

Recebido  
10/04/2019



Vitória/ES, 10 de abril de 2019.

## 1. Síntese da demanda

No início do ano de 2019, a Alfândega do Porto de Vitória apontou ao setor de rochas ornamentais capixaba a necessidade de adequação no procedimento de registro das operações envolvendo a exportação de blocos de pedra bruta, em relação as informações prestadas na Declaração Única de Exportação (DU-E), disciplinada pela Instrução Normativa 1.702/2017 e Ato Declaratório Coana nº 12/2018.

A Inspeção da Alfândega aduz pela necessidade de substituição dos embarques antecipados, modalidade que atualmente é a mais praticada na exportação de blocos, para os embarques normais, visando questões de gerenciamento de risco e o critério de excepcionalidade previsto para a modalidade dos embarques antecipados.

Nesse contexto, o Centrorochas (Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais) e o Sindirochas (Sindicato das Indústrias de Rochas Ornamentais, Cal e Calcário do Estado do Espírito Santo) reuniram representantes das quatro principais áreas afetadas pela medida que expuseram suas dificuldades com relação à transição do sistema de liberação de DU-E ANTECIPADA para DU-E NORMAL, que foram apresentados em reunião realizada na Alfândega de Vitória/ES no dia 01/04/2019, nos termos abaixo.

O objetivo do presente instrumento é a análise dos trâmites processuais na exportação, compreendendo a identificação de gargalos e ineficiências, relacionando-os às suas causas. Para cada um dos problemas apontados foram indicadas as ações necessárias para a melhoria dos processos.

## 2. Considerações econômicas – A importância do setor de rochas ornamentais no Brasil e Espírito Santo

O Brasil é 4º na liderança internacional na produção de pedras naturais e 6º exportador, sendo responsável por 6% da produção mundial dos mais variados produtos decorrentes da exploração de rochas ornamentais.

A produção e exportação de rochas dos mais diversos tipos, como granitos, mármore, quartzitos e ardósias, demonstram o alcance comercial dos materiais brasileiros no exterior, sobretudo nos mercados norte-americano e asiático, principais importadores.



Situado entre os maiores produtores e exportadores mundiais de rochas ornamentais, o Brasil exportou em 2018 US\$ 992.532,881, equivalentes a 2.195.957.316 toneladas de produtos. Desta quantidade, 51,45% correspondem ao produto beneficiado (chapas polidas) e 48,55% foram rochas brutas (blocos). Assim, constata-se que o Brasil exporta tanto o produto bruto quanto beneficiado, tendo como principais mercados, as potências mundiais: EUA e China, já mencionados, além de Itália, México e Canadá.

O Espírito Santo, por sua vez, se mantém na hegemonia como principal Estado produtor e exportador de rochas ornamentais do País, respondendo por cerca de 80% do total de faturamento, das exportações, do setor no país. Em 2018, considerando a produção nacional, das 801.478.181 toneladas que a China importou do Brasil, 99,1% correspondem a rochas brutas, das quais o ES atendeu 70% desta demanda.

A produção de rochas ornamentais corresponde a aproximadamente 8% do PIB estadual. Em seu território, estão situadas 331 das 544 empresas exportadoras de rochas ornamentais existentes no Brasil.

No entanto, diariamente, empresários do setor se deparam com grandes dificuldades para serem competitivos no mercado mundial. Os gargalos logísticos são o maior percalço: apesar de grande exportador e importador, o Espírito Santo, de onde partem mais de 80% das exportações de rochas, vem sofrendo ao longo dos anos com a precariedade de sua infraestrutura, principalmente portuária.

A solução encontrada é o transbordo da carga, carregada em Vitória em navios de pequeno porte e transportada para Santos/SP, onde é transferida para navios maiores, os quais seguirão até o destino final. Esse transbordo aumenta em mais de 20% o custo da carga e ainda amplia em mais de uma semana o tempo de carga no mar, reduzindo a competitividade do setor.

