

# OMDN

O MUNDO DOS NEGÓCIOS



## BLANK SAILING?

Entenda por que as rotas dos navios podem ser canceladas e como evitar prejuízos no processo logístico

P. 6

Fumigação é obrigatória para importar e exportar materiais naturais como a madeira

P. 7

Mito ou Verdade: existe trabalho escravo na China?

P. 8

Agillog explica passo a passo para coletar mercadorias no Floripa Airport

P. 4



Profissionais FreeTime Segurança nos Portos

EDITORIAL

# Navegar é preciso, importar também



Quando o poeta Fernando Pessoa citou a célebre frase *navegar é preciso, viver não é preciso*, ele se referia ao momento da nação portuguesa nas buscas por novas oportunidades. Segundo o historiador Rainer Sousa, a frase, no entanto, remonta o momento Romano no século I a.C. O dilema pairava sobre “salvar a cidade de Roma da grave crise de abastecimento ou fugir dos riscos da viagem”.

O que não se discute, na verdade, é que navegar estava diretamente relacionado com a busca de solução para cada momento. Hoje, a história se repete. O país na iminente inflação, com escassez de produtos e

aumentos de preços generalizados, vê a importação como caminho para resolver suas pendências. Para as empresas, certamente, navegar também é preciso para se manter vivo!

E o OMDN faz deste enredo mais uma edição da revista. Afinal, as oportunidades romanas e portuguesas estiveram presentes apenas a partir do conhecimento. Por isso que existimos. Para prover de informações aqueles que buscam oportunidades de se diferenciar, de crescer. Convidamos você, então, a navegar nas próximas páginas e viver tudo que preparamos com o maior zelo. *We hope you enjoy it a lot!*



**Marcelo Raupp**

Diretor Geral de *O Mundo dos Negócios*

## Charge



## EXPEDIENTE

### Realização

OMDN - O Mundo dos Negócios  
[www.omdn.com.br](http://www.omdn.com.br)

### Coordenação Geral

Marcelo Raupp

### Jornalista Responsável

Vanessa Amando

### Textos

Marcelo De Bona  
Marcelo Raupp  
Vanessa Amando

### Foto da Capa

Unsplash

### Charge

New York Times, Patrick Chappatte

### Diagramação

Rodrigo Lodetti

### Colaboração

Adil Wansa, Claudia Fiedler, Enio Coan, Fabrício Martins, Fernanda Ruths, Juan Martín Baumann, Marcelo Luiz de Souza, Mauricio Mondo, Rafael Schneider, Rafael Scotton, Thatielly Cunha, Waldeci Rampinelli.

### Sugestões e dúvidas

[contato@omdn.com.br](mailto:contato@omdn.com.br)

## CASE

# NA IMPORTAÇÃO DE TECIDOS, UMA HISTÓRIA DE SUPERAÇÃO E SUCESSO

## Adil Wansa veio de Serra Leoa para o Brasil, em 1985, e desde então trabalha com importação e exportação

**E**le nasceu em Serra Leoa, país da África Ocidental. Também morou e fez faculdade no Líbano, terra de seus pais. Viajou para o Brasil algumas vezes a trabalho e, numa dessas viagens, conheceu o amor. Retornou com ela para Serra Leoa, mas foi na volta ao Brasil que fincou raízes. Essa é a história de Adil Wansa, ou melhor, um resumo dela. O legado desse empresário do ramo de importação e exportação de tecidos é recheado de desafios, trabalho, família, superação e tantos outros ingredientes que o fizeram chegar aos 67 anos com uma bagagem inspiradora de sabedoria e sucesso.

Adil conheceu a esposa Silvana na década de 1980, em Mato Grosso do Sul, estado em que ela morava e onde ele fazia negócios. Na época, o empresário já trabalhava com tecidos importados da Ásia, além de exportar medicamentos do Brasil para Serra Leoa. Inclusive, foi no país africano que o casal morou nos dois primeiros anos do matrimônio. Porém, optaram pelo retorno ao Brasil por conta das melhores condições que o país ofertava, isso em 1985.

“Viemos para o Brasil de forma definitiva porque Serra Leoa já apresentava problemas econômicos. Tínhamos problemas como falta de luz, falta de água, então as condições de vida aqui no Brasil eram melhores, além de ficarmos mais perto da família de minha esposa”, lembra Adil. Já os familiares dele, como a mãe, as irmãs e irmãos, moram no Líbano, em Serra Leoa e na Inglaterra.



Adil importa tecidos do Sul da China para todo o Brasil

### A vida no Brasil

No começo, Adil e Silvana ficaram na casa de conhecidos, em São Paulo (SP), até encontrarem uma casa própria na mesma cidade. Iniciaram uma vida a dois no Brasil e depois vieram os filhos, Kamel e Kamila. Para manter a família, o empresário já fez um apanhado de coisas: trabalhou com materiais de construção, exportou comida, medicamentos, madeira, tintas e mais um bocado de produtos, sempre para Serra Leoa.

