



**Comissão Local de Facilitação do Comércio da Alfândega da Receita Federal do Brasil no
Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Galeão – ALF/GIG**

ATA DA 16ª REUNIÃO DA COLFAC ALF/GIG

Às dez horas do dia 11 de março de 2020, no Auditório do Prédio Administrativo do Terminal de Cargas Aéreas – TECA, Ponta do Galeão s/nº, térreo, Ilha do Governador, Rio de Janeiro, RJ, foi realizada a 16ª Reunião da Comissão Local de Facilitação do Comércio – COLFAC em 2020, instituída pela Portaria Conjunta RFB/SDA/ANVISA nº 1.702, de 07 de novembro de 2018. **Estiveram presentes os seguintes representantes:** Sra. Patricia Miranda de Meneses Bichara Moreira, Delegada Adjunta da Alfândega da Receita Federal do Brasil; o Sr. Luiz Claudio Marchior, Chefe de Serviço da Vigilância Agropecuária Internacional; o Sr. Mauricio Felgueiras, Gerente de Desenvolvimento Operacional da RIOgaleão; o Sr. Eduardo Calderelli, Gerente de Operações da RIOgaleão; a Sra. Claudia Murta, Supervisora do CCO e da CAC da RIOgaleão; o Sr. Adalto Miranda Junior da West Cargo; o Sr. Alessandro Martins da AGS; o Sr. Alexandre B. Ventura da Titanlog/Delta; o Sr. Anderson O. de Souza da Tristar; o Sr. Antonio Matioli da American Airlines; a Sra. Bárbara Kehdy Quaresma da E. Tamussino; a Sra. Bárbara Ouverney da Pentagon; a Sra. Bianca Muniz da AGS; o Sr. Bruno Mendes da Tristar; a Sra. Carmem Diniz da Air France; a Sra. Celia Regina do Sindaerj; o Sr. Déo de Oliveira da Multiterminais; o Sr. Felipe Braga da Interfreight; o Sr. Henrique Mello da AEB; o Sr. Jorge Antonio de Gouveia Pais da MS Machado Transportes; o Sr. José Renato da Schenker; a Sra. Josiane Oliveira, Despachante; a Sra. Liliane Marques da Giant; a Sra. Liliane Oliveira da One Handling; a Sra. Luciane Moreira da Modec; a Sra. Luciene Martins da Riff; o Sr. Luis Gaspar da Dufry; o Sr. Luiz Melo da GE; o Sr. Manoel Carlos da Ativa Logistica; o Sr. Marcelo Dantas da Multicargo; o Sr. Marcelo Vasconcelos da COMAER; o Sr. Marcos Pereira da Leschaco; o Sr. Mateus S. Abranches, Analista de Operações da Safran; o Sr. Matheus Ferreira da Multiterminais; o Sr. Natalia Brum Paes da Expeditors; o Sr. Nelson Roberto da Sideral; o Sr. Pedro Paulo da Multiterminais; a Sra. Priscila Silva da Oceaneering; a Sra. Renata Vinhas da Fink Mobility; o Sr. Ricardo Vega da Multiterminais; a Sra. Rochelle P. de Souza da Giant Cargo; o Sr. Rodrigo Forster da GE Celma; o Sr. Silvio F. Rodrigues da Crossracer; a Sra. Taynná Guimarães P. Rodrigues da Giant Cargo; o Sr. Valdomiro da Conceição da Nelson Heusi; o Sr. Wagner Muniz Magioli da Comissaria Ultramar. A Sra. Patricia Moreira deu início à reunião comunicando aos que estavam presentes pela primeira vez, que a COLFAC trata-se de uma reunião mensal, estabelecida por meio