### **3. Considerações em relação a dificuldades enfrentadas pelos atores envolvidos na exportação de rochas ornamentais**

Apontamento dos principais atores envolvidos no processo de registro da DU-E, sobre a transição do sistema de liberação de DU-E ANTECIPADA para DU-E NORMAL. A saber:

#### **3.1. Exportadores**

Considerações das dificuldades pelos exportadores, empresas que extraem, desdobram, beneficiam e comercializam os bens e produtos de rochas ornamentais.

1) P.E.M. – Pedido de Embarque de Mercadoria antes do registro da declaração de exportação (DE a posteriori) - Port. ALF/Porto de Vitória - ES 37/07

- a. Histórico, motivo da criação, sua evolução para DU-E, e o fato desta modalidade de exportação existir não só para o granito, mas também para outras commodities, como por exemplo: grãos, e produtos siderúrgicos;
- b. O Pedido de Embarque de Mercadorias (PEM), regulamentado pela Alfandega do Porto de Vitória/ES pela Portaria 37/07, com fulcro na Instrução Normativa nº 28, de 27 de abril de 1994, art. 52, estabelecia critérios objetivos no procedimento de embarque antecipado, adequando-o as realidades locais. Como exemplo, o PEM previa uma janela para a solicitação do embarque antecipado, estabelecendo que a análise e registro deveria ser apresentado previamente à chegada do veículo transportador, no prazo máximo de 10 (dez) dias e no prazo mínimo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar da previsão de atracação da embarcação.

Essas medidas, permitiam uma flexibilidade aos exportadores, considerando a questão logística, bem como uma previsibilidade para Alfandega implementar suas ações de fiscalização e controle aduaneiro.

2) Os impactos negativos que a extinção da DUE-E na modalidade antecipada trará para cada nicho dentro do setor de rochas ornamentais;

a. Comercial:

- i. 90% das exportações do nosso setor, são regidas por carta de crédito internacional. O que demanda um tempo considerável, aliado a outros fatores externos, que fogem do alcance do produtor/exportador demandado um tempo que pode variar de 15 a 40 dias após a venda, o fim da DUE na modalidade antecipada, causaria problemas uma vez que este tempo depende do importador, pois só com a carta de crédito aberta teríamos a garantia de transportar nossas mercadorias para os terminais portuários.

b. Logística:

- i. Dada a fragilidade da nossa cadeia logística em virtude do tipo de mercadoria que são transportadas, aliada a precária infraestrutura de nossas estradas, intempéries e outros motivos de força maior;



- ii. Diante da logística de transportar um bloco da pedra até o porto, inúmeros são os problemas enfrentados, impossibilitam que a movimentação de um volume muito grande de blocos seja transportado em um espaço de tempo muito curto afim de cumprir com os prazos do armador;
- iii. Surge ainda a questão referente a viabilidade de os portos e terminais no Estado do Espírito Santo estarem preparados para a extinção da DUE na modalidade antecipada.

Isso pois, no estado existem, principalmente, dois portos para escoar nossas mercadorias: TVV e PRAIA MOLE, motivo pelo qual seria necessário verificar a viabilidade da implementação da DU-E Normal, considerando as questões físicas e logísticas dessas áreas.

c. Fiscal

- i. Antecipação de receita (NF de venda): a emissão da NF pode acontecer em um mês, e a DUE em outro; reconhecimento da receita por competência, associada a indefinição da data de chegada do navio, que podem acarretar problemas envolvendo o cumprimento das obrigações tributárias, posto que o fato gerador será antecipado.

### 3.2. Armadores/ Setor Marítimo

Impactos aos armadores na imposição do DUE nos processos de exportação de blocos de granito em navios carga solta:

- 1) Impacto direto no tempo de estadia do navio esperando prontidão de carga, uma vez que com o antigo PEM (hoje DUE antecipado), os lotes eram liberados mesmo que fora do recinto aduaneiro, sendo que a chegada da carga se dava até mesmo no dia da atracação do navio no porto.
- 2) Longo tempo de espera dos navios para atracação aguardando prontidão de carga, ou que sigam viagem deixando cargas para trás, impondo aos armadores uma revisão de seus fretes, atingindo diretamente o preço final do produto e consequente perda de mercado internacional frente a outros países com menor exigência para as exportações de pedra ornamentais, entre deles países africanos, Turquia e a Índia.