Morador da cidade de São Paulo desde 85, hoje, ele tem a Waks Importação e Exportação e o foco da empresa é a importação de tecidos. “Já trouxemos tecidos da Coreia, Índia, Tailândia e China. Hoje, trabalhamos apenas com os tecidos do Sul da

China. O produto deles tem outra qualidade e também notamos que era a preferência do nosso público. Então, optamos por manter a importação de tecidos apenas do Sul da China”, conta Adil.

Justamente por conta dessa qualidade, a Waks Importação e Exportação comercializa os tecidos importados para fábricas de ternos e camisarias, principalmente. Os clientes são de todo o Brasil, especialmente São Paulo. Apesar de lamentar o aumento da criminalidade e dos impostos no Brasil, ele acredita ter feito uma boa escolha. “Conheci minha esposa aqui, criei meus filhos. O menino terminou a faculdade de Economia e a menina faz Engenharia. Fruto de muito trabalho e oportunidades”, finaliza.

## TRANSPORTE RODOVIÁRIO

## COMO FUNCIONA A COLETA DE CARGAS NO FLORIPA AIRPORT?

**Processo seguro e ágil possibilita que 71% das cargas sejam liberadas em até 24 horas**

Você sabia que o Aeroporto Internacional de Florianópolis, além do embarque e desembarque de passageiros, também atua como um terminal de cargas? Em 2019, foram movimentadas 1,5 mil toneladas de mercadorias e, segundo estatísticas do próprio aeroporto, 71% das cargas são liberadas em até 24 horas. Além dos investimentos em melhorias na infraestrutura, os números positivos são consequência de um processo seguro, mas facilitado para a coleta de cargas.

Assim que a mercadoria chega ao Floripa Airport, ela é armazenada. Segundo a auxiliar de Importação e Exportação, Thatielly Cunha, além do ar-

mazenamento físico, a Receita Federal do Brasil (RFB) deve lançar as informações sobre a carga no Siscomex Mantra – sistema de comércio exterior da Receita Federal para acompanhamento de cargas em importações e exportações.

“Após a conclusão da armazenagem, a mercadoria estará disponível para ser nacionalizada. É neste momento que o despachante emite a Declaração de Importação”, afirma Thatielly.

Depois da liberação aduaneira, o aeroporto deve ser informado sobre quem fará a coleta, como explica o gerente operacional da Agillog Transportes, Marcelo Luiz de Souza. O motorista ou outro profissional designado será registrado junto ao Terminal de Cargas (Teca) com seus dados pessoais e os dados do veículo. Ao chegar no Teca, ainda dentro do veículo, ele passa por uma identificação.

“Quando o motorista chega no Teca, ele precisa ter em mãos a Declaração de Importação e um documento de identificação. Isso confirma a informação antecipada de quem fará a coleta. Sem a declaração, eles não liberam”, pontua Souza.

**Apenas pessoas registradas podem coletar**  
Ainda conforme o profissional da Agillog, o procedimento para coleta de cargas no terminal catarinense é o mesmo para mercadorias internacionais e interestaduais. No entanto, não é qualquer pessoa que pode realiza-lo.

Uma vez registrado, apenas aquele indivíduo estará autorizado a retirar o produto no Teca, desde que apresente em mãos os documentos citados. A medida serve como segurança para o cliente, a mercadoria e, ainda, como organização e controle internos do aeroporto.

Acompanhe o vídeo com a coleta acessando o Portal OMDN

[www.omdn.com.br](http://www.omdn.com.br)

## SEGURO INTERNACIONAL

## SAIBA QUAIS SINAIS INDICAM UM SINISTRO NO TRANSPORTE INTERNACIONAL

**Avarias podem ser detectadas ainda no exterior, durante a viagem ou apenas no destino**

O seguro de transporte internacional tem como objetivo cobrir danos com a mercadoria ao longo do traslado, em decorrência de causa externa. As avarias nos produtos podem ser identificadas durante o trânsito ainda no exterior, no decorrer da viagem, nos casos em que é decretado avaria grossa, por exemplo, ou no destino, como explica a diretora comercial da Ação Corretora de Seguros, Fernanda Ruths.

“O mais comum é ser detectada na ocasião da chegada da mercadoria em zona primária, podendo ser aeroporto, porto ou passagem de fronteira até a zona secundária, como o porto seco. O fiel depositário emite o Mantra nas importações

aéreas ou o TFA (Termo de Falta e Avarias) para os demais modais, que expressa ao adquirente da carga uma possível avaria/sinistro. Em alguns casos, ocorrem por meio de observações visuais do seu próprio despachante aduaneiro ou até mesmo no recebimento da carga pelo importador, quando não há avaria aparente na embalagem, mas apenas no produto”, informa.

Segundo a especialista em seguros, o grau da avaria é avaliado pelo tipo de mercadoria. Na maioria dos casos, os sinais externos de avarias são superficiais e ficam restritos somente as embalagens. No transporte internacional aéreo, os mais comuns são diferença de peso e embalagem amassada ou rasgada. No marítimo, as avarias mais frequentes são container amassado, arranhado e/ou enferrujado.

