



Fórum Consultivo OEA – 2018

# RELATÓRIO FINAL

## CÂMARA TÉCNICA 1

*Benefícios para o agente de carga certificado/ companhia aérea / transportadores marítimos.*

# SUMÁRIO

## Sumário

Fórum Consultivo OEA – 2016/2018	1
Câmara Técnica 1	2
Cronograma dos trabalhos	3
Situação atual	4
Desvios levantados no processo e ações recomendadas	5
Participantes da Câmara	11
Parecer final	13
Galeria de Fotos	14

## Fórum Consultivo OEA – 2016/2018

### INTRODUÇÃO E PROPOSTAS

De acordo com a Instrução Normativa nº 1598/2015, o Fórum Consultivo OEA é um órgão composto por três servidores da Receita Federal e por três representantes do setor privado, estes eleitos por voto direto das empresas certificadas. Em 21 de setembro de 2016, foram eleitos: Representante dos importadores/exportadores OEA-Segurança (Embraer), dos prestadores de serviços logísticos OEA-Segurança (DHL) e dos importadores/exportadores OEA-Conformidade (GM) para mandato de 2 anos.

Este Fórum tem por objetivo constituir canal permanente de comunicação entre as empresas certificadas como OEA e a Receita Federal do Brasil para buscar aprimoramentos e melhorias no Programa Brasileiro de OEA, estimulando o debate recíproco entre o setor público e o setor privado. Dessa forma, será possível organizar, de forma estruturada, as demandas do setor privado com a devida atenção pela RFB.



<https://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/noticias/2016/constituicao-do-forum-consultivo-oea>

## Câmara Técnica 1

### SITUAÇÃO ATUAL E OBJETIVO

No panorama atual do Programa Operador Econômico Autorizado, não há benefícios diretos para o agente de carga/ companhia aérea na legislação.

Nesse sentido, a intenção da composição da Câmara Técnica 1 foi avaliar o processo de recepção de carga, definir papéis e responsabilidades, identificar possíveis benefícios aplicáveis a essa etapa do processo aos agentes de carga e companhias aéreas certificados OEA, bem como as adequações e alterações sistêmicas no Mantra.

Obs.: O tema demandado para o Fórum Consultivo, em relação a esta Câmara contemplava também os transportadores marítimos. Como no Brasil, a representação destes na maioria dos casos é realizada pela agência marítima e para estas não há previsão de certificação, recomendou-se a retificação do tema de: *"Benefícios para o agente de carga certificado/ cia aérea / transportadores marítimo"*, para: *"Benefícios para o agente de carga e companhias aéreas certificados"*.

### ORGANIZAÇÃO

Para os levantamentos de informação e mapeamentos foram feitas duas reuniões presenciais na cidade de Campinas, nos dias 21 e 22 de fevereiro de 2018.

As reuniões seguiram a seguinte metodologia:

- 1) Mapeamento do processo normal de recepção de cargas:
  - Levantamento dos principais problemas.
  - Sugestão de possíveis benefícios.
- 2) Relação dos principais desvios no processo de recepção de cargas:
  - Identificação do desvio x responsabilidade x origem x consequência.
- 3) Tratativa dos desvios:
  - Mapeamento do processo de tratativa e cada desvio.
- 4) Levantamento dos possíveis benefícios por desvio.
- 5) Relação dos principais desvios no processo de expedição de cargas.
  - Identificação do desvio x responsabilidade x origem x consequência.

Foi realizada uma sessão extra para mostrar os dados compilados e assim esgotar o tema na possibilidade de serem encontrados novos dados. Esta sessão foi realizada na data de 02 de agosto de 2018.