- 3) Redução no interesse dos armadores pela carga, com aumento adicional de frete pela falta de armadores competindo.
- 4) As cargas hoje embarcadas para o extremo oriente são comercializadas entre importadores e exportadores através de cartas de crédito, portanto, caso os armadores tenham problemas de prontidão de carga desembarçada no recinto alfandegário (Zona Primária) para cumprir os novos procedimentos, tais cargas acobertadas por carta de crédito se tiverem somente com parte dos blocos descarregados no porto, não serão embarcadas em razão da mesma não permitir embarques parciais. Estes blocos não embarcados, ficarão estocados nos terminais retroportuários ou zona primária contratados pelo armador para serem embarcados no próximo navio que poderá ser após 30 dias, desta forma haverá custos elevados de armazenagem contra o armador que conseqüentemente tentará repassar aos vossos clientes podendo no futuro, ficar inviável embarcar rochas ornamentais seguindo tal procedimentos de liberação alfandegária.
- 5) Em determinados portos onde a atracação de navios carregando vários tipos de cargas é significativa, uma vez o navio para carregar blocos de granito não atracando na sua seqüência para embarcar alguns blocos ainda em transito, o navio que passará a frente poderá ocupar o berço por vários dias e o armador de blocos de granito que não atracou porque a carga não estava toda no porto e liberada, tendo sérios prejuízos com custos da diária do mesmo que muitas vezes chega a Usd 20,000 / dia.
- 6) Receio deste novo processo de liberação ocorrer durante os finais de semana e por uma possível falta de efetivo para atender a demanda, o armador ficar impedido de atracar os navios na sequencia (ordem de chegada).

### **3.3. Despachantes/ Setor de despacho aduaneiro**

- 1) A DUE antecipada foi aceita para liberação de Rochas Ornamentais com o objetivo de agilizar a liberação. Fato que comprova a necessidade é que quando o lote era inferior a 5 blocos, havia necessidade de liberação através da "DE NORMAL". Isto ocasionava significativo atraso na operação de carregamento, visto que havia necessidade de todos os volumes estarem no Recinto para conclusão da liberação.

a) Condicionamento de quantidade mínima para liberação – DUE Antecipada.

Os problemas que ocorriam para liberação anteriormente com "DE NORMAL", permaneceriam para esta modalidade, ou seja, a efetiva liberação somente seria possível em horário comercial.

Navio com previsão de operação: sexta-feira (19:00 hs)...

Exemplo: lote de 5 blocos, sendo transportados em 5 caminhões:

1º caminhão = Entrada: Sexta-feira – 15:00 hs

2º caminhão = Entrada: Sexta-feira – 15:30 hs

3º caminhão = Entrada: Sexta-feira – 16:30 hs

4º caminhão = Entrada: Sexta-feira – 18:00 hs

5º caminhão = Entrada: Sexta-feira – 18:15 hs

A parametrização ocorrerá somente após a entrada do 5º caminhão. Então teremos:

- Canal verde

\* A quem seria enviada a liberação se o expediente administrativo do Terminal já foi encerrado?

- Canal Laranja

\* Quando teríamos a análise fiscal? E, após a análise fiscal, a quem enviar/informar a liberação?

- Canal Vermelho

\* Quando teríamos a vistoria física? E, da mesma forma das anteriores, a quem enviar a liberação após a vistoria/desembarço?

b) Considerar mesmo procedimento para desembarço de carga solta e carga containerizada. Os navios especializados para o transporte de containers, tem escalas definidas e seus "Dead Lines" de carga ocorrem sempre em dias úteis. Consequentemente os Terminais disponibilizam as grades para recepção dos containers com antecedência necessária para atendimento aos respectivos "Dead Lines".