“Geralmente, o fiel depositário emite o Mantra ou TFA para isenção de responsabilidade. Se a mercadoria possuir seguro, o importador ou exportador precisa notificar a sua corretora de

seguros/seguradora encaminhando os documentos instrutivos do embarque. Assim como o Mantra/TFA emitido pelo fiel depositário para uma avaliação preliminar e liberação da carga para desembarço”, explica.

**Quando a vistoria é indicada**

Ainda conforme a diretora comercial, normalmente são realizadas as devidas ressalvas, como a emissão de carta protesto para resguardar o direito de sub-rogação contra o causador do dano e posterior avaliação de danos no destino final.

“Pode acontecer de a seguradora indicar um vistoriador para fazer avaliação visual da carga antes do desembarço. Com o fim da Vistoria Oficial, em 2010, são raros os casos em que as seguradoras enviam vistoriador para acompanhamento em zona primária ou secundária. Isso ocorre somente em situações mais graves, quando o sinistro é certo, por exemplo na queda ou furo de um container durante o manuseio”, ressalta Fernanda.

## PORTO

# SEGURANÇA NOS PORTOS: HÁ RISCOS DE MORAR PRÓXIMO?

## Sequência de acidentes ascende o debate e Portonave explica normas que regem atividades com cargas perigosas

Muito se tem discutido acerca da explosão em uma área portuária em Beirute, no Líbano, que deixou 100 mortos e mais de quatro mil feridos. Em menores proporções e sem vítimas, o porto de Manaus foi acometido por um incêndio de grande impacto. O acidente preocupa, além dos prejuízos materiais, pelos riscos causados aos trabalhadores locais e às residências no entorno, ascendendo a discussão sobre a segurança nos portos do país.

Para evitar incidentes semelhantes, é preciso estar atento às normas e mecanismos de segurança que orientam as atividades em

portos. Segundo o gerente de Segurança e Gestão Ambiental da Portonave, Fabrício Martins, o trânsito, movimentação e armazenagem das cargas perigosas seguem normas nacionais e internacionais, além de procedimentos adicionais internos, visando sempre a segurança da carga.

"Para unidades de exportação, logo no recebimento de cargas perigosas realizamos a checagem física e o lançamento no sistema de entrada, que compara, instantaneamente, se a carga recebida corresponde a carga programada eletronicamente. Se houver inconsistências de informação ou simbologia, a carga não é recebida. Para cargas de importação e transbordo, antes da chegada dos produtos perigosos uma equipe faz análise da documentação encaminhada pelos armadores", explica.

Com a documentação em mãos, todos os riscos inerentes à carga são examinados. "Unidades com ausência de identificação ou com rotulagem ilegível serão identificadas (rotuladas) pelo terminal com base na documentação apresentada. Após a ve-

rificação e, quando necessário, a rotulagem da unidade (container), as cargas perigosas são recebidas e encaminhadas para área apropriada para o recebimento de cargas perigosas. Depois do desembarço, a carga é encaminhada ao cliente", complementa.

### É seguro morar perto de zonas portuárias?

No caso do Líbano, a região que estava no raio de alcance do porto foi bastante afetada. Para reduzir riscos e evitar esse tipo de situação, a Portonave mantém vários controles. "Existe um planejamento para armazenamento de produtos perigosos, impedindo que cargas incompatíveis estejam próximas, consequentemente diminuindo riscos", diz.

Além disso, segundo Martins, a área destinada a produtos perigosos é monitorada eletronicamente e fisicamente, duas vezes ao dia, por uma equipe especializada. "Além desta equipe, existe uma outra formada por bombeiros para atendimento a emergências que estão 24 horas por dia no terminal para garantir a segurança do armazenamento dos produtos perigosos", ressalta.



Explosão em área portuária de Beirute, no Líbano, levanta discussão sobre segurança em portos

## TRANSPORTE INTERNACIONAL



# BLANK SAILING: ENTENDA POR QUE OCORREM CANCELAMENTOS NAS ROTAS DOS NAVIOS

## Usuários do transporte internacional devem ficar atentos para evitar prejuízos no processo logístico

Os serviços realizados por navios nos portos são semanais. Porém, dependendo das circunstâncias, como quando ocorre o *Blank Sailing*, pode haver um acréscimo de uma semana ou 15 dias. É o que explica o diretor comercial da Ethima Logistics, Rafael Schneider.

Segundo ele, os serviços oferecidos pelos armadores seguem uma sequência de escalas

pré-definidas. Por exemplo: Manzanillo> Port of Spain> Manaus> Vila do Conde> Cartagena> Manzanillo. Quando encerrado este circuito, o navio finaliza uma viagem e inicia-se uma nova, e assim sucessivamente.

"No Brasil, geralmente utilizamos a expressão 'omissão de navios' ou 'omissão de portos' para informar que um navio deixará de atracar em um determinado porto da escala ou, ainda, que não haverá a saída do navio naquela determinada semana, o que implica no processo logístico", afirma.

