tal bloqueio acarreta a perda do embarque, gerando ao exportador custos que variam em torno de R\$ 1.500,00, compreendendo procedimentos de remoção de quadra, além de manipulação e passagem para outro navio. Sendo assim, solicitou uma maior agilidade na conferência e nas verificações necessárias, dentro de um prazo em que o exportador não perdesse o embarque.

Fábio/RFB relacionou o ocorrido a uma operação específica que foi realizada em conjunto com a Polícia Federal, cuja análise na verificação das cargas por parte da RFB ficou prejudicada em razão dos trâmites executados pela PF.



Encaminhamento:

Richard/ALFSTS recordou que o bloqueio da carga sinaliza uma ação de repressão, podendo acontecer na iminência do embarque. Registrou que o tempo entre a entrada do contêiner e o seu embarque é muito curto e que os criminosos, na maioria das vezes, atuam neste instante. Ressaltou, também, ser esse o período que a RFB tem para atuar e impedir o embarque, citando, como exemplo, os casos que envolvem drogas e entorpecentes. A ALFSTS tem ciência de que esses custos existem, mas está trabalhando para reduzir o tempo de duração dos bloqueios, posto que o novo sistema para controle de carga implantado pela DIREP tem esse objetivo. Observou, ainda, que as ações de repressão são “cirúrgicas” – acontecendo em uma média de quatro por dia – se comparadas à quantidade de exportações e importações diárias. No entanto, mesmo considerando a baixa frequência das referidas ações, a RFB está sensível ao problema e procura melhorar seus processos para que não ocorram perdas de embarque.

Item 5 da pauta: Trabalhar as Atas enviadas à CONFAC e se tiveram retorno (demanda ACS):

Ricardo Botelho/SDS justificou o questionamento explicando que, no ano passado, aconteceram várias reuniões da COLFAC e que, até o momento, não houve retorno das demandas relacionadas à CONFAC.

Encaminhamento:

Reinaldo/ALFSTS citou que essa demanda está inserida em, praticamente, quase todas as reuniões, pois existe a necessidade de que seja dado um retorno por parte da CONFAC quanto às demandas encaminhadas. Até hoje não obtivemos retorno sobre os assuntos escalados por meio das atas. No entanto, destacou que houve uma reunião recente com a COANA, na qual foi declarada a intenção de aproximar as CONFACs das COLFACs através da utilização de ferramentas virtuais. Posto isto, sugeriu que fosse criado um fórum com todas as comissões e que também houvesse a participação de um representante das COLFACs nas reuniões das CONFACs. Desta maneira, solicitou a observação desse item de pauta pela CONFAC, que a receberá oficialmente em alguns dias.

Item 6 da pauta: Retornar ao item 04 da Pauta da Reunião Extraordinária de 11/11/2019, a fim de se verificar os estudos do grupo criado sob a Coordenação do AFRFB, Rodrigo Duarte Firmino, acerca do Assunto (demanda ABTRA):

Maurício Toledo/ABTRA realizou uma explicação do problema, cujo teor foi equivalente ao registrado na ata anterior, conforme segue:

Que frequentemente ocorrem vários tipos de divergência de lacres motivadas pela falta de padronização dos lacres e mesmo no tipo de informação referente a eles registradas nos sistemas da RFB. O Operador Portuário ou o Recinto devem informar o número do lacre existente no contêiner no momento que recebe a carga. Esta verificação é feita através de uma conferência cega (informar o lacre verificado, sem acesso à informação do que foi manifestado no sistema). Como são inúmeros tipos de lacres e inúmeros armadores, fica impossível padronizá-los. Assim sendo, alguns armadores orientam seus clientes a manifestar o lacre com logo+letra+número,



outros apenas com letra+número e outros apenas com o número do lacre, mas isso não significa que o exportador seguirá estas orientações no momento do manifesto do lacre.

Assim sendo, solicita-se que a RFB redefina o que seja divergência ou não de lacre, estabelecendo uma regra que compare o manifestado e o verificado fisicamente. Sugere-se que tal comparação seja realizada baseando-se apenas nos números do lacre, que é a única informação que é sempre registrada. Desta forma, pode-se estabelecer uma conferência eletrônica de divergência de lacre, a qual compararia apenas os números, excluindo letras, logotipos e caracteres especiais que podem estar divergentes entre o manifestado e verificado. A redefinição sugerida evitaria posicionamentos e atrasos no desembaraço da carga simplesmente por divergências de registros.