Ao contrário, as escalas dos navios que operam "Carga Solta", são menos definidas e, não raro, operam durante final de semana recebendo cargas que estão estocadas em terminais retro portuários.



### **3.4. Considerações gerais envolvendo relação a dificuldades enfrentadas pelos atores envolvidos na exportação de rochas ornamentais**

Conforme se verifica dos relatos dos principais players que operam no comércio exterior, em especial, na exportação de rochas ornamentais, é possível observar que existem dificuldades logísticas, comerciais, fiscais e operacionais para implementação da DUE Normal, em substituição total a DU-E Antecipada.

Em função dessas questões, propõem-se as soluções descritas no final do presente documento.

### **4. Considerações envolvendo a gestão de risco da Alfandega do Porto de Vitória/ES**

O Embarque Antecipado, previsto na seção I do Capítulo XVI, da Instrução Normativa 1.702/2017, que trata das situações especiais de despacho, foi introduzido no processo do DU-E em função da evolução dos sistemas da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Inclusive, à época da edição da referida instrução normativa, no processo de consulta pública, a Receita consignou que o embarque antecipado está pautado no fomento e melhoria da competitividade dos setores contemplados pela medida, e ainda, na evolução do sistema, que possibilita o gerenciamento de risco dessas solicitações pela aduana brasileira, confira-se<sup>1</sup>:

“Devido a inclusão dos novos tipos de operação de exportação (despacho a posteriori, despacho fracionado e embarque antecipado) na nova versão da DE Web, também foram necessários ajustes em relação aos procedimentos a serem adotados. Além disso, a norma foi atualizada com a inclusão de outras hipóteses de despacho a posteriori já previstas em outras Instruções Normativas, além da inclusão de hipótese de embarque antecipado do inciso XI no § 1o do art. 52, devido a demanda para melhoria de competitividade do setor, buscando incremento das operações realizadas no País.

As entradas e os recebimentos dos dados no Siscomex Exportação Web para as exportações dos tipos Embarque Antecipado, Posteriori e Fracionado acarretam uma importante padronização nos procedimentos das exportações brasileiras. No Embarque Antecipado, a evolução do sistema permitirá que a solicitação do embarque ocorra diretamente no sistema, e ainda possibilita o gerenciamento dessa solicitação pela aduana brasileira, contribuindo para um maior controle

<sup>1</sup> <http://receita.economia.gov.br/noticias/ascom/2017/julho/receita-abre-consulta-publica-sobre-novos-procedimentos-relativos-ao-despacho-uduaneiro-de-exportacao>

fiscal e melhor tratamento das informações. Atualmente a solicitação para o embarque antecipado é efetuada em papel e, para as exportações processadas no Siscomex, permanece o procedimento dessa forma.”

Nesse contexto, a Instrução Normativa 1.702/2017 previu em seu art. 98 que depois do registro da DU-E, a operação será submetida à análise de risco aduaneiro, por meio do módulo GR, e o embarque antecipado poderá ser concedido com ou sem conferência aduaneira.

Observa-se que o embarque antecipado permite o controle, no tocante ao gerenciamento de risco, tanto pelo sistema implementado pela Aduana Brasileira, bem como pela conferência *in loco* das mercadorias que serão remetidas ao exterior.

Ademais, as peculiaridades econômicas e logísticas envolvendo as operações de embarque de rochas ornamentais permitem um gerenciamento de risco ainda mais eficiente.

Isso, pois, os embarques de blocos de rochas ornamentais ocorrem em datas específicas, considerando um período mensal. Assim, a Alfandega do Porto de Vitória/ES, mediante interlocução com os demais atores envolvidos, teria condições de concentrar as fiscalizações durante esses momentos.

Como exemplo, no último mês (03/2019) somente xxx embarcações movimentaram as referidas cargas, havendo previsibilidade para que a aduana promova as suas ações.

Não obstante, para as operações amparadas pela DU-E normal, existe a necessidade de que a fiscalização aduaneira aconteça também nos finais de semana, permitindo que as mercadorias parametrizadas nos canais de conferência sejam inspecionadas fisicamente e/ou verificada a documentação referentes a exportação, pelos auditores da Receita Federal do Brasil, sem prejuízo ao planejamento logístico.

