

COMÉRCIO EXTERIOR: MOMENTO PARA SE REINVENTAR E PROGREDIR

Negócios internacionais se modernizam para atender as demandas atuais e futuras

P. 2, 3, 6 e 7

Do que armadores se previnem no Conhecimento de Embarque?

P. 8

Operação de mega-ships mais próxima da realidade

P. 9

Cobrança de armazenagem em caso de perdimento é devida?

P. 4

Profissionais
FreeTime
Zona Franca de Manaus

EDITORIAL

Dificuldades com Oportunidades



As crises sempre geraram mudanças proporcionais à gravidade associada a elas. Descobertas medicinais, (re)invenções de gerência e produtos, aprimoramentos administrativos e adaptações comportamentais, muitas vezes, acompanhados de uma valorização do que parecia comum, são bons exemplos de que as crises são apresentadas com as dificuldades e suprimidas nas oportunidades.

Mas é natural que as adaptações sejam diferentes. São mundos, disponibilidades, perfis, capacitações e interesses distintos em cada circunstância, em cada pessoa. E isso fica ainda mais claro na gestão do Estado. As adaptações feitas pelos órgãos anuentes,

nos processos de comércio exterior durante a pandemia, evidenciam a possibilidade de aprimoramento e, principalmente, criam boas expectativas sobre o futuro. A liberação ágil de produtos importados, por exemplo, reduz tempo e custo para o importador, fatores fundamentais para uma competitividade mínima.

O que não muda é a necessidade constante de capacitação do profissional atual. Quanto mais preparado, melhor será sua adequação às mudanças que as crises sugerem. Com este objetivo é que chegamos à edição 17 da **Revista OMDN**. Junto ao portal, diferentes informações do mundo dos negócios estão sempre disponíveis. Enjoy it!



Marcelo Raupp

Diretor Geral de O Mundo dos Negócios

Charge Marcos Sônego



EXPEDIENTE

Realização

OMDN - O Mundo dos Negócios
www.omdn.com.br

Coordenação Geral

Marcelo Raupp

Jornalista Responsável

Suelen Bongioiolo Gomes | JP – 6053/SC

Textos

Erick Demetrio Eliseu
Marcelo Raupp
Rafael Matos
Suelen Bongioiolo Gomes

Foto da Capa

Hitalo Rocha

Charge

Marcos Sônego

Diagramação

Rodrigo Lodetti

Colaboração

Alberto Teneggi, Camila Nuernberg Rodrigues, Carlos Castro, Emanuel Jorge, Fernanda Wilpert Salvaro, Hitalo Rocha, Luís Lemos, Melissa Aragão de Souza, Osmani de Castilho Ribas, Rafael Scotton, Ricardo Ramos, Rodrigo Ruckhaber e Thiago Dalke.

Sugestões e dúvidas

contato@omdn.com.br

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

ARMAZÉM LOGÍSTICO: SUPORTE DURANTE A CRISE**Serviço proporciona soluções de baixo custo**

Locais preparados para recebimento, conferência, armazenagem, gestão e distribuição de mercadorias, os armazéns logísticos são aliados no comércio internacional. Em períodos de crise, como o provocado pela pandemia do novo coronavírus (Covid-19), o papel desempenhado por essas estruturas ganha destaque. Contar com um local como esse pode ser uma estratégia para importadores e exportadores reduzirem custos e viabilizarem os negócios.

No Brasil, setores econômicos têm enfrentado problemas



logísticos graves. Com a adoção de lockdown ou restrições de atividades, muitas indústrias foram obrigadas a fechar as portas. Pesquisas da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) apontaram, nas primeiras semanas de maio, retração de aproximadamente 40% no transporte de cargas, ilustrando a queda da produção nacional. Com isso, diferentes tipos de produtos chegam aos portos e aeroportos e não podem ser encaminhados ao destino final. É nesse ponto que a atuação dos armazéns se torna essencial para a continuidade dos processos.

Conforme o diretor da Agilllog Transportes, Ricardo Ramos, transportadoras que contam com serviço de armazenagem proporcionam aos clientes soluções de baixo custo, em comparação ao armazenamento em outros recintos. "A Agilllog, por exemplo, no período de isolamento, onde as empresas precisaram ficar com portas fechadas, realizou coleta dos contêineres, desovas dos mesmos em seu

armazém, evitando, assim, cobranças extras de locação do contêiner e estadias no porto, que têm um custo muito elevado", expõe o diretor.

**Aliados dos negócios**

Na avaliação de Ramos, contar com um operador que trabalhe com uma gama ampla de opções – atendendo desde o transporte até o cross docking e armazenagem – se torna um aliado durante a crise. "Porque ele tem como fornecer alternativas com custos muito mais atrativos. Então, nesse momento, ter parceiros com amplo leque de serviços proporciona economia financeira realmente necessária para ajudar os clientes a passar por esse momento difícil", complementa o diretor da Agilllog.