Após a apresentação, lembrou que na Ata anterior ficou registrado que seria constituído um grupo de trabalho para estudar a questão e gostaria de saber se existem resultados relacionados a este estudo.

Rodrigo/ALFSTS esclareceu que existiam duas informações importantes a se registrar sobre a questão. A primeira é de que o sistema carga e mercante, atualmente, permite fazer a solicitação de retificação, mesmo com a DTA já registrada, o que não acontecia antes e obrigava os recintos a entrarem com um pedido de cancelamento da DTA na Equipe de Carga, travando e atrasando todo processo. Prosseguiu indagando se o assunto não estava esvaziado, uma vez que foram contabilizados 1.834 pedidos externos em processos/procedimentos na Equipe de Trânsito, com apenas 41 casos relativos ao assunto demandado.

Maurício Toledo/ABTRA afirmou que o assunto ainda é tratado e foi cobrado recentemente pela BTP, que encaminhou a demanda, acreditando que grande parte destes casos possa ser deles, uma vez que a BTP é responsável por quase 40% da recepção de contêineres do porto. Contudo, vai verificar diretamente com eles como está a situação atual e retornar com a resposta.

Angelino Caputo/ABTRA comentou que a ABTRA procura levar para as reuniões da COLFAC questões que possam efetivamente ensejar revisões de processo e melhorias na facilitação do comércio e que, embora a quantidade de casos possa parecer pequena, trata-se de uma questão estruturante, visando a uma discussão sobre sua aplicabilidade ou não.

Seguiram-se manifestações de representantes de entidades, bem como dos chefes dos setores da ALF/Santos presentes.

Encaminhamento:

Richard/ALFSTS definiu que o assunto continuará a ser tratado, sendo que o senhor Mauricio Toledo e o AFRFB Rodrigo Duarte Firmino estabelecerão contato direto para discussões, estudos e trabalhando nas possíveis soluções e propostas.

Item 7 da pauta: Prática de bloqueios irregulares do CE Mercante por armadores e/ou agentes de carga na importação, por motivos diferentes de não pagamento do frete internacional e/ou por avaria grossa (demanda ABIQUIM);

Richard/ALFSTS introduziu o assunto expondo o seu entendimento de que esse bloqueio não é de controle aduaneiro. Foi implantado no sistema carga em 2008, com objetivo de efetivar o que consta na Lei Comercial, podendo o armador exigir do recinto a não entrega da carga pelo não pagamento do frete. Encerrou fazendo uma reflexão pessoal sobre até que ponto a Receita Federal



deve intervir neste tipo de situação e lembrou que o assunto já foi tratado em outras reuniões, podendo haver um outro entendimento/orientação do órgão central sobre a matéria.

Diego/ABIQUIM informou que os dois temas presentes na pauta, solicitados pela ABIQUIM, foram encaminhados pelas empresas como sensibilidades à Comissão de Assuntos Aduaneiros e Facilitação do Comércio Exterior da associação, a qual reúne uma faixa de 40 empresas do setor químico e petroquímico.

Estela/ABIQUIM concordou que o assunto já foi tratado, mas quando as associadas ainda colocam o problema é porque ele ainda permanecesse e, assim, existe a obrigação de voltar a falar no assunto. Expôs que muitos bloqueios acontecem por falta de pagamento de demurrage e, nestes casos, gostaria de se dirigir, talvez, à CENTRONAVE, para que seja encontrado um caminho, pois a demurrage, para alguns armadores, não é calculada prontamente, ou seja, não é uma despesa que chega ao importador ou a seu representante imediatamente. Normalmente, os importadores levam um tempo para receber e depois ficam com uma pendência e uma dificuldade de alocação da despesa, tendo em vista que os processos já estão fechados e é preciso encontrar uma forma de alocar esta despesa. Não existe uma conta dentro da sua contabilização chamada demurrage, na qual sejam colocados todos estes custos. Assim, eles precisam constar dentro do processo, o que acaba dificultando o pagamento. Em diversas situações percebe-se que os bloqueios decorrem de um pagamento de demurrage pendente, porém, como a legislação diz que o bloqueio deve decorrer por falta de pagamento de frete ou avaria grossa, entende-se que isso deveria ser tratado de outra forma, no âmbito comercial.