Soluções Propostas:

- a) Gestão de risco da aduana e conferência das mercadorias embarcadas, nos moldes da Instrução Normativa 1.702/2017, no caso de embarque antecipado;
- b) Concentração da fiscalização nas datas de embarque, no caso de embarque antecipado ou DU-E Normal;
- c) Presença da fiscalização nos finais de semana.



#### **5. Interrupção do Siscomex durante a madrugada**

O registro das informações no Siscomex não pode ser realizado durante o período de interrupção de manutenção do sistema, que ocorre durante a madrugada, no período compreendido entre 01 hora até 03 horas.

O longo período de inatividade do sistema tem causado entraves logísticos, em função da característica do complexo portuário da Grande Vitória/ES.

Isso pois, em função do tráfego urbano da Grande Vitória/ES, o trânsito de caminhões em horário não comercial, durante a noite, permite um fluxo na rota sem interrupções, com maior eficiência do ponto de vista logísticos. Além disso, também existe limitação de tráfego em algumas vias da cidade durante determinados períodos do dia.

Solução Proposta: Não interrupção do sistema no horário compreendido entre 01 e 03 horas e/ou redução do tempo em que o sistema não opera.

#### **6. Retificação das informações constantes na DU-e**

Considerando o cenário de registro da DU-e, as informações prestadas pelos atores envolvidos no processo de exportação, por vezes, necessitam de serem retificadas, em função de divergência de quantidade, dados cadastrais, dentre outros.

Ocorre que uma vez iniciado o despacho de exportação, tais informações somente podem ser retificadas mediante autorização do fiscal responsável pelo desembaraço das mercadorias.

Inclusive, inconsistências no preenchimento da DU-e estão sujeitas as sanções legais, onerando a operação.

Dessa forma, têm-se duas questões envolvendo o preenchimento:

(i) na medida que a retificação somente pode ser promovida com a manifestação da aduana, pode existir um entrave burocrático, tanto para os auditores-fiscais, quanto para os exportadores e demais agentes envolvidos, tendo em vista que se necessita uma ação humana para que se inicie o processo de correção dos dados registrados na DU-e;

(ii) a aplicação de sanções, decorrentes de inconsistência na DU-e, que já haviam sido identificadas pelos intervenientes na operação, aumenta o custo da operação de exportação, bem como, desvirtua-se o caráter pedagógico da aplicação de penalidades.

É importante ressaltar que no fluxo das importações, a Receita Federal permitiu que as retificações de DI possam ser feitas inclusive após o desembarço pelo próprio importador, através da publicação da IN 1759/2017 da RFB, que alterou a IN 680.

No mesmo sentido, a legislação fiscal permite também a correção de informações constantes nas notas fiscais com erros especificados na legislação do ICMS, alterando, por exemplo, o campo atinente a quantidade.

Portanto, Caso seja necessária a retificação de algum campo do DU-e, o exportador necessitará solicitar uma anuência da Receita Federal, mesmo que o campo não influencie diretamente no controle da gestão de risco. Dessa maneira, o processo torna-se mais moroso, além de ocupar diretamente a mão de obra fiscal na análise de retificações.

Solução proposta: No caso de divergência e/ou inconsistência na DU-e, permitir a retificação das informações, sem prévia autorização do auditor fiscal responsável.

## **7. Conclusão**

O presente documento demonstra que o diálogo entre o Setor Público e o Setor Privado permite que as visões sejam compartilhadas e as soluções de melhorias para os processos aduaneiros sejam criadas, mantendo os objetivos de cada um: diminuir o tempo e dar maior previsibilidade ao processo por parte do Setor Privado; garantir segurança, controle e receita por parte do Setor Público.

Como agenda a ser apreciada pelos órgãos competentes, indica-se que há muito a ser avaliado em termos de melhores práticas, procedimentos e processos específicos para os fluxos envolvendo a exportação de rochas ornamentais.