DESPACHO ADUANEIRO

NORMATIVAS PASSAM POR PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO**Receita tem adequado atos regulatórios, com uma série de revogações e consolidações**

Alinhada ao Projeto Consolidação, a Receita Federal (RFB) tem adotado medidas para modernizar as normativas do comércio exterior. Com a pandemia do novo coronavírus e alterações nas rotinas aduaneiras, o órgão tem validado atos e revogado publicações para agilizar procedimentos alfandegários. Algumas dessas decisões têm caráter excepcional e temporário, perdendo os efeitos ainda neste ano. Já outras devem ser duradouras.

Para o despachante aduaneiro da Ruckhaber Comissária de Despachos Aduaneiros, Rodrigo Ruckhaber, o cenário atual tem levado a RFB a

executar melhorias internas. "A Receita viu nessa pandemia uma forma de colocar em prática o que levaria anos para conseguir tirar do papel. Então encontrou um modo de fazer isso agora, em um momento em que se faz necessária a prioridade na liberação de cargas", avalia.

Período de testes

Na visão dele, o período também serve como um "teste" para os órgãos reguladores, para que avaliem a continuidade dessas ações. "Acredito que algumas Instruções Normativas que foram revogadas deverão voltar, mas outras não. A que se refere ao BL original, por exemplo – em que foi revogada a necessidade de apresentação do conhecimento de embarque original para instrução do despacho aduaneiro – deve permanecer com a flexibilização vigente", analisa Ruckhaber.

Projeto Consolidação

Enquanto isso, a RFB dá continuidade ao Projeto Consolidação, revogando Instruções Normativas (INs) que não possuem mais efeitos legais. Até a primeira quinzena de maio, em torno de 300 atos já haviam sido retirados do ordenamento jurídico. Até junho de 2021, 460 INs serão consolidadas por área temática.

Detalhes do Projeto Consolidação**FINALIDADE**

O projeto busca adequar o estoque regulatório da Receita Federal, por meio da redução, consolidação e modernização das normativas.

**PUBLICAÇÕES**

Estão em vigor mais de 1,7 mil INs – a mais antiga é de 1978. Até a primeira quinzena de maio, 309 atos já haviam sido revogados.

**ETAPAS**

A atual fase encerra neste semestre, revogando aproximadamente 440 normas. A próxima etapa, até junho de 2021, prevê a consolidação por área temática de cerca de 460 INs.

JURÍDICO

COBRANÇA DE ARMAZENAGEM EM CASO DE PERDIMENTO É DEVIDA?

Custo é atrelado ao importador até que a pena seja decretada

Em meio aos prejuízos ocasionados pelo perdimento da carga surgem dúvidas quanto à cobrança dos custos de armazenagem. Mesmo tendo a mercadoria confiscada, o importador precisa arcar com as despesas no recinto alfandegado. Por lei, os valores são devidos pelo responsável até que a pena de perdimento seja decretada pela autoridade administrativa.

De acordo com o advogado Rafael Scotton, isso pode ocorrer de duas maneiras. Uma delas é se o despacho aduaneiro ainda não tiver sido iniciado. Já o outro modo é aplicado quando os procedimentos junto à Alfândega estiverem em curso. Essas situações distintas refletem diretamente no prazo de duração da responsabilidade pelo pagamento por parte do importador.



Casos de perdimento costumam gerar dúvidas quanto à cobrança da armazenagem

Contudo, apesar da regra apontar que a armazenagem deve ser paga mesmo com o perdimento, podem ocorrer exceções. Por se tratar da prestação de um serviço de cunho privado pelo terminal de cargas, a depender da relação entre importador e terminal, o operador do recinto alfandegado pode optar

por não realizar essa cobrança ou conceder descontos. Um exemplo é não cobrar o pagamento quando apenas uma parte da carga é confiscada pela Receita Federal.

Formas de minimizar prejuízos

Há medidas que o importador pode adotar para tentar minimizar os prejuízos. Uma delas é impulsionar os processos administrativos que estão regularizados e sem movimentações pela Administração Pública em até oito dias. "Dessa forma, ainda que as mercadorias destinadas ao canal cinza possam permanecer em fiscalização por até 180 dias, não significa que o processo deve demorar tal período ou que a fiscalização deva permanecer completamente inerte nesse intervalo", observa o advogado.

Outro ponto que pode ajudar a minimizar prejuízos se a carga for confiscada está relacionado aos impostos. "Em alguns casos em que houve a aplicação da pena de perdimento da mercadoria, determinados tributos eventualmente antecipados pelo importador, como o PIS/Importação e a Cofins/Importação, podem ser restituídos, pois não há configuração do fato gerador", assinala Scotton.

ANTES DE INICIAR O DESPACHO ADUANEIRO



DESPACHO ADUANEIRO EM CURSO

O pagamento pela armazenagem variará de 45 a 90 dias. O prazo dependerá do modo como ocorreu o perdimento ou abandono da mercadoria, seguindo os termos dos artigos 642 e 644 do Decreto nº 6.759/2009.