Richard/ALFSTS ressaltou que o tema foge ao controle aduaneiro, tratando-se de um bloqueio extra que deve ser resolvido entre privados. O bloqueio não interfere na entrega da carga, sob o ponto de vista de eventual sanção aduaneira aplicada ao recinto. Afirmou que fica difícil para a RFB exercer qualquer controle sobre esses bloqueios, primeiro porque o tema não é de controle aduaneiro e segundo porque não se tem gerência e nem visibilidade destes bloqueios, considerando que eles só podem ser consultados de forma pontual, através do número de determinado CE.

Roque/SINDAMAR explicou que, na época da implantação do siscomex-carga, muitas cargas eram retiradas sem o pagamento do frete e dos outros valores que constavam no conhecimento, que é um contrato de transporte, sendo que, naquele momento, foi criada esta aba, justamente para fazer esse bloqueio. O código comercial fala somente em avaria grossa e frete, porém, desde que existam mais taxas inseridas no conhecimento, por ser um contrato de transporte, pode ser negociado em qualquer parte do mundo. Então, acha que toda essa questão precisa ser melhor mensurada, pois na medida que o importador reclama que não consegue retirar a carga, os armadores também reclamam que têm uma pendência financeira que não estão liquidando.

Estela/ABIQUIM complementou que entende a questão e que acha justo que todos cumpram a sua parte, mas a reclamação é no sentido de que não é justo para quem paga o frete e as demais taxas que, no momento de retirar a carga, tenha esse tipo de bloqueio por causa do demurrage. Talvez fosse possível encontrar um meio termo e uma maneira de trabalhar isso de forma diferente. Embora não seja um tema aduaneiro, está dentro do tema de facilitação do comércio exterior.



Rodrigo/ALFSTS complementou reforçando que este bloqueio deve ser realizado nos estritos dizeres da legislação e não empregado de outro modo. Conforme orientação dada pela Coordenação da RFB, caso o sistema seja mal utilizado, poderá ser passível de uma análise administrativa por parte da RFB. Destacou que se trata de uma demanda totalmente fora da autoridade da RFB, uma vez que é um assunto de direito empresarial que deve ser tratado no poder judiciário. À RFB cabe reforçar que, no âmbito administrativo, a ferramenta é para ser utilizada em casos de não pagamento do frete e avaria grossa, devendo ser usada somente para isso.

Léo/CENTRONAVE destacou que, em muitas vezes, a relação do armador é com o agente de carga que não paga o frete porque não recebeu algum tipo de valor do importador cobrado no BL House. Acrescentou que desconhece que haja algum armador que esteja utilizando o sistema mercante para recebimento de demurrage.

Estela/ABIQUIM assegurou que a questão da demurrage é recorrente e injusta, porque é uma conta que leva tempo para ser recebida e depois não há tempo para saldar, pois seus embarques são frequentes. Concordou que este é um tema comercial, que deve ser tratado em outro fórum e que, talvez, a extinção desse bloqueio fosse o mais correto.

Noslen/ACS informou que, em relação ao demurrage, existe jurisprudência que proíbe o armador ou agente de carga de fazer cobrança antecipada, cabendo à empresa importadora acionar o seu departamento jurídico e tomar as providências necessárias.

Roque/SINDAMAR lembrou que nem tudo que é bloqueado é retido no terminal, já que algumas empresas têm parcerias com terminais e não vão bloquear a carga do cliente deles. A questão deve ser analisada caso a caso, concordando que não é possível cobrar antecipadamente se ainda não se sabe o prazo em que foi devolvido o contêiner. Acredita que estas questões devem ser resolvidas no âmbito comercial e não na esfera da RFB.

Encaminhamentos:

Richard/RFB disse que é difícil para a RFB analisar a contabilidade de uma empresa para poder chegar à conclusão se aquela dívida se refere a um frete ou a uma outra parcela do contrato, havendo ainda a dificuldade de se visualizar estes bloqueios e exercer qualquer tipo de controle. Concluiu que o assunto foge da alçada tradicional de controle aduaneiro, mas que nos fóruns com a coordenação tratará do assunto, pois acredita que o problema também aconteça em outros portos e que eles também estejam debatendo o assunto.