# CRONOGRAMA DOS TRABALHOS

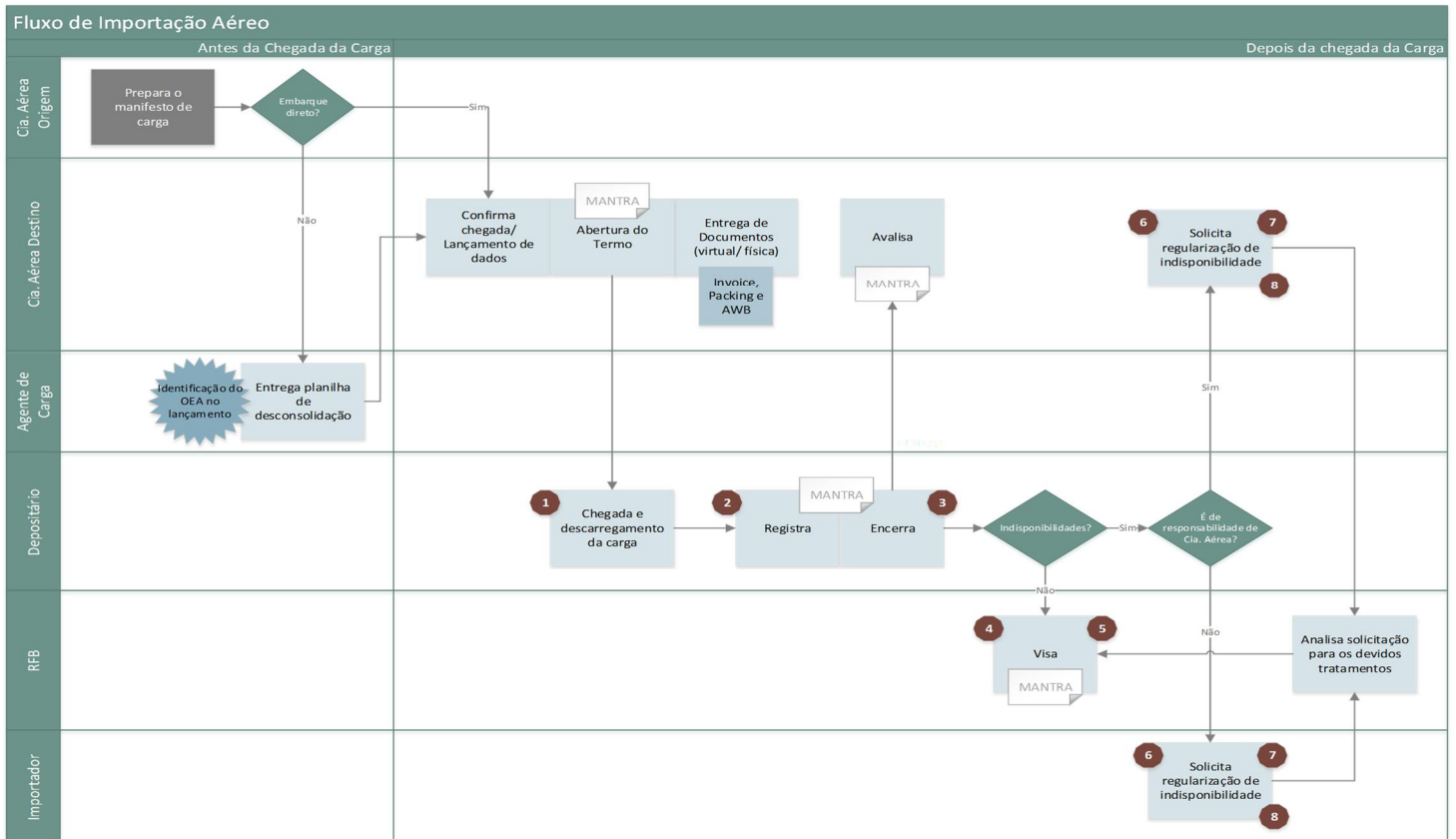
## Cronograma dos trabalhos

ATIVIDADE	21/FEV (MANHÃ)	21/FEV (TARDE)	22/FEV (TARDE)	22/FEV (TARDE)	02/08 (MANHÃ)
Mapeamento do fluxo atual de importação	OK				
Descrição dos desvios e propostas de melhoria para importação		OK	OK		
Descrição dos desvios e propostas para melhoria para exportação			OK		
Formalização do material para envio do relatório final				OK	OK
Sessão extra para captura de possíveis novas ações recomendadas					OK

# SITUAÇÃO ATUAL

## Situação atual

No mapeamento do estado atual, foram descritos papéis e ações de cada um dos integrantes do fluxo. Durante a elaboração do fluxo, foram levantadas ações recomendadas que posteriormente foram descritas.