"Nesses casos, a decretação do perdimento ocorre de ofício pela Administração Pública. Assim, todo o período que exceder ao disposto nas hipóteses dos referidos artigos passa a ser automaticamente de responsabilidade da União", aponta Scotton.

Há o obstáculo de não existir prazo determinado em lei para que a fiscalização e despacho da carga encerrem. "Ou seja, o processo de desembaraço pode se arrastar por período bem superior aos 90 dias, até que se tenha a liberação ou a decretação da pena de perdimento, motivando diversas disputas judiciais, até mesmo dos 180 dias do prazo estabelecido para o canal cinza", detalha.

Na maioria das decisões judiciais, a responsabilidade é do importador até o encerramento da análise, mesmo que ultrapasse os 90 dias indicados para o perdimento automático. Porém, esse posicionamento é ponto de divergência, posto que a Constituição assegura o dever de se conferir agilidade aos processos administrativos.

CRIATIVIDADE

NA ARTE, UM RETRATO DO COMÉRCIO EXTERIOR

Ilustração sobre o universo dos negócios internacionais é um dos “desafios” encarados por Hitalo Rocha

Traduzir em arte a amplitude do comércio exterior não é tarefa tão simples. Desde o processo de aquisição de uma mercadoria até o transporte e recebimento da carga, são várias as situações que envolvem os negócios internacionais. Mas foi essa essência do “comex” que o ilustrador Hitalo Rocha conseguiu transformar em desenho.

O profissional aceitou o desafio de unir características diferentes para retratar a cadeia logística dos negócios internacionais. O resultado está estampado na parede da UNQ Import Export, em Criciúma (SC), e eternizado na capa da 17ª edição da **Revista OMDN**. “Fui atrás de elementos ‘doodles’, que têm característica de mostrar bem rapidamente e com linhas. Então não tem tanto preenchimento. O projeto traz toda a trajetória do comércio exterior, desde o momento que está dentro do país em que se quer trazer alguma coisa, assim como elementos da trajetória do avião e navio, até chegar ao destino ou ao local para o qual ele foi enviado. Então foi bem tranquilo trazer essa essência e imprimir algo original e único no desenho”, detalha.

Evolução do trabalho

Autodidata, Rocha carrega essa veia artística desde a infância, quando desenhava nas paredes do próprio quarto. O que era um hobby se transformou em profissão há dois anos e meio, quando passou a desenvolver projetos em hand lettering. “Entrei desenhando letras, fazendo composição com escrita, que é uma técnica americana e bem comum lá fora. Lá eles não usam tanto adesivos e criam bastante lettering, feito à mão mesmo. Ele agrega bastante valor ao comércio. Então trouxe isso para cá, com algumas referências no Brasil, e isso me trouxe para a cena da arte, onde eu comecei realmente”, conta.

Com o tempo, os projetos passaram a ser mais amplos, mas sempre com a presença dos elementos característicos de Hitalo, como círculos, texturas e algumas tipografias específicas. “Meu trabalho hoje é meio que aceitar qualquer desafio. Eu acredito que, eu dizendo ‘sim’ para projetos que não tenho tanta intimidade, meu leque de criatividade aumenta. E eu vejo isso na minha evolução. Eu saí bastante do lettering e abranjo muito mais superfícies hoje: faço jaqueta personalizada, já participei de eventos fazendo trabalho ao vivo, quadros e usando cores – porque eu usava apenas preto e branco nas letras”, complementa o ilustrador.



LIVRE COMÉRCIO

ZONA FRANCA DE MANAUS: CURIOSIDADES QUE VOCÊ PRECISA SABER

Área industrial contribui para o desenvolvimento da região amazônica

A Zona Franca de Manaus (ZFM) é uma das mais conhecidas áreas industriais do Brasil. Apesar de levar o nome da capital do Amazonas, ela é, na verdade, um projeto bem mais amplo. A ZFM compreende as Áreas de Livre Comércio (ALCs), locais geograficamente delimitados, criados pelo governo para promover o desenvolvimento das cidades fronteiriças na região da Amazônia Ocidental. Além do foco na atração de novas empresas e geração de empregos, as ALCs permitem melhor fiscalização da entrada e saída de mercadorias e, principalmente, o fortalecimento do setor comercial.