Item 8 da pauta: Exigência de armadores para apresentação física de via do conhecimento de embarque marítimo ou Bill of Lading (B/L) original ao comandante do navio para operações de importação de carga granel (demanda ABIQUIM):

Wagner/ABIQUIM considerou que, em razão do estado de pandemia e da publicação de permissões para digitalização de instrumentos instrutivos na importação por parte de outros órgãos, citando como exemplo a RFB, propôs verificar a possibilidade de apresentar o Bill of Lading (B/L) de forma digital ao comandante do navio. Argumentou que o setor químico tem muitos



embarques a granel e que, nestes casos, o comandante do navio solicita a cópia do BL de forma física para descarga da carga.

Roque/SINDAMAR salientou que essa colocação não tem a ver com a Aduana, fazendo parte do Charter Party – Contrato de Afretamento entre o armador e o afretador e, para isso, existe um booking noute, que são as condições a respeito do transporte. Além disso, é uma exigência que consta na própria carta de afretamento. Acrescentou que o importador entrega o documento na agência e é o agente que vai até o navio e mostra ao comandante, o qual autoriza a abertura dos porões para iniciar a operação. Disse que constar essa exigência é uma prática mundial no Charter Party.

Seguiram-se manifestações de representantes de entidades, bem como dos chefes dos setores da ALF/Santos presentes.

Richard/RFB concluiu que o procedimento não é de controle da RFB e orientou as partes a discutirem o assunto em outros fóruns, tais como o Port Community System, que abrange os intervenientes do setor privado e que está em andamento.

Item 9 da pauta: Alguns embarques de exportação, por erros na elaboração da MRUC ou em alguns casos parece do sistema as DUEs não estão averbando e as solicitações via eCAC para averbação manual enviando o histórico e documentos, tem recebido o despacho que será enviado em seguida, o que nos leva a entender que não está havendo análise ou entendimento do pleito e a situação no Portal Único (demanda ACS).

Noslen/ACS explicou que a MRUC, quando foi implantada com a DU-E, a RFB passou a ter visibilidade do BL House de exportação. Era preciso desunitizar e depois reunitizar um contêiner para que a MRUC fosse gerada, pois ela não pode ter nenhuma retificação. Às vezes, fazendo uma MRUC, uma DU-E é esquecida e não lançada, sendo o problema percebido somente depois que a carga embarcou. Então, faz-se uma petição ao e-CAC, solicitando a averbação manual e mandando todo o histórico, inclusive, os números das DU-ES que averbaram e não averbaram. Mencionou dois despachos do setor que não demonstram que a pessoa que está analisando tem conhecimento disso, sendo os seguintes:

“Cancelar este a pedido do despachante. Pedido que alega que não embarcou no Porto de Santos.”

“Cara Chefe, novamente estão pedindo averbação por CCEmanual. O sistema já foi criado em módulos para os intervenientes ajustarem as informações em seus respectivos módulos de acesso à DU-E de acordo com o efetivamente embarcado e comprovado. À consideração superior.”

Salientou que os despachos são estranhos e difíceis de entender. A partir deles compreende-se que quem está analisando não conhece o sistema e não sabe que ele não consegue fazer a averbação. Informou que esses problemas estão se acumulando, sendo que, no caso de algumas empresas, o banco não está deixando fazer o fechamento de câmbio de recebimento de importação e exportação. Os bancos alegam que as empresas têm DU-E não averbada, gerando um pacote bastante grande de problemas, observando que a forma de análise observada nos processos é bastante estranha.

Cristina/RFB, Chefe da Exportação, comentou que, em relação aos despachos estarem estranhos e de difícil entendimento, vai haver um alinhamento com a equipe, a fim de que eles sejam mais



claros e objetivos. Explicou que a DU-E é muito difícil de resolver e de entender, porque o histórico não mostra claramente tudo que aconteceu. Se a DU-E não averbou, não foi por causa da RFB, mas porque algum interveniente, no meio do caminho, errou alguma coisa. Tem verificado que, em muitos processos, não é possível entender o que o solicitante está querendo e que, por vezes, só há a solicitação e não a documentação necessária. Lembrou que quem alega tem que provar, então não adianta somente explicar o que aconteceu na sua visão, mas pensar o que o fiscal vai precisar para analisar a questão, ou seja, como vai saber que realmente aquela carga estava lá. Informou que tem havido muitos problemas em desunitizações e unitizações erradas e em não fazer as MRUC completas com todas as DU-Es. Estes erros precisam ser corrigidos, pois o CCE manual era para ser exceção, mas está virando a antiga averbação com divergência e tornando-se uma rotina. Ressaltou que os exportadores, agentes de carga, recintos e transportadores, dentro da sua linha de trabalho, devem alinhar seus procedimentos para que tudo transcorra corretamente e ocorra a averbação. Enfatizou que se cada um fizer a sua parte não vão depender da RFB no CCE manual, que torna o processo mais difícil de entender.