# DESVIOS LEVANTADOS NO PROCESSO E AÇÕES RECOMENDADAS

## Desvios levantados no processo e ações recomendadas

### 1. FALTA DE PRIORIDADE NA CHEGADA DA CARGA OEA

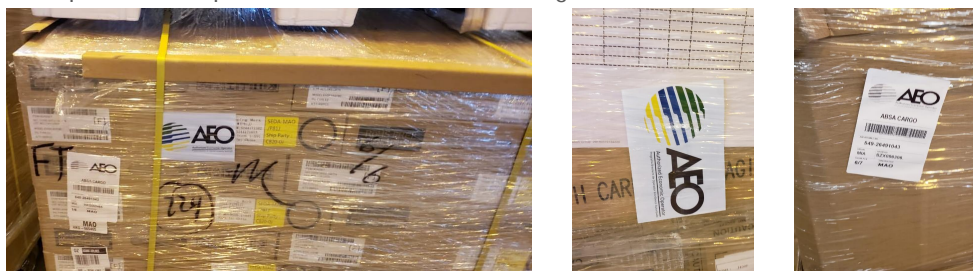
Como não há identificação obrigatória das cargas em seus respectivos pallets aéreos, não é possível ao depositário fazer uma distinção rápida entre cargas de importadores OEA e cargas de outros importadores.

Nesse sentido, o responsável por providenciar a identificação da carga seria inicialmente o importador e depois o agente de carga ou companhia aérea (cargas cujo proprietário seja empresa OEA).

A consequência, nesse caso, é o tratamento igualitário entre todas as cargas no descarregamento gerando atrasos em alguns casos. O atraso se observa em casos em que há congestionamento de voos/ aeronaves com chegadas simultâneas.

A proposta discutida foi a identificação da carga pelo importador ou terceiro designado por este, como carga OEA. Uma vez identificada a carga como OEA será dada devida prioridade após descarga do pallet da aeronave. Além disso, foi sugerido procedimento de identificação similar o qual existia na Linha Azul (com faixas e adesivos).

Exemplo de como poderia ser identificada as cargas:



Ação Recomendada: Hoje o tratamento prioritário de carga não destinada a armazenamento é aplicado independente da sinalização visual da carga, conforme previsão do artigo 11, inciso 3, parágrafo I da IN RFB nº 1598/2015. Qualquer identificação adicional que possa facilitar o tratamento prioritário deverá ser acordada diretamente entre recinto/agentes de carga/companhias aéreas.

### 2. GERAÇÃO DEMASIADA DE DSIC

Atualmente, é necessária a geração de documento subsidiário de identificação da carga (DSIC) para casos falta de volume e outros. Essa necessidade está descrita na Instrução Normativa SRF N° 102/1994 editada pela Receita Federal do Brasil (RFB) em seu artigo 7°:

“Art. 7° Nos casos de bens chegados como bagagem acompanhada ou remessa expressa e como tal não aceitos pela fiscalização aduaneira; de carga não manifestada, embora documentada; de carga sem documento; ou de carga cujo tipo de documento ou identificação o Sistema não contemple, seu armazenamento processar-se-á através de documento subsidiário de identificação de carga - DSIC.

§ 1° O DSIC instrui o armazenamento da carga no Sistema, sem prejuízo a quaisquer atos de ofício com relação a essa carga.

# DESVIOS LEVANTADOS NO PROCESSO E AÇÕES RECOMENDADAS

§ 2º Caberá ao depositário a responsabilidade pela comunicação à fiscalização aduaneira e pela formulação do correspondente DSIC no Sistema, quando, em operação de armazenamento, encontrar carga não manifestada.

§ 3º O DSIC formulado pelo depositário na forma do § 2º deverá ser validado pela RFB.”

Constatou-se através de informações de depositários que cerca de 50 a 60% dos processos DSIC gerados são referentes a volumes identificados onde se faz necessária a intervenção da RFB para apropriação do documento e conseqüente liberação da carga.

As ocorrências onde volumes identificados geram DSIC são: volumes faltantes em investigação e embarques de carga parcial, não avisadas previamente. Hoje as apropriações somente podem ser efetuadas na hora do calço da aeronave ou em até três horas do calço, dependendo do Aeroporto.

A geração da DSIC para casos como este acarreta um atraso no processo de, no mínimo, cinco dias úteis e um acréscimo desnecessário de burocracia na liberação das cargas aéreas. Como conseqüência do atraso na retirada, gera-se um custo maior para as empresas com armazenamento.

