

SINDICOMIS/ACTC sediou debate final sobre módulo CCT-Aéreo

A reunião do Grupo de Trabalho para análise do módulo CCT-Aéreo foi realizada em 27 de agosto, na sede do SINDICOMIS, das 14 às 17 horas. Participaram representantes de companhias aéreas, agentes de carga, agentes de handling e outros interessados, para discussão do tema CCT, troca de experiências de natureza técnica e apresentação de dúvidas quanto ao funcionamento e regras do novo sistema.

A atividade deu sequência ao workshop promovido pela Receita Federal (RFB) em 6, 7 e 8 de agosto, em Guarulhos (SP). Os participantes foram informados de que o objetivo da reunião é a melhor colaboração possível da comunidade para com o projeto CCT e que nenhum tema comercial/tarifário ou de mercado seria abordado. Isto foi respeitado até o final dos trabalhos.

Na sequência, Wagner Borelli, representante da American Airlines; Fernando Fetter, da DB Schenker; Daniel Cunksis, da Panalpina; e Aguinaldo Rodrigues, diretor de Cargas do SINDICOMIS/ACTC, expuseram algumas observações sobre o projeto CCT.

Durante toda a reunião, os participantes trocaram ideias e dúvidas – sendo que muitas destas foram esclarecidas, ainda que nenhum deles fosse representante da RFB ou SERPRO ou tivesse pretensão de proferir esclarecimentos em nome da RFB/SERPRO.

As principais questões foram sobre as responsabilidades, cronograma, procedimentos, requisitos de dados, penalidades, comunicação e possíveis sistemas para atendimento aos requisitos do CCT.

As dúvidas fundamentais foram anotadas (consulte abaixo), a fim de serem levadas ao conhecimento do Grupo de Sistemas Procomex, para que cheguem ao pessoal da RFB, encarregado do desenvolvimento e implementação do CCT. Assim que as respostas dessas autoridades chegarem, serão comunicadas aos participantes.

Pauta para reunião do Grupo de Sistemas, com os temas levantados e discutidos na reunião

- **CCT Aéreo:**

- Reunião entre companhias aéreas e agentes, realizada em São Paulo, no dia 27 de agosto. Os agentes de cargas, companhias aéreas e seus agentes de handling se movimentam para implementação de sistema para atender aos requisitos do CCT. No entanto, algumas indefinições e dúvidas ainda persistem.

- Dúvidas levantadas pelos agentes & cias. aéreas quanto ao funcionamento do CCT:

- cronograma (previsão/atualização)
- liberação do sistema para testes
- CNPJ do agente no MASTER: não obrigatório, mas possibilidade de mensagens “push” ao agente para confirmação de seus embarques a bordo
- esclarecimentos sobre quem poderá representar as cias. aéreas e agentes (via Cert. Digital), múltiplas representações de um mesmo CPF/Cert. Digital
- possibilidades de ambientes de treinamento
- definições sobre carga não identificada/perdimento – prazo para retificação antes de perdimento

- cargas parcial - + de 1 MASTER – definição
- cargas chegadas consignadas ao agente, mas não reconhecidas pelo mesmo
- API traduzida para o inglês
- sistemáticas de aplicação de multas – período de leniência

Opinião

Para a diretora geral da Clipper e suplente da Diretoria Executiva do SINDICOMIS/ACTC, Maria Itália Piniano, que participou da reunião sobre o CCT nos dias 6 e 7, quando se referiam mais especificamente ao agenciamento de cargas, o tema é de grande relevância. Confira seu depoimento.

Estive presente pessoalmente devido à importância do tema, juntamente com minha gerência operacional e de TI – este último, fundamental para as interfaces necessárias para a operação do sistema.

Estamos bastante entusiasmados com a modernização proposta, a qual entendemos que irá, efetivamente, agilizar o processo e desburocratizar parte dele, minimizando a dependência total que temos hoje de vistos da Receita Federal.