Reinaldo/RFB, considerando o que foi falado pela Chefe da Exportação, frisou que essa questão deve ser levantada e colocada em ata para ciência da CONFAC. Destacou que a CCE manual deve ser uma exceção e que tem se observando um aumento no volume de necessidades de intervenções da RFB neste procedimento. A análise destes processos por parte do Auditor deve ser criteriosa e não é possível afirmar que será feita de forma célere, pois ele precisa analisar a documentação para ter absoluta certeza de que a carga foi realmente exportada. O aumento de volume destes casos vem de encontro a toda a natureza e filosofia do Portal Único, que consiste na mínima interferência possível da RFB. Mesmo nos casos em que haja erros, já que eles podem acontecer, deve-se ter algo mais no âmbito da análise de risco, pois é preciso escolher o que deve ser analisado para que o fluxo não pare. Mencionou que, ainda hoje, as retificações têm que ser analisadas, no entanto, espera que, em breve, o Portal Único finalmente traga a gestão de riscos para as retificações, o que, considerando a mão de obra escassa, fará toda diferença.

Noslen/ACS explicou mais detalhadamente os casos concretos relacionados aos dois despachos e informou que, ao enviar os processos ao e-CAC, coloca o maior número de informações possíveis, enviando, inclusive, as árvores de consolidação que estão no sistema e informando todas as RUCs e MRUCs. Manifestou que não consegue enxergar, como agente de carga, a visibilidade que o terminal e o armador têm da operação, o que o impede de detectar e corrigir os erros. Concorde que a RFB pode ter um excesso com este tipo de pedido, mas deve ser dada uma solução e que os despachos nos processos deveriam ser mais claros e objetivos, informando onde está o erro.

Cristina/RFB acrescentou que estes processos são complexos e de difícil análise, pois também há várias coisas na DU-E que a fiscalização aduaneira não enxerga. Muitas vezes é preciso ligar para o despachante para conversar, tentar entender o que foi pedido e solicitar que ele coloque aquilo por escrito no processo. Reafirmou que a questão da CCE manual é trabalhosa, infelizmente, e que o Portal Único não permite todas as retificações, bem como também não há um histórico com cem por cento das informações. Relacionou a demora na análise ao contexto atual de muitos pedidos de CCE manual.



Noslen/ACS destacou todo o trabalho que a ACS e o Sindicato dos Despachantes realizou através de palestras e reuniões para poder esclarecer os intervenientes sobre as evoluções, sistemas e procedimentos da RFB. Colocou-se à disposição para entender onde estão os erros e replicar aos demais intervenientes estas situações, evitando-se a solicitação de averbações manuais.

Seguiram-se novas manifestações dos chefes Richard Neubarth e Cristina Lumi.

Encaminhamentos

Não foi possível concluir o assunto, pois a reunião foi encerrada no horário programado, sendo dada a opção de retomada do assunto na próxima reunião.

ENCERRAMENTO

Richard/RFB agradeceu aos representantes de todas as entidades convidadas e também aos auditores que participaram da reunião e que puderam contribuir bastante no esclarecimento das dúvidas.

Nada mais havendo a ser tratado, às 12h05, o Delegado da ALF/STS, Richard Fernando Amoedo Neubarth, declarou encerrada a reunião, e eu, Lilian Abreu de Oliveira Cotes, Secretária, lavrei a presente ata.