Ação recomendada: Recomendar junto ao time de projeto de desenvolvimento do novo módulo Siscomex, que substituirá o atual sistema Mantra, funcionalidades que permitam correções automáticas, eliminando os processos burocráticos atuais mencionados.

### 3. NECESSIDADE DE ATUAÇÃO DA RFB PARA AJUSTE DO MANTRA QUANDO A CARGA É PARCIAL, SEM INFORMAÇÃO PRÉVIA

Na situação levantada, em casos nos quais a carga chega parcialmente e isso não foi informado previamente, não é possível ao depositário fazer os ajustes equivalentes no Mantra para liberação da carga.

É de prerrogativa da RFB a intervenção para ajuste do sistema nesse caso, o que gera um aumento de carga de trabalho para os auditores e um atraso médio de 5 dias para liberação da carga.

A simplificação do processo, concedendo ao depositário a possibilidade de ajuste do Mantra, traria uma vantagem tanto para o setor privado, no sentido de liberação mais ágil e barata, quanto para a RFB, uma vez que esta teria uma diminuição na carga de trabalho.

Ação recomendada: Idem ao item 2

### 4. MANTRA VISADO AUTOMATICAMENTE SOMENTE SE HÁ O APONTAMENTO DE AVARIA PELO DEPOSITÁRIO

Por conta de uma limitação ou parametrização sistêmica, só há o status “ visado” automático da carga no Mantra quando o embarque é encerrado com alguma avaria pelo depositário.

Se não é feito o apontamento de avaria, o status visado não é gerado automaticamente pelo sistema.

Nesse sentido, há para o depositário uma carga de trabalho adicional estimada de 32 horas por mês para inclusão de avaria para garantir o visa automático.



# DESVIOS LEVANTADOS NO PROCESSO E AÇÕES RECOMENDADAS

Além do aumento na carga de trabalho, o problema gera um aumento demasiado nas estatísticas oficiais de problemas com o peso (tipo de avaria mais habitualmente apontada).

Portanto, faz-se necessária uma revisão dos parâmetros do Mantra para que o visa seja automático, sem a necessidade do apontamento de avarias.

Observação: Houve a informação por parte da ABV que foi aberto um chamado junto ao SERPRO relatando este problema e até o presente o problema permanece sem solução.

Ação recomendada: Idem ao item 2

## 5. MANTRA VISADO SOMENTE COM O ENCERRAMENTO DE TODO O VOO

Da mesma forma, por uma parametrização do Mantra, há o status “visado” da carga no Mantra somente com o encerramento de todo o voo.

A oportunidade levantada é para que a mudança para status “visado” da carga no Mantra fosse feita sempre que houver o encerramento de cada conhecimento de embarque, assim haveria uma economia de tempo significativa na espera para visar o Mantra.

Utilizou-se como analogia a esta discussão, a sistemática de conclusão da presença de carga dos contêineres, no modal marítimo, na qual na medida em que são descarregados do navio com entrada nos terminais portuários já ocorre a efetivação da presença de carga por contêiner, trazendo assim, maior celeridade para permitir o registro da DI e consequente a liberação do material no porto.

Ação recomendada: Possibilidade de identificação de carga OEA no sistema mantra para possibilitar o visa automático por encerramento de conhecimento de embarque ao invés de visa após encerramento total do voo.

## 6. TRATAMENTO DE INDISPONIBILIDADES DO MANTRA FEITO POR PROCESSO FÍSICO PERANTE A RFB

Quando são identificadas indisponibilidades no Mantra, é demandada a abertura de um processo físico, com juntada de documentos, perante a RFB.

Dessa forma, o tratamento das indisponibilidades no Mantra demora, aproximadamente 5 dias úteis.

A obrigatoriedade de apresentação física dos documentos também aumenta a incidência de erros e de perdas documentais que podem ocasionar atrasos adicionais.

A sugestão, então, seria a criação de um processo eletrônico para tratamento das indisponibilidades, da mesma forma que atualmente são apresentadas retificações de declaração de importação, por exemplo.

Além disso, temos problemas específicos no Aeroporto Internacional de Guarulhos, onde a RFB exige, além dos documentos normais, uma cópia atualizada do RADAR, onde no rodapé contenha data recente de impressão. Sendo eletrônico o processo, esse tipo de requerimento exclusivo da RFB em Guarulhos também deixaria de existir.