Ficou curioso sobre o assunto? Então confira outras informações a respeito:

- ▶ A Zona Franca foi concebida como ALC de importação, exportação e incentivos fiscais especiais. As vantagens são concedidas em cima de reduções ou isenções de tributos, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).
- ▶ A ZFM foi legalmente instituída em 1957, pelo então presidente Juscelino Kubitschek. Entretanto, ela só foi efetivamente implantada dez anos depois, já no governo militar.
- ▶ A ALC onde está inserida a Zona Franca de Manaus contempla sete regiões da Amazônia: Boa Vista e Bonfim (RR), Tabatinga (AM), Macapá/Santana (AP), Guajará-Mirim (RO), Brasiléia, Epitaciolândia e Cruzeiro do Sul (AC).
- ▶ A instalação de novas empresas depende da aprovação do projeto junto à Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Entre as exigências está a concessão de benefícios sociais aos trabalhadores, aproveitamento da mão de obra local, níveis crescentes de produtividade e competitividade e reinvestimento dos lucros na região.
- ▶ O primeiro decreto-lei sobre incentivos fiscais para a ZFM determinava um período de 30 anos, que terminaria em 1997. Porém, ele já foi prorrogado quatro vezes. A última ocorreu em 2014, quando o Senado autorizou expandir o prazo até 2073.
- ▶ A ZFM conta com aproximadamente 440 empresas instaladas, com faturamento estimado de aproximadamente R\$ 100 bilhões.
- ▶ A estrutura da Zona Franca conta com três polos: industrial, comercial e agropecuário. O primeiro, representado pelo Polo Industrial de Manaus (PIM), é considerado base de sustentação do modelo.



 Confira outros trabalhos do ilustrador no @hitalodarocha

INFORMAÇÃO



Produtos importados da China podem conter o coronavírus.

MITO. Segundo o próprio Ministério da Saúde, não há evidência de que produtos importados da China para o Brasil possam trazer o novo coronavírus. O motivo é simples: em geral, o vírus não sobrevive por mais de 24 horas fora do organismo humano ou de outros seres vivos. Mesmo considerando o modal de transporte mais rápido entre os dois países, o aéreo, o tempo de trânsito costuma levar não menos que cinco dias. Além disso, a Anvisa também intensificou o monitoramento diário em portos, aeroportos e fronteiras terrestres no

combate ao contágio.

Os coronavírus são conhecidos desde meados dos anos 60. A mais recente mutação recebeu o nome de Covid-19. Os sintomas podem variar desde resfriado até casos mais graves, como pneumonia e insuficiência respiratória aguda. O agente viral da Covid-19, assim como das outras variações do coronavírus, é envolto em uma estrutura lipídica que o torna sensível ao dessecação prolongado. Logo, o contágio dependerá do contato físico entre as pessoas, através de secreções contaminadas, como gotículas de saliva em um espirro, tosse ou aperto de mão. Por isso, o distanciamento social é necessário. Ademais, o simples ato de lavar as mãos com sabão e água já é capaz de inativar um vírus com esta característica.

Enquanto hábitos ainda são readequados para minimizar os efeitos catastróficos da Covid-19, é preciso atenção à veracidade dos conteúdos propagados na Internet. Nas redes sociais, circulam, inclusive, áudios e vídeos acusando a China de exportar Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) previamente contaminados pelo novo coronavírus. As mensagens, sem qualquer comprovação, recomendam que a popula-

ção se recuse a usar, por exemplo, máscaras de procedência chinesa distribuídas pelo poder público.

Não é de hoje que as notícias falsas geram impactos negativos à sociedade. Diariamente há um bombardeio por desinformações travestidas de *fake news*. Disseminá-las deliberadamente, especialmente em meio a uma crise pandêmica, é um desserviço à humanidade. Infelizmente parece que a mentira é, por vezes, mais atraente. É como no velho ditado "uma mentira pode dar a volta ao mundo, enquanto a verdade leva o mesmo tempo para calçar os sapatos". Curiosa e ironicamente, esta citação é atribuída de maneira falaciosa a Mark Twain, Thomas Jefferson, Winston Churchill, entre outros.

Em conclusão, *Wish* e *AliExpress* continuam seguros! Especialmente porque o prazo de entrega, nesses casos, dificilmente será inferior a 30 dias. Considerando o tempo entre a compra on-line e a chegada ao Brasil, os pedidos internacionais estarão seguros para serem abertos em casa, onde, quem puder, deve permanecer durante a pandemia, seguindo as recomendações dos órgãos competentes de saúde.



PANORAMA

O que esperar do comércio exterior no pós-pandemia?

"O comércio exterior será estratégico na retomada econômica. A retração nos principais mercados vai impor um ambiente mais competitivo e dinâmico, no sentido de se adaptar à atual configuração da cadeia produtiva. Haverá necessidade de ampliação de investimentos, criação de mecanismos de financiamento e ações para acelerar o processo aduaneiro."

OSMARI DE CASTILHO RIBAS, diretor-superintendente administrativo da Portonave

"O ano de 2020 vai ser difícil, porque ainda há risco imediato. Mas empresas mais estruturadas não vão ter tantos problemas, principalmente as com maior poder econômico. O próximo ano é de esperança para a retomada, mas nunca será como antes do coronavírus, como culturalmente falando. E isso mais na Europa e América, porque na Malásia a estrutura é diferente: há maior proteção do governo, o que ajuda mais as pequenas empresas."