### Por que os cancelamentos ocorrem?

Conforme Schneider, os cancelamentos podem ocorrer por questões comerciais, quando a demanda por espaço no navio é baixa. "Os

armadores realizam o cancelamento com o objetivo de acumular cargas para o navio seguinte. Com os navios cheios, os armadores garantem que os valores dos fretes marítimos permaneçam elevados", esclarece.

Essa situação é bastante comum nos dois primeiros meses do ano na China, quando as fábricas interrompem suas produções devido aos feriados. Fatores operacionais, como greves ou tempestades, que impossibilitem a atracação do navio, também são alguns dos motivos para que ocorra o *Blank Sailing*.

### As consequências

Quando o cancelamento de uma escala em um determinado porto ocorre, a carga será reprogramada para embarcar na próxima partida disponível. No entanto, os atrasos no processo logístico podem trazer prejuízos financeiros para importadores, exportadores e clientes finais.

Como não se pode evitar a ocorrência do *Blank Sailing*, já que é uma dinâmica do mercado, o recomendável, para diminuir os problemas, é que o importador ou exportador trabalhe com margem de dias, para o caso de imprevistos.



## Comexpedia

### Blank Sailing

*Blank Sailing* é um termo do Comércio Exterior utilizado por armadores para informar o cancelamento de uma escala em um determinado porto ou de um serviço nos demais portos

previstos na rota de viagem do navio. Essa é uma das alternativas encontradas pelos armadores para forçar o aumento da capacidade utilizada nos navios.

No caso, eles cancelam a saída semanal de um navio "X" para transferir todas as cargas que estavam previstas para embarque nesse navio para um navio seguinte – "Y". Algumas das cargas que estavam alocadas para o navio "Y" são mantidas, enquanto outras são transferidas para o navio "Z",

o que gera um efeito cascata. Esse movimento é realizado até que a capacidade retorne aos números que estavam sendo atingidos antes de ocorrer o *Blank Sailing*.

Com esse ciclo em ação, haverá uma maior disputa por espaço e os navios sairão do porto de origem com mais cargas. Isso faz com que os armadores consigam aumentar igualmente os níveis de frete marítimo, mesmo em épocas de baixa demanda por transporte internacional.

## DESPACHO ADUANEIRO

# FUMIGAÇÃO: ENTENDA O PROCESSO QUE É FUNDAMENTAL PARA O CONTROLE DE PRAGAS



Paletes de madeira utilizados no transporte devem passar por fumigação

## Madeiras brutas e outros produtos de origem vegetal devem estar dentro das normas fitossanitárias

**V**ocê já ouviu falar em fumigação? Trata-se de um processo para controle ou erradicação de pragas na importação e exportação. Realizado por meio do tratamento químico de materiais provenientes da natureza, o procedimento é fundamental para o desembaraço aduaneiro de produtos como madeiras brutas e alimentos de origem vegetal.

No caso da madeira, se ela já for processada, não é necessário realizar a fumigação. Em contraponto, o tratamento é exigido até mesmo quando a madeira não é o produto principal da importação/exportação, mas é utilizada para a embalagem, transporte ou suporte dele, como em caixas, caixotes e paletes. Nestes casos, todas as partes de madeira devem passar pelo procedimento, independentemente do tamanho.

Tanto para os processos de importação, como exportação que envolvam emba-

lagens, suportes ou peças de madeira, a Receita Federal adota a Norma Internacional de Medidas Fitossanitárias nº 15 (NIMF 15), publicada pela Organização das Nações Unidas. Tais medidas estão regulamentadas na Instrução Normativa Mapa nº 32/2015.

A despachante aduaneiro Claudia Fiedler, da Água Marinha Comex, explica que a fumigação é de responsabilidade do exportador e ele precisa estar atento às exigências de cada país para poder competir no mercado internacional. No Brasil, o tratamento deve ser realizado por empresas autorizadas pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), o qual emite o Certificado Fitossanitário de Origem (CFO).

Do mesmo modo, é o Mapa – por meio da Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) – que fiscaliza os alimentos in natura importados pelo Brasil, como frutas e legumes. "Além do certificado, no caso das importações também é exigido o carimbo internacional IPPC. Os produtos de origem vegetal e as embalagens de madeira importados passam por uma vistoria e, caso não tenham o carimbo, podem ter que retornar ao local de origem", afirma Claudia.

## Objetivos da fumigação

No Brasil, não há aplicação de multa para essas ocorrências, mas também não é permitido movimentar a mercadoria enquanto não houver a liberação do Mapa. Além disso, caso seja necessário devolver os produtos, o importador ou exportador deve se responsabilizar pelos trâmites e custos.

A fiscalização nacional tem o objetivo de prevenir a entrada, disseminação e o estabelecimento de novas pragas importadas que possam prejudicar a saúde animal, pública e a sanidade vegetal. A fumigação é realizada com produtos chamados de fumigantes e os mais comuns são o brometo de metila, o tratamento térmico ou secagem em estufa e a fosfina.