# DESVIOS LEVANTADOS NO PROCESSO E AÇÕES RECOMENDADAS

Ação recomendada: Processo de retirada de indisponibilidade passar de físico para eletrônico com anexação por dossiê em repositório a ser determinado pela RFB que considere acesso por importador e seus representantes legais. Eliminar também qualquer comprovação de representante legal por meios físicos.

## 7. FALTA DE PRIORIZAÇÃO DE OPERADORES CERTIFICADOS NO OEA NA SOLICITAÇÃO DE CORREÇÃO DE INDISPONIBILIDADES DO MANTRA

Não há durante a tramitação de correção de indisponibilidades do Mantra, uma prioridade aos operadores OEA.

Para que seja concedida a agilidade que é princípio do Programa, faz-se necessária a inclusão de um status do certificado OEA dos importadores no Mantra.

Ação recomendada: A sugestão de priorização para processos de correção do Mantra deverá obedecer ao critério conjunto de certificação onde tenha: importador OEA e agente de cargas OEA. Desta forma, uma vez identificados no pleito (e no futuro no sistema que substituirá o Mantra) e obedecido a este critério, este pleito será priorizado.

## 8. OBRIGATORIEDADE DE CONHECIMENTO ORIGINAL PARA RETIRADA DA CARGA

O artigo nº 54 da Instrução Normativa SRF nº 680/2006 traz a obrigatoriedade de apresentação da via original do conhecimento de carga pelo importador para garantir a liberação da carga.

O artigo 54 faz também referência ao artigo 754 do Código Civil Brasileiro que traz que as mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Ação recomendada: Consideramos que o tema obrigatoriedade da apresentação do conhecimento original para retirada da carga não faz parte do escopo desta câmara que objetiva benefícios para agentes de carga e companhias aéreas, nenhum benefício foi pontuado. Acompanhamento do processo do conhecimento eletrônico que poderá ser um processo (ou documento) que dispense a necessidade de apresentação de original do conhecimento de transporte para retirada da carga no futuro.

## 9. OBRIGATORIEDADE DE EMISSÃO E ASSINATURA DA CARTA DE CORREÇÃO (CCA) PELA ORIGEM

Atualmente, quando há a necessidade de apresentação da carta de correção (CCA – cargo changes correction advice), a emissão do documento deve ser feita pelo país de origem da mercadoria, conforme art. 46 do Decreto nº 6.759, de 2009.

A possibilidade de emissão de CCA pelo agente de carga local OEA, mediante apresentação da procuração do agente de cargas de origem, traria uma agilidade de no mínimo 15 dias para liberação das cargas e uma consequente diminuição dos custos de armazenagem.

Outra possibilidade explorada seria a apresentação de cópia da CCA assinada e anexação, via dossiê eletrônico, caso alterado o processo de correção atual.

# DESVIOS LEVANTADOS NO PROCESSO E AÇÕES RECOMENDADAS

Ação recomendada: Em processo de correção de conhecimento de embarque, onde seja necessária a assinatura da carta de correção (CCA) pela origem, a proposta seria para agentes de carga OEA conceder o benefício:

- a) Possibilidade de assinatura da carta de correção (CCA ou documento equivalente de acordo com a natureza da correção pleiteada) por agente de carga OEA, uma vez evidenciado que o mesmo é o agente desconsolidador autorizado OEA (consignatário do MAWB).
- b) Apresentação de cópia digitalizada da CCA assinada pela origem. Caso a importação for selecionada para conferência, será requerido o original assinado. A apresentação de cópia no curso do processo de correção não desobriga o importador de manter em arquivo físico a carta de correção original dentro do período legal exigido.
- c) Anexação por dossiê do pleito juntamente com cópia digitalizada assinada da CCA, conforme modelo sugerido no item 6.

A viabilidade deste item só será possível após definição da forma de criação do dossiê, pois no Portal Único – Anexação de Documentos - é necessário realizar a vinculação do dossiê a uma declaração. Outra alternativa seria avaliar a criação de um dossiê no E-CAC.