de Portaria conjunta da Receita Federal do Brasil com a ANVISA e VIGIAGRO, funcionando como um fórum deliberativo, onde intervenientes podem apresentar pautas para serem tratadas. Solicitou aos participantes que enviem as sugestões antecipadamente para garantir a presença de um especialista no assunto para explicar o tema. Informou ainda, que os temas passam por uma triagem, a fim de evitar repetição. Em seguida, relacionou os assuntos da pauta do dia: **Performance de Carga Trânsito; Puxe de carga até as 14:00 horas; Disponibilidade da ATA de reunião; Obrigações com o Fisco Estadual para o ATA CARNET; Inspeção VIGIAGRO.** O primeiro tema a ser discutido foi a **Obrigações com o Fisco Estadual para o ATA CARNET.** Considerando que nem todos os presentes poderiam ter conhecimento do ATA CARNET, a Sra. Patricia explicou que este funciona como um passaporte da mercadoria, que permite a exportação e a importação temporária de bens, livre de impostos de importação, pelo período de um ano. Citou que existem poucos casos do uso de ATA CARNET nesta Alfândega, talvez pelo fato de nem todos parceiros comerciais do Brasil serem signatários do acordo que institui o documento. Enviada pela GE Celma, a dúvida seria a respeito do uso do ATA CARNET desacompanhado da guia de ICMS, dentro do estado do Rio de Janeiro. A esse respeito, Paulo Roberto Sant'Anna, Auditor Chefe da SEFAZ, AFE 02 Auditoria Especializada Comércio Exterior, comunicou que o Ajuste SINIEF nº 24, publicado em dezembro de 2019 (Consulte aqui: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/ajustes/2019/ajuste-sinieff-no-24-19>), prevê a possibilidade da mercadoria circular apenas com o ATA CARNET, mas que para isso depende da Confederação Nacional das Indústrias ("CNI"), entidade garantidora do ATA CARNET, disponibilizar o acesso ao sistema de controle, conforme disposto na Cláusula Quinta do Ajuste. Atualmente, o processo correto é preencher a GLME em papel e circular com a nota fiscal de entrada. O uso de ATA CARNET para bagagens desacompanhadas também foi questionado por Luiz Melo, Especialista de Logística da GE Celma. Como existiram dúvidas quanto à previsão ou não do uso do ATA CARNET para bagagem desacompanhada, o Sr. Mauricio Felgueiras, Gerente de Desenvolvimento Operacional da RIOgaleão, sugeriu incluir o tema como pauta para a próxima reunião e convidar um representante da FIRJAN para elucidar o assunto. A Sra. Patricia informou também que as dúvidas apresentadas pela GE Celma quando do envio da pauta foram encaminhadas para a FIRJAN. Após avaliação, a CNI enviou as seguintes respostas, conforme abaixo transcrito: ***"Se uma empresa quiser receber um ATA Carnet desacompanhado, ou seja, um fornecedor envia as ferramentas para um trabalho, para ser retirado no aeroporto. Como fica a parte da exoneração de ICMS? Entende-se que a legislação estadual seja omissa quanto a essa situação do ATA. Por sua vez, o acordo do ATA pressupõe que o "ATA Carnet" exerça a função de todos os documentos necessários para que os bens circulem no Brasil. Neste caso, basta o ATA para circular com os***



bens no estado do Rio? R: Conforme Instrução Normativa 1639/2016 - art 43, para retirar as mercadorias do recinto alfandegado é necessário apresentar a GLME - Guia de Liberação para Mercadorias Estrangeiras. Dessa forma, é comprovado que os bens amparados pelo ATA Carnet terão o ICMS suspenso. A apresentação da GLME e o processo de desembaraço do bem será feita pelo representante aqui no Brasil nomeado pelo titular do ATA Carnet. Para circulação dos bens no estados brasileiros o entendimento é que o ATA Carnet deve ser documento suficiente, mas não é isso que ocorre em todos os estados, em alguns, é necessário possuir a nota fiscal. Esses documentos são solicitados, pois, a Secretaria de Fazenda do Estado precisa ter controle dos bens que entram e transitam no estado. Contudo, esses processos não condizem com o propósito do ATA Carnet e fazem com que usuários de outros países não queiram trazer bens ao Brasil devido a essa burocracia. Para isso, a CNI, como entidade garantidora no Brasil, desenvolveu um sistema para as Secretarias de Fazenda que informará quais bens entraram ou passaram pelos seus estados, dessa forma, a GLME e a Nota fiscal não deverão mais ser solicitadas. Essa regra entrará em vigor a partir de 1º de abril de 2020, conforme prevê o Ajuste SINIEF 24/19. - **E no caso de bagagem acompanhada, que o fornecedor venha com material, ele precisaria emitir algum documento para o fisco estadual?** R: Para bagagem acompanhada, algumas aduanas dispensavam a exigência de GLME e Nota fiscal. Mas a partir de 1º de abril de 2020, conforme prevê o Ajuste SINIEF 24/19, não deverá mais ser solicitado GLME e Nota fiscal por nenhuma aduana ou Secretaria de Fazenda para bagagens desacompanhada e acompanhada.- **No caso de surgir a necessidade do usuário solicitar um transporte para a carga referente ao ATA Carnet. Como seria a emissão de um CT-e se o usuário não tiver um documento para o fisco estadual (NF-e)?** R: Eu não tenho conhecimento sobre o processo de CT-e, até o momento, esse documento não foi mencionado para processos com ATA Carnet. Nesse caso, se quiserem, podemos questionar a Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (COANA) sobre como é a emissão do CT-e para bens amparados pelo ATA Carnet. Me informe se devo proceder com a consulta.” O Sr. Claudio Leite, especialista de Comércio Exterior da RIOgaleão, questionou se as dúvidas apresentadas tinham relação com a pauta da reunião anterior, a respeito da possibilidade de não apresentar a GLME de exoneração no momento da retirada da mercadoria. Neste sentido, o Sr. Paulo Roberto informou que a GLME é necessária no uso do ATA CARNET, pois esta apenas será dispensada quando o sistema citado no Ajuste SINIEF estiver disponível. Após a reunião, o Sr. Paulo Roberto encaminhou para a Concessionária instrução de acesso à consulta disponível no site da Secretaria de Fazenda do Estado do Rio de Janeiro, referente ao Ajusto SINIEF nº 24/19: acessar o endereço eletrônico da SEFAZ (<http://www.fazenda.rj.gov.br>), clicar em ICMS, após escolher a opção Consulta Tributária, e depois em Pareceres Consulta e procurar pelo processo E-04/007/2787/17. Em relação ao tema **Disponibilidade da Ata Colfac**, o Sr.