## INFORMAÇÃO

? MITO  
OU  
VERDADE**Existe trabalho escravo na China.**

**MITO.** Não existe trabalho escravo na China. O que há são especulações em torno de tudo o que envolve o país. Primeiro pela diferença cultural, tendo em vista que, muitas vezes, o ocidente não assimila os costumes orientais. Segundo porque a distância geográfica não permite o acesso a todas as pessoas. Assim, o conhecimento in loco fica restrito aos que têm a oportunidade de conhecer o país pessoalmente. Por fim, a história – e as estórias – versa sobre os trabalhos forçados dos “desertores” na época de Mao Tsé-Tung. Isso não existe mais, mas ainda repercute como verdade para muita gente.

Inclusive, o período liderado pelo ditador foi bastante marcante para os chineses. O comunismo de Mao tirou as oportunidades de trabalho, gerando miséria e fome



para grande parte da população. Hoje, os cidadãos que vivenciaram essa época valorizam muito o trabalho disponível. Vários deles abandonam suas casas em busca de melhores oportunidades de emprego nas regiões metropolitanas.

Em termos financeiros, o operador chinês ganha proporcionalmente ao brasileiro. O que os difere, principalmente, é o tempo dedicado ao trabalho. Trata-se de uma questão cultural. Para o chinês é normal trabalhar bastante. Os operários respeitam a individualidade dos turnos nas empresas e não existe um padrão. No setor comercial, ao qual o brasileiro tem mais acesso no desenvolvimento de negócios, também é comum trabalhar a todo momento. Os profissionais da área costumam estar sempre

disponíveis para fechar novas oportunidades.

**A mão de obra chinesa é barata?**

Em relação ao valor da mão de obra, o caro e o barato estão relacionados ao resultado. O valor nominal pode, sim, ser alto ou baixo. Contudo, o fato é que o chinês ganha proporcionalmente igual ao brasileiro, mas rende mais. Ou seja, é mais produtivo e gera mais resultados.

Por isso, pode-se considerar que a mão de obra é mais barata, embora os valores recebidos sejam similares. Esse é um dos motivos para os custos de produtos chineses serem melhores. Mesmo ganhando o mesmo valor, eles conseguem produzir mais, o que reduz custos para as empresas.



## PANORAMA

**Qual a importância das importações no combate à inflação?**

*“Como um todo, as importações servem para suportar as necessidades de qualquer país. Porém, importar para evitar a inflação em determinado segmento é válido somente até o momento em que não cause prejuízos à cadeia produtiva interna.”*

**MAURICIO MONDO**, presidente da Associação Catarinense dos Produtores de Sementes de Arroz Irrigado (Acapsa)

*“As importações e exportações equilibram o mercado, pois se exporta os excedentes e importa o que falta. Então, as importações são importantíssimas no combate à inflação porque é através delas que se faz o equilíbrio da oferta e procura. Porém, esse controle da inflação depende da taxa cambial. Hoje, o Brasil está com uma taxa cambial elevada, então, comprar dólar para pagar produtos importados custa muito caro, o que também pode contribuir com a inflação.”*

**ENIO COAN**, economista

*“Com a pandemia, os países asiáticos não exportaram arroz, priorizaram o consumo interno. Isso e a alta do dólar possibilitaram ao Brasil um grande volume de exportações de março a julho, o que desabasteceu um pouco o mercado interno e fez o preço do arroz subir. Agora, estamos importando o produto e há uma estabilidade com possibilidade de uma pequena alta até janeiro. Isso gera inflação? Não sei, isso gera um produto dentro da realidade do mercado brasileiro.”*

**WALDECI RAMPINELLI**, sócio proprietário da Arroz Rampinelli



## JURÍDICO

# BEBIDAS IMPORTADAS: RÓTULO DEVE CONTER INFORMAÇÕES DE ORIGEM

## Exigência serve para bebidas alcoólicas e não alcoólicas, sendo o descumprimento passível de sanções

Possivelmente, você já viu bebidas importadas nas prateleiras de supermercados ou lojas especializadas. Notou que a embalagem apresenta uma rotulagem específica sobre a importação do produto? Trata-se de uma exigência dos órgãos competentes nacionais. Todas as bebidas destinadas ao consumidor final, alcoólicas ou não, devem conter as informações de sua origem. Isso, no entanto, torna-se desnecessário caso ela seja utilizada como insumo para produção de outros produtos.

Quem explica é o advogado Rafael Scotton. Segundo ele, a rotulagem de alimentos e bebidas oriundos de outros países, em caráter geral, sendo alcoólicos ou não, deve obedecer aos regramentos do Decreto 6.871/2009, do Decreto-Lei nº 986/1969 e outras normativas dos órgãos reguladores. Eles estabelecem, entre outros requisitos, que sejam expressamente informados o nome e as especificações do fabricante ou produtor, tais como local de produção e sede da fábrica (veja mais detalhes no quadro abaixo).