O CCT está previsto para entrar em vigor, aproximadamente, em março próximo e envolve os transportadores, agentes de carga e intervenientes aeroportuários. Entretanto, os benefícios de agilização somente serão efetivos em sua totalidade quando todos os módulos do DUIMP entrarem em vigor, como ocorrerá na remoção, por exemplo. As correções que dependem hoje do MANTRA houses serão mais rápidas e efetivas.

Infelizmente, a Receita ainda não nos disponibilizou a base de testes, o que nos impede de avançar em análise, desenvolvimento e treinamento.

A reunião foi bastante proveitosa. Foram levantados pontos técnicos e de situações que ocorrem e geram dificuldades e morosidade nos processos que a comissão ainda não tinha considerado e irá, agora, analisar. Ou seja, ainda faltam ajustes, embora a estrutura já esteja pronta.

Alguns pontos, entretanto, preocupam muito, porque temos uma nova visão da Receita e do governo em relação aos sistemas, buscando facilitação, melhorias e agilizações - o que nos surpreendeu positivamente -, mas não vemos o mesmo movimento e ritmo nas leis e regulamentos que dificultam e inviabilizam as operações.

Muitas das multas existentes castigam ou até liquidam empresas, pois são aplicadas em valores incompatíveis com os negócios e suas margens, especialmente no negócio de prestação de serviços no agenciamento de transporte aéreo, assim como no marítimo.

No específico caso do CCT (importação), os agentes de carga terão que lançar no sistema seus houses até quatro horas antes da chegada do voo. Estes, por sua vez, dependem de informação dos mais diversos países do mundo, dos mais variados fusos horários e, não sendo a companhia aérea, não terá acesso ao que foi efetivamente carregado no aeroporto de origem e ao que está no manifesto dela (cia. aérea), até que ela lance os dados do voo no CCT.

Uma falha de um agente que não enviou o aviso, seja por erro humano, por falha dos sistemas de comunicação, internet ou qualquer outro motivo, implicará numa multa de R\$ 5.000,00 por house. Um embarque com um máster e 10 houses, de cargas mínimas, por exemplo, com fretes da ordem de USD 50,00 cada um, embarcado antes do previsto e não avisado por um e-mail não enviado para o endereço correto, hipoteticamente falando, implicará numa multa que R\$ 50.000,00 ao agente.

Contamos que a visão da Receita se modifique na mesma proporção e a modernização do novo sistema, para aplicar multas, se for o caso, após prazos de adequação, avisos e orientação, mas que revejam os valores destas multas para valores educativos, proporcionais e compatíveis economicamente com o volume e as margens envolvidos no processo e na atividade de prestador de serviços e agente desconsolidador.

O agente de carga é equiparado ao transportador na exportação por ser um agente dele, mas não é, efetivamente, o transportador, não tem aviões ou navios. Na importação, é um agente de um agente no exterior e, tampouco, possui as margens econômicas de transportador, por se tratar de um prestador de serviços.

Nossa associação está interagindo com a Receita para que esta multa seja revista. Esperamos que estejam abertos à modernização também na forma de arrecadar e educar!

O volume, os fusos horários e a velocidade no transporte aéreo geram, naturalmente, um índice maior de ocorrências, tanto na comunicação como em falhas de manuseio. São variáveis para as quais a Receita deve prever formas de correções ágeis, como em caso de devoluções, por exemplo, e eliminar “multas-castigos” retrógradas, que inviabilizam o negócio, espantam empresários e agentes internacionais, assim como abarrotam o judiciário com processos infundáveis.

Um país deve arrecadar por geração de negócios, consequentes postos de trabalho e receita, e não por multas arrecadatórias e de valores que podem liquidar empresas.

Vamos acreditar, buscar mudar também as leis, as multas e o que pensávamos, até a pouco, ser imutável!

Workshop no GRU

Entre os dias 6 e 8 de agosto, no Aeroporto Internacional de Guarulhos (GRU), o SINDICOMIS/ACTC esteve presente – representado por seu diretor executivo, Aguinaldo Rodrigues – em um importante workshop que analisou e debateu os fluxos de informações dos registros e movimentação das mercadorias importadas. A atividade complementou outra, realizada no ano passado e no mesmo local.