ALBERTO TENEGGI, diretor técnico do grupo cerâmico malaio Guocera

"O cenário é visto com mais otimismo por quem tem conseguido se adequar às mudanças do mercado. A La Moda, por exemplo, está preparada para novas demandas, tanto em produtos quanto em ferramentas digitais. Inicialmente, foi projetada diminuição de 30% da expectativa de vendas, em virtude de novos mercados terem sido afetados pela Covid-19. Em compensação, a alta do dólar deixa os preços mais competitivos."

CAMILA NUERNBERG RODRIGUES, trader exportação da La Moda

SEGURO

COBERTURA NO TRANSPORTE INTERNACIONAL EM TEMPOS DE COVID-19

Por **Thiago Dalke**.

Pandemia trouxe à tona circunstâncias que geram dúvidas entre os players do mercado

Diante de um contexto onde a pandemia de Covid-19 assola o Brasil e o mundo, diversos setores da sociedade são duramente afetados. Vários processos, outrora corriqueiros, precisam agora inexoravelmente serem revistos, obrigando todos a se adaptarem rapidamente às mudanças. Com o seguro de transporte internacional não poderia ter sido diferente, visto ser parte relevante na dinâmica e complexidade do comércio exterior. Ainda mais em um ambiente onde as alterações repentinas nas cadeias logísticas geraram ocorrências em que não há cobertura securitária para a carga.

Dentre tantas circunstâncias que merecem ser analisadas sob a ótica do seguro de transporte internacional, há três dúvidas que são recorrentes entre os players do mercado. Inclusive, nos contratos das apólices, não existe amparo para estes tipos de acontecimentos.

A primeira questão a ser observada é se há cobertura em caso de confisco ou desapropriação, visto que, valendo-se de decretos especiais, vários governos retiveram cargas de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) para o combate à pandemia. Isso ocorreu enquanto os embarques ainda aguardavam para saída de exportação ou já estavam em trânsito aduaneiro em terminais portuários e aeroportos.

Outra situação que gera questionamentos se refere à retenção de cargas em caso de falência do transportador aéreo, haja vista que a crise pode abalar este setor e culminar com algo parecido ao ocorrido, há alguns anos, com a

maior transportadora marítima de contêineres sul-coreana, a Hanjin Shipping. A companhia, após decretar falência, permaneceu com cerca de 540 mil contêineres de carga retidos no mar por um longo período, já que, temendo calotes, os portos não deixavam os navios da Hanjin atracarem ou descarregarem.

E, por fim, se haveria cobertura securitária para os custos decorrentes de demurrage ou detenção, caso os portos ou terminais securitários tivessem as atividades interrompidas ou



Foto: Rimson Chorny/Unsplash

reduzidas em virtude de medidas sanitárias ou de quarentena.

Análise dessas situações

Em primeira análise, considera-se o princípio conceitual expresso na cobertura básica Ampla A, que é a principal cláusula contratual das apólices de seguro de transporte. Na definição desta cobertura, há um entendimento cristalino de que este seguro tem como objetivo cobrir os prejuízos resultantes de perda ou dano material sofridos pelas cargas, em decorrência de quaisquer causas externas. Ou seja, algo que, "de fora para dentro", prejudique a integridade da carga.

Ao comparar a essência das três hipóteses elencadas com o princípio básico do seguro de transporte, expresso pela cláusula Ampla A, verifica-se que o fato gerador destas ocorrências está mais vinculado ao risco propriamente

logístico, político ou financeiro de quem importa, exporta ou transporta uma carga do que a realmente um dano de transporte, diretamente relacionado à integridade do bem.

Para não restar dúvidas, a Circular Susep 354, de 30 de novembro 2007, que rege as condições contratuais dos seguros de transporte, deixa explícito no item "Prejuízos não indenizáveis" o não amparo para:

- Atraso, mesmo que ele seja causado por risco coberto (o que, inclusive, não seria o caso na situação mencionada);
- Insolvência ou inadimplemento financeiro dos proprietários, administradores, fretadores ou operadores da aeronave;
- E, por fim, o confisco, nacionalização, requisição ou apropriação antecipada.

Portanto, no seguro da carga, o fato gerador do sinistro deve ser efetivamente um dano à mercadoria ou produto durante o transporte. Além disso, é preciso se atentar às principais exclusões que, embora poucas, podem impactar no negócio. Assim, ao contratar um seguro de transporte, é importante falar com um corretor especialista, que exporá com clareza as situações em que não há amparo e, ao mesmo tempo, auxiliará como e onde buscar o ressarcimento que, legalmente, não poderá ser feito pela companhia seguradora.