Diante do exposto, o Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais, vem, respeitosamente, encaminhar a presente Nota Técnica para deliberação pelo Comitê Local de Facilitação de Comércio – COLFAC da Alfandega do Porto de Vitória/ES.

No quadro abaixo, é possível observar uma matriz-resumo envolvendo as questões apresentadas e soluções propostas.

<b>Matriz-resumo envolvendo as dificuldades apresentadas e soluções propostas</b>	
<b>Dificuldade</b>	<b>Solução Proposta</b>
Gestão de risco aduaneiro	Gestão de risco da aduana e conferência das mercadorias embarcadas, nos moldes da Instrução Normativa 1.702/2017, no caso de embarque antecipado;
Gestão de risco aduaneiro	Concentração da fiscalização nas datas de embarque, no caso de embarque antecipado ou DU-E Normal;
Gestão de risco aduaneiro	Presença da fiscalização nos finais de semana.
Interrupção do Siscomex durante a madrugada	Não interrupção do sistema no horário compreendido entre 01 e 03 horas e/ou redução do tempo em que o sistema não opera.
Impossibilidade de Retificação unilateral das informações constantes na DU-e	No caso de divergência e/ou inconsistência na DU-e, permitir a retificação das informações, sem previa autorização do auditor fiscal responsável, pelo interveniente responsável no fluxo do processo de exportação.



**Frederico Robson**

**Presidente do Conselho do Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais**



**Tales Pena Machado**

**Presidente do Sindirochas - Sindicato das Indústrias de Rochas Ornamentais, Cal e Calcário do Estado do Espírito Santo**



A Alfandega do Porto de Vitória  
At: Senhor Fabricio Betto  
M.D. Delegado  
Rua Governador Jose Sette, 176 – Edifício Juparanã – Centro  
Vitória – ES  
CEP 20010-480

Senhor Delegado,

GUIDONI ORNAMENTAL ROCKS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Gether Lopes de Farias s/nº, Km 48, zona rural, município de São Domingos do Norte, ES, inscrita no CNPJ sob o nº 00.264.528/0001-78, vem apresentar considerações acerca de mudanças previstas no sistema de embarque de blocos de rochas ornamentais, que poderá trazer para o setor de rochas ornamentais e principalmente para nossa empresa, transtornos comerciais, financeiros e operacionais, e solicitar que o assunto seja avaliado levando em conta as informações apresentadas.

Considerando que a Receita Federal do Brasil, pretende alterar a forma de embarque de blocos de rochas ornamentais, que atualmente é feito através do EMBARQUE ANTECIPADO, para Embarque Normal;

Considerando que das exportações brasileiras de blocos, em 2018, no total de 1.066.076 ton, nossa empresa exportou 15,28%, representado por 162.860 ton, correspondendo a 5.964 blocos, com média mensal de 497 blocos e 13.571 ton;

Considerando que do total das exportações de blocos, feitas por nossa empresa, 98% foram destinados a Ásia, sendo a China nosso maior cliente, e que as operações com a China, são FOB e tem como característica o embarque imediato;



Considerando que nossos clientes chineses, negociam o frete com o armador, enviam ao Brasil um profissional para a separação dos materiais, e após a definição dos materiais a serem embarcados, emitem Carta de Crédito, com prazo de, no máximo, de 60 dias;

Considerando que apenas três armadores atendem ao mercado chinês, e que cada armador disponibiliza apenas um embarque por mês, e que a carga deve ser embarcada de imediato para que a Carta de Crédito, não perca sua validade;

Considerando que, o atendimento a esses prazos pelo fornecedor, é a definição para que a compra seja efetivada ou não;

Considerando que, as aquisições das empresas chinesas, são feitas em grandes volumes, visando atender empreiteiras que atuam em obras para as quais não pode haver atrasos, e caso o embarque não ocorra no prazo solicitado, o impacto para o cliente final é grande em função da celeridade com que as obras são feitas no território chinês.