(assinado digitalmente)

Richard Fenando Amoedo Neubarth

RFB / ALF / Santos

(assinado digitalmente)

Lilian Abreu de Oliveira Cortes

Secretária

(assinado digitalmente)

Erica Cristina S. Carvalho

ANVISA

(assinado digitalmente)

André Minoro Okubo

MAPA / VIGIAGRO

(assinado digitalmente)

Noslen Lopes Botelho

Representante Importadores/Exportadores

(assinado digitalmente)

Wagner Rodrigo Cruz de Souza

Representante Recintos

Lista de presença Teams

Nome Completo	Atividade	Data e hora	Órgão/Recinto/Entidade
Lilian Abreu de Oliveira Cortes	Entrou	14/08/2020 09:02	ALF/STS
Fabio Abdo Izzo	Entrou	14/08/2020 09:08	ALF/STS
Fabio Abdo Izzo	Saiu	14/08/2020 12:02	
Rosangela A. Fitipaldi Fernandes	Entrou	14/08/2020 09:08	ALF/STS
Reinaldo Augusto Angelini	Entrou	14/08/2020 09:19	ALF/STS
Reinaldo Augusto Angelini	Saiu	14/08/2020 12:02	
Thalita Sales (Convidado)	Entrou	14/08/2020 09:20	
Thalita Sales (Convidado)	Saiu	14/08/2020 09:21	
Noslen Botelho	Entrou	14/08/2020 09:21	ACS
Noslen Botelho	Saiu	14/08/2020 12:02	
Haroldo Jose Parri	Entrou	14/08/2020 09:22	ALF/STS
Haroldo Jose Parri	Saiu	14/08/2020 12:02	
Thalita Sales (Guest)	Entrou	14/08/2020 09:22	
Thalita Sales (Guest)	Saiu	14/08/2020 09:22	
Rodrigo Duarte Firmino	Entrou	14/08/2020 09:22	ALF/STS
Rodrigo Duarte Firmino	Saiu	14/08/2020 10:37	
Rodrigo Duarte Firmino	Entrou	14/08/2020 10:38	
Rodrigo Duarte Firmino	Saiu	14/08/2020 10:47	
Rodrigo Duarte Firmino	Entrou	14/08/2020 10:47	
Rodrigo Duarte Firmino	Saiu	14/08/2020 12:02	
Erica Cristina Santos Carvalho	Entrou	14/08/2020 09:25	ANVISA
Erica Cristina Santos Carvalho	Saiu	14/08/2020 12:02	
Thalita Sales (Guest)	Entrou	14/08/2020 09:25	
Thalita Sales (Guest)	Saiu	14/08/2020 09:26	
Raphael de Almeida da Silva	Entrou	14/08/2020 09:25	ALF/STS
Raphael de Almeida da Silva	Saiu	14/08/2020 12:02	
Richard Fernando Amoedo Neubarth	Entrou	14/08/2020 09:25	ALF/STS
Richard Fernando Amoedo Neubarth	Saiu	14/08/2020 12:05	
Diego Antonio Albuixech Hrycylo	Entrou	14/08/2020 09:26	ABIQUIM
Diego Antonio Albuixech Hrycylo	Saiu	14/08/2020 09:26	
Diego Antonio Albuixech Hrycylo	Entrou	14/08/2020 09:29	
Diego Antonio Albuixech Hrycylo	Saiu	14/08/2020 12:02	
Jorge Mattar Filho	Entrou	14/08/2020 09:27	ALF/STS
Jorge Mattar Filho	Saiu	14/08/2020 12:02	
Angelino Caputo	Entrou	14/08/2020 09:27	ABTRA
Angelino Caputo	Saiu	14/08/2020 12:03	
Cristina Lumi Shiota Capraro	Entrou	14/08/2020 09:28	ALF/STS
Cristina Lumi Shiota Capraro	Saiu	14/08/2020 10:45	
Cristina Lumi Shiota Capraro	Entrou	14/08/2020 10:55	
Cristina Lumi Shiota Capraro	Saiu	14/08/2020 12:02	
Mauricio Toledo	Entrou	14/08/2020 09:28	ABTRA
Mauricio Toledo	Saiu	14/08/2020 10:56	
Mauricio Toledo	Entrou	14/08/2020 10:56	
Mauricio Toledo	Saiu	14/08/2020 11:00	
Mauricio Toledo	Entrou	14/08/2020 11:00	
Mauricio Toledo	Saiu	14/08/2020 12:02	
Hildercarlos	Entrou	14/08/2020 09:28	VIGIAGRO
Hildercarlos	Saiu	14/08/2020 11:24	
SINDAMAR - José Roque (Convidado)	Entrou	14/08/2020 09:29	SINDAMAR
SINDAMAR - José Roque (Convidado)	Saiu	14/08/2020 12:02	
Luiz R Buttignon (Convidado)	Entrou	14/08/2020 09:29	SDAS
Luiz R Buttignon (Convidado)	Saiu	14/08/2020 12:03	