No entanto, Scotton acrescenta a existência de algumas condições estabelecidas em outras legislações, evidenciando a necessidade de revisão do rótulo antes da comercialização do produto no mercado brasileiro, especialmente pelas pesadas sanções as quais se pode estar sujeito. "É preciso informar que existem diversas legislações e atos normativos esparsos que também podem trazer outros requisitos para alguns casos em específico, como em relação às cervejas, vinhos e sucos naturais", salienta (mais informações no quadro abaixo).

Conforme o advogado, o usual é que ao menos as informações básicas sejam inseridas em todas as embalagens pelo produtor e/ou exportador antes da entrada da mercadoria no Brasil. No entanto, não existe a obrigatoriedade de que elas já estejam individualizadas nas garrafas, latas, envases, etc. É possível que as informações sejam adicionadas nos rótulos individuais após o ingresso no país.

"Para que a importação ocorra sem rotulagem individualizada, porém, será necessário o cumprimento de todas as exigências previstas na Instrução Normativa Mapa nº 67/2018 e demais rotinas de importação, bastando apenas que o lote da mercadoria esteja especificado na embalagem exterior. Também é preciso descrever o material importado para possibilitar a fiscalização da mercadoria pelos órgãos

competentes", complementa Scotton.

### Possíveis penalidades

A respeito do controle de qualidade, regularidade da rotulagem e informações indispensáveis às bebidas importadas, diversos órgãos oficiais possuem competência concorrente para tais finalidades. O mais comumente aplicado é a regulamentação e fiscalização pelo Mapa. Porém, também pode ser objeto de análise pela Anvisa, Inmetro, Procon, Ministério Público, Receita Federal, entre outros.

Em caso de não cumprimento às legislações vigentes, os órgãos responsáveis podem impor sanções distintas. Elas vão desde uma advertência até a retirada integral do lote dos estabelecimentos comerciais. Também é possível a suspensão do registro do produto, do estabelecimento e aplicação de multa em elevados e distintos valores máximos.

Por exemplo: o Artigo 104 do Decreto nº 6.871/09 estabelece o valor de até R\$ 117.051,00 para falta de algum dos elementos básicos do rótulo. Já o Artigo 9º da Lei 9.294/96 estabelece o teto de R\$ 100.000,00 para quem não fizer as devidas advertências sobre o consumo excessivo de álcool (informação que pode não vir no rótulo original) e restrições de venda.


## Quer saber mais?

**A legislação geral citada detalha as demais informações que devem constar no rótulo de importação, sempre em Língua Portuguesa:**

- A qualidade, natureza, tipo da bebida ou alimento, ingredientes utilizados na composição;
- Nome e marca da bebida;
- Nome do fabricante ou produtor;
- Sede da fábrica ou local de produção;
- Número de registro do produto no Mapa;
- Peso e volume;
- Lote, data de fabricação e validade;
- Indicação do emprego de aditivo intencional (aromatizante, corante, etc.), mencionando-o expressamente ou indicando o código de identificação correspondente com a especificação da classe à qual ele pertence;
- No caso de emprego de aditivo, usar as expressões "Colorido artificialmente", "Aromatizado artificialmente" e/ou "Sabor artificial de...".

**Já em relação às legislações e atos normativos esparsos, outros exemplos de requisitos para casos específicos são:**

- Graduação alcoólica, quando for o caso;
- Alertas para grupos alérgicos/reactivos, como os portadores de doença celíaca – sensibilidade ou intolerância ao glúten (Resolução RDC Anvisa nº 13/2017), hipolactasia (intolerância à lactose) e diabetes (ambas conforme a Resolução RDC Anvisa nº 26/2015);
- Advertências que sejam necessárias em casos excepcionais, conforme legislações extravagantes, a exemplo das bebidas alcoólicas, em que deve constar expressamente na rotulagem a proibição da venda para menores de 18 anos e desincentivo ao consumo abusivo de álcool (Lei nº 9.294/96 e Instrução Normativa Mapa nº 68/2018);
- Nível de pureza dos sucos e refrigerantes que tenham aroma e sabor de fruta e quantidade de suco natural utilizada na composição.



Rótulo com informações de origem é exigido para bebidas alcoólicas ou não

## PROFISSIONAIS

# A IMPORTÂNCIA DO SEGUNDO IDIOMA NA ATUAÇÃO COMO *TRADER*

## Juan Martín Baumann entrou para o mercado de Comércio Exterior após fazer um intercâmbio na Austrália

Um intercâmbio de cerca de dois anos na Austrália foi o diferencial que colocou Juan Martín Baumann no mercado de Comércio Exterior. Na verdade, a cereja do bolo foi a fluência em Inglês adquirida com a experiência ao morar fora do Brasil. Atualmente, ele trabalha como *trader* do mercado da África na Portobello S.A., empresa de revestimentos cerâmicos sediada em Tijucas (SC) e líder do segmento na América Latina.

Inclusive, Juan acredita que essa é uma habilidade indispensável para quem deseja trabalhar com Comércio Exterior: o domínio de um segundo idioma, de preferência o Inglês. "A formação é importante, mas ter bons conhecimentos na área e a fluência em Inglês também são pré-requisitos fundamentais", assegura o profissional.