Considerando que, caso os clientes chineses deixem de efetuar suas aquisições no Brasil, esses produtos não têm outro mercado onde poderão ser recolocados;

Considerando que, nesse caso, teremos um impacto negativo, no faturamento de nossa empresa, comprometendo nossa atividade;

Considerando que, a perda desses clientes acarretará desemprego na extração mineral, sendo que, somente em nossa empresa, 250 trabalhadores, poderão ser demitidos;

Considerando ainda que, a relação comercial com a China vem sendo construída desde muito tempo, respeitando as características daquele mercado, mesmo com as dificuldades, enfrentadas pelos exportadores brasileiros tanto logística, como burocrática;

Considerando a dificuldade para liberação de vistos através do Consulado Brasileiro em Guangzhou (Cantão), para "marcadores de blocos" chineses, que precisam vir ao Brasil fazer a escolha do material;

Considerando que independente das dificuldades de operação dos Portos do Espírito Santo, temos ainda o envio do material a ser embarcado, através de transporte ferroviário ou rodoviário;



Considerando que, o transporte ferroviário necessita de agendamento com 15 dias de antecedência, e somente pode ser realizado em grandes volumes, com no mínimo, 25 vagões por viagem, que transportam cerca de 75 blocos, e que esse transporte leva cerca de 24 hs para chegar ao porto, com custo médio mensal de R\$ 359.914,00;

Considerando ainda que, caso esse transporte seja feito por via rodoviária, o custo é acrescido em 50% e que, além desses custos, haveria grandes transtornos para o tráfego rodoviário, em função da necessidade de colocar na rodovia, ao mesmo tempo, cerca de 75 caminhões, para entrar com todos os blocos no terminal e gerar a DUE normal;

Considerando ainda, a alteração de custos, com embarques parciais:

- Custos de emissão de vários BLs tanto para o exportador quanto para o cliente.
- Cada BL custa em média R\$ 455,00.
- Emissão da DUE somente após todos os blocos estarem armazenados dentro do terminal.
- A logística só se inicia após a autorização do cliente e envio da Carta de Crédito.
- REDEX - mesmo reestruturando todo processo logístico e armazenando os blocos em Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação ou mesmo em Recinto alfandegado, os armadores aceitam somente os pesos informados pelo porto embarcador.

Considerando ainda, outros transtornos, tais como:

Risco de negociação de Carta de Crédito com Discrepância.

A operação logística de transporte dos blocos da matriz ao porto somente ocorre após o recebimento da autorização de embarque e Carta de Crédito.

Os clientes inspecionam os blocos e fecham o pedido dias antes da atracação do próximo navio, geralmente nesse momento é emitida a LC.

Possibilidade de divergência de peso entre os documentos de exportação. Nota Fiscal e DUE emitidas com pesos de recintos alfandegados e BL emitidos com peso do Armador.





A Carta de Crédito é uma "modalidade de pagamento condicionada". Para usufruir da garantia da LC, todas as cláusulas especificadas precisam ser cumpridas sem discrepâncias.

Caso um bloco não seja embarcado, devido a dificuldades logísticas, ou os documentos apresentem divergências de peso, metragem ou quantidade diferente das previamente estipuladas a LC perde sua garantia, ocasionando riscos para o exportador.

Para cada Conhecimento de transporte (BL) é necessário um RUC, que está atrelado a uma DUE.

Ao efetuar embarques parciais, com entrada dos blocos em quantidades menores, seria necessário a emissão de várias DUE, conseqüentemente vários BLs.

Cada liberação de BL custa, em média, R\$ 455,00 para o exportador.

O Cliente também será impactado, pois terá que pagar por emissão de BL (valor negociado entre cliente e Armador/Agente de carga).

Com essas considerações, solicitamos, dessa Alfandega do Porto de Vitória, a avaliação da possibilidade de manutenção do EMBARQUE ANTECIPADO, por um período a ser determinado, com o compromisso de nossa empresa, em participar da discussão, em busca de solução para o caso em tela.

Atenciosamente

  
Guidoni Ornamental Rocks  
Lara Dalmaso Guidoni