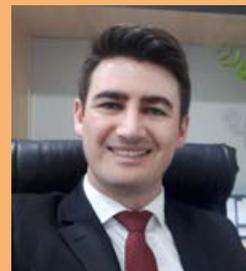


Foto: Arquivo pessoal/Thiago Dalke

THIAGO DALKE
Sócio-diretor comercial da Ação
Administradora e Corretora de Seguros

TRANSPORTE MARÍTIMO

DO QUE ARMADORES SE PREVINEM NO CONHECIMENTO DE EMBARQUE?

Cláusulas do BL nem sempre são observadas com atenção por quem contrata o serviço

Importações e exportações remetidas via modal marítimo necessitam do “Conhecimento de Embarque – Bill of Lading (BL)” para transporte da carga. Emitido, em geral, pelos armadores, o documento funciona como um “recibo” do serviço contratado. Nele há informações sobre frete e mercadoria, com todos os dados do embarque e a assinatura do transportador. Do outro lado da folha, na parte da “frente” do BL, estão cláusulas que definem direitos e obrigações dos envolvidos.

Essas cláusulas englobam desde questões básicas, como validade do documento, até pontos específicos relacionados ao arma-

zenamento, transporte e responsabilidade sobre a carga. Algumas delas, inclusive, são utilizadas pelos armadores como uma forma de prevenção a possíveis problemas durante a viagem. Entretanto, isso nem sempre é observado com atenção por quem contrata o serviço.

Segundo o desenvolvedor de negócios da Ethima Logistics, Carlos Castro, pelo menos cinco cláusulas costumam ter os conteúdos pouco observados por importadores e exportadores. Elas envolvem desde a liberdade do armador em fazer alterações durante o transporte das mercadorias até o embarque de cargas perigosas.



Confira os principais pontos dessas disposições

Liberdades

Essa cláusula prevê ao transportador algumas mudanças no que foi acordado. Com esse termo, ele pode, por exemplo, alterar o tipo de transporte ou transferir os produtos a uma embarcação diferente da citada no BL. E isso sem aviso ao comerciante e sem que, necessariamente, o outro navio seja operado pelo armador contratado. Além disso, em situação de risco, ele tem liberdade para adotar medidas, como parar ou atrasar a embarcação. Ou, então, ele pode optar por outra rota, transferir a carga a outro navio ou devolvê-la ao porto de origem. E isso por conta e risco do importador ou exportador, que precisará arcar com os encargos de armazenagem.

Responsabilidade porto-porto – transbordos

O termo no BL pode eximir o transportador da responsabilidade por perda ou dano nos produtos antes do embarque e depois do desembarque. Essa cláusula também determina quem assumirá um eventual problema ocorrido durante o carregamento no navio.

Carga perigosa

De acordo com Castro, outra cláusula que precisa ser observada é a relacionada às cargas perigosas. O termo no BL aponta que nenhum produto considerado perigoso, inflamável ou danoso deve ser embarcado sem o consentimento do armador. O contêiner no qual essa mercadoria for transportada precisará ter marcação na parte externa, para indicar a natureza do produto. Caso essa determinação seja descumprida ou o transportador identifique algum problema, a carga pode ser destruída ou descartada. Nessa situação, não haverá compensação ao contratante e o direito de receber o frete estará mantido ao armador. Já se o embarque provocar alguma despesa, o contratante precisará indenizar o transportador.

Avaria grossa

No BL, custos de manuseio podem ser admitidos como avaria grossa. Essa aplicação, segundo a cláusula, ocorrerá quando a intervenção for necessária para segurança comum ou para conserto da embarcação. O termo também prevê que, se ocorrer um acidente, perigo ou dano sem que o transportador seja legalmente responsável, a carga e o comerciante deverão contribuir solidariamente para pagamento de despesas e prejuízos. Caberá ao contratante também arcar com encargos de salvamento dos produtos transportados.

Colisões com dois responsáveis

Ela determina as responsabilidades em caso de colisão entre embarcações, por negligência de uma delas. Nessa situação, o contratante indenizará o transportador contra os prejuízos ou obrigações perante a outra embarcação. Conforme o termo, isso ocorre porque o importador/exportador receberá uma compensação do prejuízo por quem provocou o dano.

PORTO

OPERAÇÃO DE MEGA-SHIPS MAIS PRÓXIMA DA REALIDADE

Nova Bacia de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes está pronta

Com autorização para realizar manobras especiais com navios de até 350 metros na nova Bacia de Evolução, o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes se torna cada vez mais competitivo. A nova fase de testes e os trâmites para viabilizar a segunda etapa das obras na estrutura buscam permitir a operação dos chamados *mega-ships*, indo ao encontro das demandas do mercado internacional.

Para o gerente de operações da Portonave, Emanuel Jorge, e o supervisor comercial, Luís Lemos, a nova Bacia de Evolução desempenha um papel importante para o futuro do porto. "Significa se manter competitivo no mercado marítimo, pois existe uma tendência de navios maiores. E, por esse motivo, precisamos continuar evoluindo no cenário econômico estadual, nacional e mundial. Além disso, a nova Bacia de Evolução representa a consolidação do complexo portuário e da Portonave como um dos maiores e principais movimentadores de contêineres no país", evidenciam.