De nacionalidade argentina, Juan veio para o Brasil com os pais, no fim de 2002, quando tinha 15 anos. Residiram em Torres, no litoral gaúcho e, em 2008, ele foi morar em Criciúma (SC) para, um ano e meio depois, concluir a Graduação em Administração com Habilitação em Comércio Exterior, na Universidade do Extremo Sul Catarinense (Unesc).

"Fui para o intercâmbio na Austrália após me formar e foi graças a isso que, quando voltei ao Brasil, consegui minha primeira oportunidade na área, numa comercial exportadora. Ali foi minha primeira experiência com Comércio Exterior", lembra Juan.

A chance na Portobello surgiu em 2017, após a indicação de uma amiga. Na empresa, Juan começou como Analista de Mercado para a Oceania, Paraguai e Europa.



Juan na Expo Revestir 2020, maior feira do setor na América Latina, em São Paulo

Hoje com 32 anos e morando na capital catarinense, ele assumiu a função de *trader* e é responsável por cuidar dos interesses e da relação da companhia junto ao mercado da África. Com 42 anos de história, a Portobello está presente em todos os continentes e exporta para mais de 60 países, o que representa 20% de seu faturamento.

### Os desafios e o lado positivo como *trader*

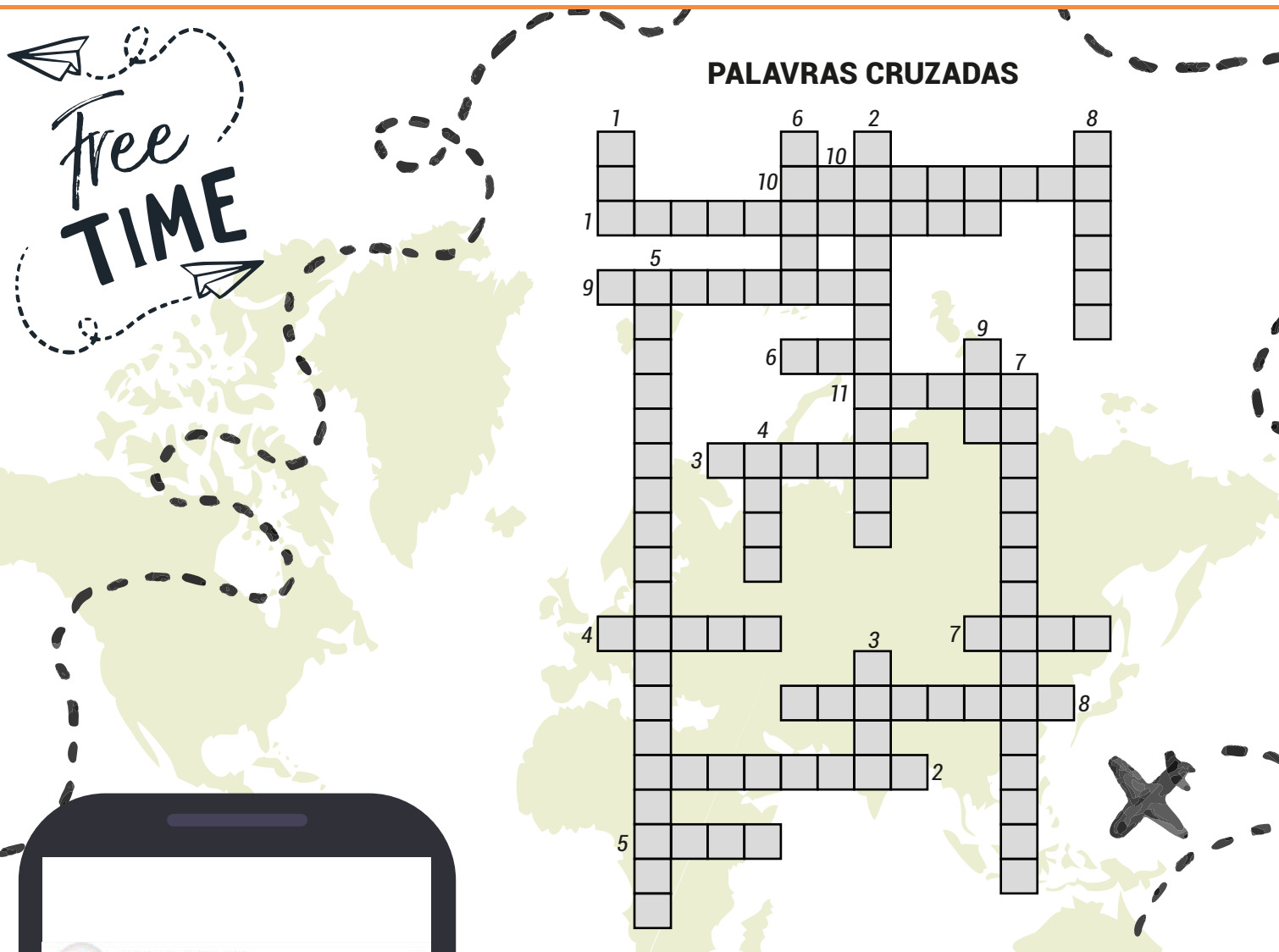
O *trader* é um executivo de vendas internacional incumbido de representar a marca no mercado que é de responsabilidade dele. Juan cuida da carteira de clientes, prospecção de mercados, é responsável por viagens internacionais, participação em feiras e eventos, entre outras funções relacionadas ao continente africano.