Também participaram representantes dos terminais de cargas dos aeroportos de São Paulo, Viracopos, Galeão e Belo Horizonte; da IATA e da Infraero. Assim, as equipes do Portal Único da Receita Federal, da SECEX e do SERPRO puderam elaborar uma minuta do módulo de Controle de Carga e Trânsito para o modal aéreo (CCT-Aéreo) em substituição ao MANTRA.

Segundo Aguinaldo, um ponto relevante do workshop foi a participação simultânea de todos os agentes envolvidos no novo processo. “Isto permitiu o adequado entendimento do Portal Único, pois cada setor e prestador de serviços dentro da cadeia logística da movimentação da carga e de informações conheceu quais são os dados necessários para seu processamento, assim como o que deve ser feito para que o outro interveniente possa dar prosseguimento, sem interrupções, a todo o processo, garantindo ganhos de produtividade e agilidade e redução significativa de custos logísticos”, destaca.

No primeiro dia do workshop, as equipes apresentaram o esboço do passo a passo para cada movimento, tanto das mercadorias quanto das informações que, a partir da implantação do CCT, deverão orientar os intervenientes em relação às suas respectivas rotinas e procedimentos, dando espaço para eventuais manifestações das alfândegas de destino. Nos dias seguintes, foi dado foco a cada grupo de intervenientes.

A principal novidade do módulo CCT do Portal Único é a participação do agente de carga como representante do transportador-consolidador, emitente dos conhecimentos house. Dessa maneira, obriga-se, a este representante, manifestar as cargas por ele transportadas. “É o procedimento atual, pelo MANTRA, que os representantes das companhias aéreas já praticam perante a alfândega de destino, ao manifestar todas as cargas a bordo das aeronaves”, esclarece Aguinaldo.

Assim, da chegada até a entrega das cargas transportadas - sejam com destino final em determinado aeroporto, em trânsito ou de passagem -, cada modalidade terá o seu tratamento específico, permitindo que os transportadores possam destinar suas cargas aos respectivos destinos finais, sem grandes interferências das alfândegas locais.

As alfândegas de atracação das aeronaves mantêm a prerrogativa de análise prévia, por meio do gerenciamento de risco. “Este procedimento será ainda mais eficiente com a entrada do módulo CCT totalmente informatizado, com toda a informação necessária dentro de um mesmo sistema e, o mais importante, de forma antecipada à chegada das aeronaves”, explica Aguinaldo. “Este, em princípio, é um

ponto extremamente relevante, porque impõe aos representantes dos transportadores a manifestação no sistema em até quatro horas do horário previsto de chegada”, complementa.

Outra questão que deverá impactar os pequenos e médios agentes de carga é a imposição, pelo Portal Único, da utilização do sistema CARGO.XML. O modelo atual é o CARGO.IMP, já de conhecimento de muitos agentes, mas que será substituído pelo novo de desenvolvimento e comercialização pela IATA.

“É um programa de linguagem universal e prático, porém, não tão acessível a todos”, pondera Aguinaldo. Isto foi levantado pelo SINDICOMIS aos organizadores do evento e à IATA, que esteve presente nas reuniões. Existem empresas que detêm esta tecnologia e podem prestar estes serviços. Algumas delas já foram contatadas para apresentar seus portfólios aos associados do SINDICOMIS.

Após amplo debate, todas as demandas e feedbacks expostos pelos participantes sobre o módulo CCT Aéreo foram anotados e servirão para o embasamento da Instrução Normativa que implantará o módulo. “É importante destacar que, para o modal aeroviário, apenas o módulo CCT será implantado na importação e deverá anteceder os outros do Portal, como a DU-IMP, por exemplo”, pontua Aguinaldo.

O início deste módulo está previsto para este segundo semestre, mas com contingências, a fim de evitar dificuldades e consequentes infrações aduaneiras, a exemplo do que foi aplicado na importação marítima.

Fonte: Sindicomis