Mauricio explicou que a Ata requer tempo para ser elaborada visto que depende de alguns fatores como consultas externas e inclusão da relação dos participantes do evento e que, buscando celeridade a este processo, um novo modelo de lista de presença foi adotado. O Sr. Mauricio ressaltou que a ata sempre é divulgada antes da próxima reunião. A Sra. Patricia acredita que a disponibilização da ata ocorre em um tempo razoável e concordou que o importante é que sejam divulgadas antes da próxima. Em paralelo ao assunto da disponibilização da Ata, a Sra. Patricia comunicou que a Portaria estabelece a leitura da ata da reunião anterior no início de cada encontro, mas que não acha interessante este procedimento e sim disponibilizar a ata para cada um ler no seu próprio tempo. Com relação ao exposto, todos os presentes concordaram com o pronunciamento da Sra. Patricia, uma vez que consideram o acesso à ata mais produtivo. No que diz respeito à pauta **Inspeção Vigiagro**, também enviada pela GE Celma, um dos pontos questionados foi o tempo da resposta com o motivo da condenação da embalagem de madeira, bem como a necessidade de inspeção em cargas trânsito. O Sr. Luis Claudio Antunes, Chefe da Vigiagro, informou que é um procedimento estabelecido pelo MAPA de que toda carga deva ser inspecionada e que no Galeão este procedimento ocorre obrigatoriamente, todavia, para a carga trânsito, a inspeção ocorre no aeroporto de origem. O Sr. Mauricio Felgueiras complementou, que tais inspeções são realizadas 3 vezes ao dia, de maneira que não existem casos de retenção de cargas ou atrasos na saída destas. O Sr. Luis Claudio ratificou dizendo que também não enxerga tantos impactos na operação atualmente. Quanto à questão da informação de condenação de cargas, o Sr. Luis Claudio exibiu o documento de Notificação Fiscal Agropecuária, que detalha as não conformidades encontradas e também as medidas prescritas para o caso. Dessa maneira, o Sr. Luis Claudio aconselha aos importadores a acompanhar o status da carga através do *tracking* do RIOgaleão (confira em: <https://tracking.riogaleao.com>), e caso o status da carga conste como "MACO" (Madeira Condenada), o importador deve, então, procurar o Vigiagro para ter maiores informações. O Sr. Luis Claudio esclarece ainda que a maioria dos casos de condenação em GIG se dá por falta de certificado na embalagem de madeira e complementa que atualmente o universo de cargas condenadas no TECA é de apenas 0,3%. O Sr. Luis Claudio aconselha que os importadores conversem com a empresa no exterior e informem que a necessidade do certificado de fumigação é por uma questão de *compliance* com o órgão de fiscalização no Brasil. A respeito da fumigação, o Sr. Luiz Melo da GE Celma questionou se ainda é feita a fumigação no próprio armazém. Com relação a isto, o Sr. Mauricio informou que a fumigação não é mais realizada, atualmente são feitos tratamentos térmicos, um processo menos agressivo à natureza. O Sr. Luiz Claudio complementou que este procedimento é adotado apenas na Exportação, pois na Importação a carga é segregada do pallet e este tem que retornar à origem. Não sendo possível ser o palete dissociado, a carga deve