"Trabalhar com Comércio Exterior tem mui-

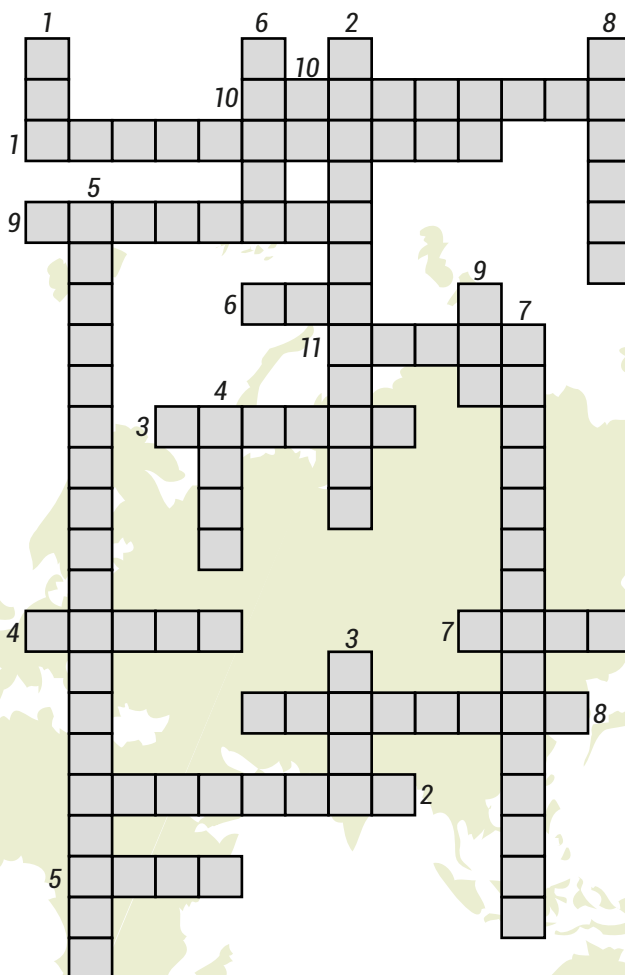
tos desafios. A venda para o exterior é um pouco mais complexa do que uma venda para o mercado interno. Temos que lidar com questões logísticas, econômicas, de legislação, que ultrapassam as fronteiras. São fatores que não dizem respeito ao nosso país diretamente, mas que influenciam nosso trabalho e o resultado da empresa, o que, às vezes, pode estressar a cadeia como um todo, mas faz parte", pontua Juan.

Em contraponto, ele destaca que "o mais positivo [da profissão] é o contato constante com os clientes, o contato com praticamente todas as grandes empresas do ramo no mundo. Isso aumenta o networking e nos faz crescer profissional e pessoalmente".

FREETIME



**PALAVRAS CRUZADAS**



**HORIZONTAIS**

- (1) Romaneio de carga internacional.
- (2) O candidato democrata nas eleições presidenciais americanas.
- (3) Obrigado em italiano.
- (4) Câmara de comércio exterior.
- (5) Moeda japonesa.
- (6) As cargas *full container*.
- (7) Portal ? - O Mundo dos Negócios.
- (8) Tempo livre de uso do *container* no destino.
- (9) Canal onde as mercadorias são vistoriadas fisicamente.
- (10) Capital da Etiópia.
- (11) Acréscimo de frete da Marinha Mercante.

**VERTICAIS**

- (1) Incoterm com maior responsabilidade para o exportador.
- (2) O conhecimento de embarque marítimo.
- (3) ? ou verdade: quadro do portal OMDN que desmistifica temas polêmicos sobre o comércio exterior.
- (4) Apelido dos navios *roll on-roll off*, utilizado para o transporte de veículos.
- (5) Regime aduaneiro especial.
- (6) É definido pela parametrização.
- (7) Conjunto das organizações, pessoas e embarcações das atividades marítimas.
- (8) Responsável pelo controle de cargas aéreas procedentes do exterior.
- (9) *International Maritime Organization*
- (10) *Dangerous goods*

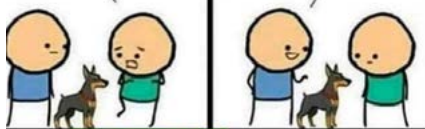
CONFIRA AS RESPOSTAS DAS PALAVRAS CRUZADAS EM [www.omdn.com.br](http://www.omdn.com.br)



Comex da Deprê  
@ComexDaDepre

ELE MORDE?

NÃO, SÓ É SINCERO



A carga era  
**IMO sim.**



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 markers.

**OMIDN**  
*.com.br*