Em abril, o complexo registrou crescimento de 10% na movimentação de contêineres, com 115,3 mil TEUs. Desse total, 63% foram operados pela Portonave. No acumulado de 2020, o Porto de Navegantes já alcança 254,7 mil TEUs – aumento de 7% em relação ao quadrimestre de 2019. "A Portonave tem estrutura plena e capacidade para receber os navios, com área, equipamentos e mão de obra capacitada para operar os maiores navios", garantem.

Segunda etapa das obras

Em operação com manobras especiais

desde 16 de janeiro, a Bacia de Evolução começa a receber manobras de navios maiores. Enquanto acompanham o processo, os gestores do complexo portuário já trabalham para viabilizar a ampliação da estrutura, para que seja possível receber embarcações entre 366 e 400 metros de comprimento. "Basicamente a segunda fase da obra consiste no 'alargamento' do canal de entrada, com um novo posicionamento do molhe norte (Navegantes). O início dela depende de recursos federais e, por hora, não temos data de início prevista", pontuam Jorge e Lemos.



Foto: Marcos Porto/Preeitura de Itajaí

Bacia de Evolução recebe manobras especiais desde janeiro

Comexpedia



🔍 Bacia de Evolução

Localizada em área próxima às instalações de acostagem, uma **Bacia de Evolução** é reservada, como o próprio nome indica, para que as embarcações possam evoluir. Ou seja, é o local próximo aos cais onde os navios giram para facilitar a atracação ou desatracação no porto. É por meio dela que as embarcações conseguem retornar ao mar de proa (frente), por exemplo.

Local onde os navios giram para atracar ou desatracar nos portos

Como tem ocorrido no complexo de Itajaí e Navegantes, quando a construção de uma Bacia de Evolução é finalizada, ela recebe primeiro as chamadas manobras especiais. Esses testes, feitos com o suporte da praticagem, ocorrem em operações de entrada e saída de embarcações, para que as autoridades marítimas e portuárias verifiquem a viabilidade e condições da estrutura.

PROFISSIONAIS

AMÉRICA CENTRAL: ESTRATÉGIAS PARA SE APROXIMAR DO MERCADO

Desafio faz parte da rotina da executiva internacional de vendas Fernanda Wilpert Salvaro

Com apenas 2% de participação nas exportações e 0,4% nas importações em 2019, a América Central e Caribe formam um nicho a ser explorado pelo mercado brasileiro. Criar estratégias, tentar aproximação com possíveis parceiros comerciais e desenvolver acordos estão entre as questões a serem trabalhadas. Para a executiva internacional de vendas da Portobello S.A. – empresa de revestimentos cerâmicos sediada em Tijucas (SC) – Fernanda Wilpert Salvaro, esse desafio se transformou em um estímulo diário. Há um ano, ela foi convidada a atuar nessa área do continente, desenvolvendo e coordenando projetos e ações.

Com 12 anos de experiência no segmento sul-americano, Fernanda agora alinha soluções e estratégias a serem aplicadas nos 24 países da América Central e Caribe, assim como no México. Além do mercado ser bem mais amplo, a exportação de itens brasileiros encontra outros obstáculos pelo caminho, segundo a profissional. Entre eles estão fretes mais caros – pelas distâncias geográficas maiores – e a necessidade de submeter as mercadorias ao transporte marítimo.

Somado a isso, ao contrário do que ocorre no Mercosul, não há facilitações comerciais aos itens brasileiros, o que reflete em custos maiores. “Em países da América Central, Caribe e México, não há acordos com o Brasil, possuindo uma tributação média de importação na casa de 15%; enquanto os mesmos países possuem acordos deste tipo na Europa, gerando, assim, uma importante desvantagem competitiva, visto que Itália e Espanha são grandes produtores mundiais de revestimentos cerâmicos”, expõe Fernanda.

Modelo de trabalho diferenciado

Essa atuação na América Central é mais uma

missão que se soma à bagagem já extensa da profissional, formada em Comércio Exterior, em 2011, pela Universidade do Extremo Sul Catarinense (Unesc). De analista de exportação à trader, a história de Fernanda no mundo dos negócios tem sido permeada de muito estudo, determinação e competência.

A união entre os conhecimentos teóricos e práticos fez com que a profissional elaborasse um sistema diferenciado para os negócios. Esse mecanismo se baseou em uma gama de soluções, com medidas para promover o aumento na participação de mercado. “Desenvolvi e implantei com os meus clientes um modelo de trabalho focado em sell-out (como posso ajudar o meu cliente a vender o meu material na ponta), porque entendo que o sell-in (processo de venda B2B – ‘Business to Business’) será uma consequência”, analisa.

Esse modelo ajudou a criar uma base sólida para, apesar da pouca idade, Fernanda conquistar a confiança dos clientes, muitos com mais de 30 anos em atividade.