retornar à origem . Foi feito o questionamento se a madeira in natura, porém pintada precisava de certificação. Em resposta, o Sr. Luiz Claudio explicou que a madeira possui níveis de risco e a embalagem de madeira se enquadra como nível 3. Conforme são realizados processamentos na embalagem de madeira, esta pode ter seu nível de risco diminuído. A exemplo de caso, citou o pallet militar que é pintado, mas que mesmo assim adotam o uso do certificado. A respeito dos temas **Performance de Carga trânsito e Puxe de Carga até as 14:00**, o Sr. Eduardo Calderelli expôs uma apresentação com análise de dados da operação de trânsito em GIG. Conforme o estudo, 36% da carga trânsito do TECA tem pátio vencido, ou seja, 48h sem registro de documento liberatório. A partir deste número foi observado que apenas 42% conseguem a concessão DTA dentro de 24h e também encontram-se aptas junto à Receita Federal para seguir com a operação de trânsito. Desse universo de 42%,conclui-se que 56% representa etapa do transportador, 16% para RFB, 20% o tempo que se leva para apresentação de solicitação de puxe e, por último, 8% para RIOgaleão (considerando a entrada do pedido de puxe no sistema da CAC e movimentação no armazém). Reconheceu que existe sempre oportunidade de melhoria, mas que é preciso analisar outros possíveis gargalos. Ressaltou que o limite de puxe às 14h é para garantir a operacionalização dos 8% da Concessionária. O Sr. Marcos Pereira da Leschaco questionou se dentro dos 8% foi considerado o tempo desde que o cliente pega a senha até quando retira a carga, pois já chegou a esperar 40 minutos para atendimento na CAC, e de acordo com ele, isso é grande parte do tempo da operação. A isto, o Sr. Eduardo informou que foi considerado o momento do puxe, pois é quando existe um fato gerador no sistema, complementou ainda, que o tempo médio de espera na CAC é de atualmente 20 minutos. Em complemento, o Sr. Mauricio informou que os produtos perecíveis foram inclusos na análise e a operação com estes leva mais tempo, pois ficam armazenados como TC7 e não na área trânsito, onde o tempo da operação é menor do que o apresentado. O Sr. Mauricio destacou ainda questões como instabilidade sistêmica, que comprometeram a operação de puxe durante um período, mas em contrapartida, destacou medidas adotadas para melhor desenvolvimento da operação, como a criação de guichês de atendimento na CAC, área dedicada para tarifação e equipe de *back office* para atender exclusivamente grandes negócios. O Sr. Marcos informou que problema vai além do puxe da carga, e citou um caso em que a apenas a autorização para a entrada de um caminhão com grande número de pallets levou cerca de 40 minutos. A Sra. Claudia respondeu que é possível antecipar a demanda nesses casos, solicitando que entrem em contato com a RIOgaleão para que seja feito um trabalho mais próximo. O Sr. Marcos reforçou que o gargalo não está na operação e sim na parte administrativa, mais especificamente na conferência dos documentos. O Sr. Mauricio anunciou a aprovação do investimento para colocar em ação o Portal do Cliente, onde toda documentação será apresentada e analisada online. O Sr. Antonio



Matioli, Gerente da American Airlines, expôs que existe um paradigma de que no Rio de Janeiro as operações de trânsito aduaneiro não funcionam, que é necessário criar processos de sinergia, propondo uma reunião para tratar apenas da operação de trânsito. A esse respeito, o Sr. Eduardo Calderelli informou que atualmente a performance de recebimento de trânsito é melhor, que existe um processo de acompanhamento de carga trânsito feito pelo CCO, com baixo índice de Indisponibilidade 24, com uma equipe dedicada e infraestrutura adequada, citou também que já existe puxe sendo feito de madrugada e nos finais de semana, visto que o aeroporto e a fiscalização funcionam 24 horas. A Sra. Luciene Martins sugere que seja feito um mapeamento para o trânsito igual ao que está sendo feito para Importação. Diante do exposto, o Sr. Mauricio informou que com auxílio do SINDAERJ, o mapeamento será realizado e informou que a Sra. Celia Regina seria a mediadora deste processo. Neste sentido, a Sra. Celia convocou as empresas que mais fazem mais DTA a levarem casos para estudo e mapear o processo para encontrar a melhor solução para os gargalos. O Sr. Mauricio ressaltou por fim que é muito importante que as reclamações sejam formalizadas, sendo esta uma maneira de analisar melhor caso a caso. O Sr. Eduardo complementou que são feitas apenas de 7 a 8 reclamações formais por mês. Por fim, a Sra. Patricia informou que, com base nos dados, todos têm responsabilidade neste tema e que é necessário considerar limitações, expectativas e possibilidades em um cenário real. Não mais havendo assunto a ser tratado a reunião foi encerrada às 11:40.