## 10. PROCESSO BUROCRÁTICO DE TRÂNSITO INTERNACIONAL (DTI) PARA AS COMPANHIAS AÉREAS CERTIFICADAS.

Quando se verifica a existência de mercadorias em trânsito internacional, as companhias aéreas recebem o mesmo tratamento de concessão de trânsito que os demais pedidos de concessão (exceto para casos de DTT amparados pela Instrução Normativa SRF N° 248, de 25 de novembro de 2002).

Uma simplificação desse processo para as companhias aéreas certificadas OEA traria agilidade e facilidade para esses membros da cadeia logística, o que aumentaria a atratividade do Programa e consequentemente a maior adesão.

# DESVIOS LEVANTADOS NO PROCESSO E AÇÕES RECOMENDADAS

Ação recomendada:

- 1) Apresentação e concessão de DTI eletrônica automática, sem intervenção da RFB, para companhias aéreas OEA.
- 2) Eliminação da necessidade de declaração de trânsito vinculada à manifestação do documento de carga na entrada e na saída de cargas, em trânsito internacional.

## 11. TRATAMENTO DE DIVERGÊNCIAS DE PESO

A maior quantidade de indisponibilidades geradas hoje no Mantra é referente ao ALERTA 22 – DIVERGÊNCIA DE PESO.

Para casos onde há mercadorias de categoria de porte baixo (< 50kg), muitas vezes a diferença se dá por aferição de balança de expedição e dos aeroportos de recepção.

Mesmo pela razão mencionada acima, o procedimento de retirada deste alerta no Mantra obedece aos mesmos critérios burocráticos de entrada e interação da RFB para regularização do Mantra.

Ação recomendada: Tratamento de divergência de peso com tolerância maior para cargas de pequeno porte (< 50kg). Parametrizar o Mantra com uma tolerância maior (a ser determinada pela RFB), onde o sistema não gere o alerta automático. Isso diminuiria a quantidade de correções desta natureza, mas alertaria a RFB para que tal fato fosse levado em conta no gerenciamento de risco relativo à essa declaração de importação.

## 12. NECESSIDADE DE VALIDAÇÃO DA RFB DAS RETIFICAÇÕES PROMOVIDAS NO MANTRA PROCESSADAS APÓS OS PRAZOS DISPOSTOS NO ART. 25 DA IN 102/94.

Hoje as correções efetuadas no sistema Mantra após os prazos dispostos no art. 25 da IN RFB nº 102/94 necessitam de validação da RFB e apresentação de documentos em papel para que sejam efetivadas.

Ação recomendada: Retificações das informações no novo sistema que substituirá o Mantra sejam validadas automaticamente quando efetuadas por um transportador / agente de cargas certificados OEA, sem intervenção da RFB, ou após decorrerência de prazo, como já ocorre no Siscarga. A documentação suporte poderá ser anexada a dossiê eletrônico, via Portal Único – Anexação Documentos - ou E-CAC.

# PARTICIPANTES DA CÂMARA

## Participantes da Câmara

A Câmara foi composta pelas seguintes empresas e representantes, conforme lista de presença em anexo:

### Lista de Presença - Câmara Técnica 1

Data: 22/Fev/2018 - Local: Viracopos

Batista Fustini Veizer	GRUPE PSA
SARA LETICIA SCHONFELDER	CEVA
Cristiane Morgues da Silva	ATAAM
Samir Rezende	DHL
Elaine Costa	RFB
Ermiro J. Santos Jr.	ABU
Júlio Cunha	EMBRACE
Fabiano Gonis Penno	GMB
Alvanora S. J. Mendes	Embraer
Homero Vecchi	DHL
Juliana Borges	GMB



FÓRUM CONSULTIVO OEA



### Lista de Presença - Câmara Técnica 1

Data: 21/Fev/2018 - Local: Viracopos

Rafael Senedesi (KJ)

Batista Fustini Veizer (GRUPE PSA)

KALL CLAUDIO (KCN)

Samir Rezende (DHL)

Fabiano Gonis Penno (GMB)

Homero Vecchi (DHL)

Cristiane Morgues (ATAAM)

Juliana Borges (GMB)

Júlio Cunha (EMBRACE)

Elaine Costa (RFB)

Alvanora Mendes (Embraer)

Cristiano Renato Ramos (Viracopos)

Bruno Figueiredo Borke (Viracopos)