Abertura de mercado no Equador

Durante a carreira, Fernanda já precisou lidar com outros desafios internacionais. Um deles ocorreu quando ela ainda era ligada à Cecrisa Revestimentos Cerâmicos (SC), em 2012. Após passagem pela Argentina, a então gerente regional da América do Sul passou

a focar nas exportações com destino ao Equador. Na época, o mercado havia sido fechado por medidas protecionistas, como forma de retaliação comercial ao Brasil.

Fernanda foi a porta-voz das empresas brasileiras na mediação do conflito, junto com a Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos (Anfacer) e órgãos equatorianos. “Após inúmeras viagens ao mercado, reuniões com assessorias jurídicas e afins, em 2016, juntamente com a equipe envolvida, conseguimos realizar a abertura do mercado”, conta.

Participação em feiras cerâmicas de referência, como a Expo Revestir (SP), também contribuiu para a carreira da profissional

Foto: Arquivo pessoal/Fernanda Wilpert Salvaro



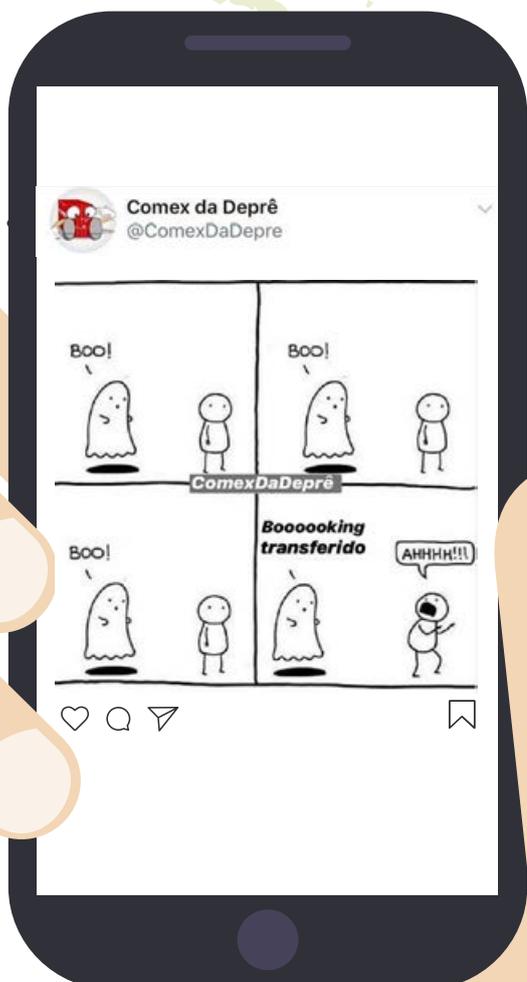
FREETIME



CAÇA-PALAVRAS

As palavras deste caça-palavras estão escondidas na horizontal, vertical e diagonal, com palavras ao contrário

I E N R F E U W O C C C D D D E E S E E Y
 U O U Y A O M T Â R T N S I D E S D B S R N
 A N T F E W K M E T H A N K S A E E D E G B
 U W S H H S B L B O O U C U S D T E F D D T
 I N C H A I A E D H E E E I K L H A G T D C
 O E X P O R T A Ç Ã O C L N E I A E N E T S
 T A A F R E E O N B O A R D E N N W L G H Y
 G N T B I L U H R A M I H R V E S A E N E N
 F R E H A Y U T E F O ã Ç A G I M U F S L N
 T O I L L E H E P E O W N W G L A R A E E H
 O T T E O C D P E N R H R B C S I S Y C T Y
 H L V O ã Ç A Z I R T E M A R A P O T D H Y
 O A M T E E E N G I S N O C D N T C O N U E
 N W E E D O D U R H D T I K B C A A B S E E
 R E M O B F O E C R U P T D N A R M A D O R
 I N O E Q M E G R O A I H H F H E A N E H R



1. Prazo limite para alguma operação como, por exemplo, entrega do contêiner que será embarcado.
2. Agradecimento, em inglês.
3. Venda internacional.
4. Um dos Incoterms mais utilizados; FOB.
5. O responsável pelo navio.
6. Relação entre as moedas de dois países.
7. Definição da Receita Federal entre canal verde, amarelo, vermelho ou cinza.
8. Consignatário. Aquele ao qual uma mercadoria é consignada ou destinada.
9. Regime especial que isenta os tributos de importação para matérias-primas que formarão produtos a serem exportados.
10. Tratamento químico em madeira para o controle de pragas.

CONFIRA AS RESPOSTAS DO CAÇA-PALAVRAS EM www.omdn.com.br

A vibrant sunset over the ocean. The sky is a mix of deep reds, oranges, and yellows, with a bright sun partially obscured by clouds on the right side. The water in the foreground is dark with some ripples. In the distance, a large ship is visible on the horizon, along with a few smaller structures or buoys.

OMIDN
.com.br