Lista de presença Teams

Wagner Moreira	Entrou	14/08/2020 09:30	CENTRONAVE
Wagner Moreira	Saiu	14/08/2020 11:30	
Thalita Sales (Guest)	Entrou	14/08/2020 09:30	
Thalita Sales (Guest)	Saiu	14/08/2020 12:02	
Estela Nazarini - Abiquim (Guest)	Entrou	14/08/2020 09:31	ABIQUIM
Estela Nazarini - Abiquim (Guest)	Saiu	14/08/2020 12:02	
André Okubo - VIGIAGRO	Entrou	14/08/2020 09:32	VIGIAGRO
André Okubo - VIGIAGRO	Saiu	14/08/2020 12:02	
Costa Leo	Entrou	14/08/2020 09:32	CENTRONAVE
Costa Leo	Saiu	14/08/2020 12:02	
Wagner Rodrigo Cruz de Souza	Entrou	14/08/2020 09:32	ABTTC
Wagner Rodrigo Cruz de Souza	Saiu	14/08/2020 09:39	
Wagner Rodrigo Cruz de Souza	Entrou	14/08/2020 09:40	
Wagner Rodrigo Cruz de Souza	Saiu	14/08/2020 12:02	
Zanethi - OAB	Entrou	14/08/2020 09:54	OAB
Zanethi - OAB	Saiu	14/08/2020 10:08	
Ricardo Botelho	Entrou	14/08/2020 10:02	SDAS
Ricardo Botelho	Saiu	14/08/2020 12:03	
Usuário Desconhecido	Entrou	14/08/2020 11:24	
Usuário Desconhecido	Saiu	14/08/2020 11:28	
Usuário Desconhecido	Entrou	14/08/2020 11:28	
Usuário Desconhecido	Saiu	14/08/2020 11:29	



Receita Federal

PÁGINA DE AUTENTICAÇÃO

A Secretaria da Receita Federal do Brasil garante a integridade e a autenticidade deste documento nos termos do Art. 10, § 1º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001

Histórico de atividades sobre o documento:

Documento assinado digitalmente por:

LILIAN ABREU DE OLIVEIRA CORTES em 25/09/2020, RICHARD FERNANDO AMOEDO NEUBARTH em 25/09/2020

WAGNER RODRIGO CRUZ DE SOUZA em 29/09/2020

ANDRE MINORU OKUBO em 28/09/2020

NOSLEN LOPES BOTELHO em 29/09/2020.

Confira o documento original pela Internet:

a) Acesse com seu Certificado Digital o endereço:

<https://cav.receita.fazenda.gov.br/eCAC/publico/login.aspx>

b) Entre no menu "Legislação e Processo"

c) Selecione a opção "e-AssinaRFB - Validar e Assinar Documentos Digitais"

d) Digite o código abaixo:

AD25.0920.17507.7247

Código Hash obtido através do algoritmo SHA-256:

A07328hKfke1/Y/06N1mRIHMpIRiwuZhsjmG0dNPLck=



Receita Federal

PÁGINA DE AUTENTICAÇÃO

A Secretaria da Receita Federal do Brasil garante a integridade e a autenticidade deste documento nos termos do Art. 10, § 1º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001

Histórico de atividades sobre o documento:

Documento assinado digitalmente por:

LILIAN ABREU DE OLIVEIRA CORTES em 29/09/2020

ERICA CRISTINA SANTOS CARVALHO em 29/09/2020.

Confira o documento original pela Internet:

a) Acesse com seu Certificado Digital o endereço:

<https://cav.receita.fazenda.gov.br/eCAC/publico/login.aspx>

b) Entre no menu "Legislação e Processo"

c) Selecione a opção "e-AssinaRFB - Validar e Assinar Documentos Digitais"

d) Digite o código abaixo:

AD29.0920.16554.3809

Código Hash obtido através do algoritmo SHA-256:

wQ2vImin3uza7o1Nom03QnW4K9B8g093rErjbbIfeu4=