FÓRUM CONSULTIVO OEA



# PARTICIPANTES DA CÂMARA

## Lista de Presença – Reunião 4ª Câmara Técnica OEA – 02 e 03/08/2018

Nome	E-mail	Empresa	Datas		Assinatura
			02/08	M	
Adriano Mouro Alexandroni	amouro@actioncargo.com.br	Action	X		
Agnus Garcia Silveira	agnus.garcia@multilog.com.br	Multilog	X		
Carla Navarro	carla.navarro@flex.com	Flextronics	X		
Cleide K. David	cleide.david@foxconn.com	Foxconn	X		
Elaine Calsavara	ecalsavara@fedex.com	Fedex	X		
Felipe Rodrigues Libos	felipe.libos@multilog.com.br	Multilog	X		
Fernando Fetter	fernando.fetter@dbschenker.com	Schenker	X		
Hamilton Becker	hamilton.becker@br.luxottica.com	Luxottica	X		
Leandro da Silva	leandro.silva@dclogisticsbrasil.com	DC Logistics Brasil	X		
Mariia Gabriela Bertelini	marilia.bertelini@trw.com	ZF TRW	X		
Mauricio Torquato	mauricio.torquato@trw.com	ZF TRW	X		
Michele Aparecida de Carvalho	michele.carvalho@marimex.com.br	Marimex	X		
Patricia Martinez	patricia@haidar.com.br	Haidar Transportes	X		
Roberta Fernandes	roberta.fernandes@flex.com	Flextronics	X		
Rogério Giacomini	rogerio.giacomini@dclogisticsbrasil.com	DC Logistics Brasil	X		
Rubio Guimarães	rubio.guimaraes@cevalogistics.com	Ceva Logistics	X		
Sandra Simões	ssimoes@ups.com	UPS	X		
Wagner Camprubi Serpa	wagner.serpa@polartruck.com.br	Polar Truck	X		
Wilson Oliveira Sousa	wilson.sousa@auroraead.com.br	Eadi Aurora	X		
Homero Vecchi	Homero.Vecchi@dhl.com	DHL	X		
Alessandra Monteiro	alessandra.monteiro@embraer.com.br	Embraer	X		
Julio Cunha	cunha@embraer.com.br	Embraer	X		
Lia Piccirilli	lia.piccirilli@gm.com	GM	X		
Juliana Borges	juliana.borges@gm.com	GM	X		
Renato Cardoso	Renato Cardoso de Sousa/RFOC/SRF	Receita Federal	X		
Elaine Cristina da Costa	Elaine Cristina da Costa/RFOB/SRF	Receita Federal	X		
Elaine Lopes	Elaine.Lopes@br.dsv.com	DSV	X		
Miriam Saga	miriam.saga@br.dsv.com	DSV	X		
Tatiane Marques Da Silva	tatiane.marques@latam.com	LATAM	X		
Tammy Facincani Rodriguez Jimenez	tammy.jimenez@latam.com	LATAM	X		
Camila Correa	camila.correa@avon.com	Avon	X		
ALEXANDRE MACHADO	ALEXANDRE MACHADO@omni.com	OMNI	X		
Priscila Perini	priscila.perini@hyundai-brazil.com	HYUNDAI	X		

Fórum Consultivo

DHL – Homero Vecchi/ Samir Pedroso

Embraer – Alessandra Monteiro/ Júlio Cunha

General Motors – Juliana Borges / Lia Piccirilli / Alexandre Machado

Receita Federal do Brasil (RFB) – Elaine Costa / Renato Cardoso

## Parecer final

As ações recomendadas em cada item conforme deste relatório requerem ajustes de Normas, Decretos e Leis de acordo com o que se pede. Desta forma, esta Câmara recomenda:

1. Analise junto a um grupo de trabalho da RFB da viabilidade das sugestões de alteração das normas e sistemas mencionados.
2. Proposição de aprovação por todos os membros do Fórum Consultivo destas ações recomendadas, para posterior criação de plano de implementação ou justificação de possíveis reprovações destas propostas.

Ressaltamos que as melhorias e ações apontadas irão proporcionar melhora no fluxo de importação e despacho de cargas, em geral, e somente em alguns deles, foram apontadas recomendações de melhoria específicas às empresas certificadas como OEA.

# GALERIA DE FOTOS

## Galeria de Fotos

