



# **PROPOSTA DO NOVO MODELO DE CONTROLE DE CARGA E TRÂNSITO (CCT) NO MODAL AÉREO**

**Programa Portal Único de Comércio Exterior**  
Versão 1.0

## **Comissão Gestora do Sistema Integrado de Comércio Exterior**

Eduardo Refinetti Guardia  
Secretário Executivo do Ministério da Fazenda

Jorge Antonio Deher Rachid  
Secretário da Receita Federal do Brasil

Marcos Jorge de Lima  
Secretário Executivo do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

Abrão Miguel Árabe Neto  
Secretário de Comércio Exterior

## **Comitê Executivo**

Marcus Vinícius Vidal Pontes  
Subsecretário de Administração Aduaneira - RFB

Juliano Brito da Justa Neves  
Subsecretário Adjunto de Gestão Corporativa - RFB

Claudia Maria de Andrade  
Coordenadora-Geral de Tecnologia da Informação - RFB

Jackson Aluir Corbari  
Coordenador-Geral de Administração Aduaneira - RFB

Flavio Augusto Trevisan Scorza  
Diretor do Departamento de Competitividade no Comércio Exterior - SECEX

Renato Agostinho da Silva  
Diretor do Departamento de Operações de Comércio Exterior - SECEX

Felipe Caixeta Carvalho  
Coordenador-Geral de Normas e Facilitação de Comércio - SECEX

Igor Vieira Maia  
Coordenador-Geral de Informação e Desenvolvimento do Siscomex - SECEX

**Brasília, 6 de novembro de 2018**

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFC	Acordo sobre a Facilitação de Comércio da OMC
AOG	Aircraft On Ground (aeronave no solo)
AWB	Airway bill (conhecimento de embarque aéreo)
CCT	Controle de Carga e Trânsito
DAF	Regime especial de Depósito Afiançado
Decex	Departamento de Operações de Comércio Exterior
DI	Declaração de Importação
DIR	Declaração de Importação de Remessa
DSI	Declaração Simplificada de Importação
DSIC	Documento Subsidiário de Informação de Carga
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
DTI	Declaração de Trânsito internacional
Duimp	Declaração Única de Importação
GR	Gestão de Riscos
OEA	Programa de Operador Econômico Autorizado
OMA	Organização Mundial de Aduanas
OMC	Organização Mundial do Comércio
RFB	Secretaria da Receita Federal do Brasil
RIF	Relatório de Inspeção Física
RVF	Relatório de Verificação Física
Secex	Secretaria de Comércio Exterior
Sefaz	Secretaria Estadual de Fazenda
OEA	Programa de Operador Econômico Autorizado
OMA	Organização Mundial de Aduanas
Siscomex	Sistema Integrado de Comércio Exterior
ULD	Unit Load Device (Unidade de Carregamento)
Vigiagro	Vigilância Agropecuária Internacional do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	5
2	Manifestação da carga .....	7
2.1	<b>Situação atual .....</b>	<b>7</b>
2.2	<b>Manifestação no Novo Controle de Carga e Trânsito .....</b>	<b>7</b>
2.3	<b>Manifesto de carga em Trânsito Aduaneiro rodoviário (Siscomex Trânsito) .....</b>	<b>9</b>
2.4	<b>Manifesto de carga parcial .....</b>	<b>9</b>
2.5	<b>Manifesto de Carga – DSIC .....</b>	<b>10</b>
2.6	<b>Tratamento de Carga .....</b>	<b>11</b>
3	Chegada do Veículo .....	13
3.1	<b>Informação da Chegada do Veículo .....</b>	<b>13</b>
3.2	<b>Operação do veículo - carga e descarga .....</b>	<b>13</b>
3.3	<b>Carga sob responsabilidade do depositário .....</b>	<b>14</b>
4	Alterações previstas para o atual trânsito rodoviário .....	16
5	Remessa Expressa .....	17
6	Outros processos e procedimentos impactados com o novo modelo .....	17
6.1	<b>Transporte de cargas nacionais com cargas estrangeiras no mesmo voo .....</b>	<b>17</b>
6.2	<b>Retificação do conhecimento de transporte - carta de correção .....</b>	<b>17</b>
6.3	<b>Unitização e reunitização de cargas .....</b>	<b>18</b>
6.4	<b>Redestinação de Carga .....</b>	<b>18</b>
6.5	<b>Anexação de documentos e imagens pelos intervenientes .....</b>	<b>18</b>
6.6	<b>Mercadorias apreendidas .....</b>	<b>19</b>
7	Gestão de Riscos .....	19
8	CONCLUSÃO .....	20

## **1 INTRODUÇÃO**

O presente documento tem como objetivo apresentar a todos os interessados o novo modelo de controle de carga e de trânsito, inicialmente no modal aéreo.

O controle de carga e de trânsito constitui um dos pilares do controle aduaneiro e abrange um dos aspectos mais sensíveis do comércio exterior, que trata da operacionalidade do transporte e da logística e da sua relação com o poder público.

Desta forma, o disposto no art. 37, do Decreto-Lei nº 37/1966, que dispõe sobre a obrigatoriedade do transportador informar à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) os veículos e as cargas que chegam e saem do país, tem importância fundamental para gestão deste aspecto do comércio exterior, tanto do ponto de vista governamental como da sociedade.

A gestão dessas informações pela RFB, integrada aos controles de importações e de exportações, permite mensurar as corretas declarações prestadas pelos participantes do comércio exterior e contribui para maior conformidade dessas operações.

Além disso, essa gestão é fundamental para a segurança da sociedade, já que se trata de ferramenta primária para o combate de ilícitos vinculados à logística da carga, como por exemplo, tráfico de drogas ou de armas e comércio de mercadorias tendentes a escapar do controle aduaneiro, se não existir esse monitoramento.

Finalmente, é da leitura das informações prestadas no controle de carga e trânsito que se permite detectar com exatidão os gargalos existentes na logística e no transporte de cargas, possibilitando definir estratégias e melhores soluções, que geram benefícios para a economia do país.

Esse novo modelo será implementado no programa Portal Único de Comércio Exterior (Portal Siscomex), coordenado de forma conjunta pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), com acompanhamento da Casa Civil e participação dos órgãos de governo que contam com atuação direta sobre importações ou exportações. Tendo como marco inaugural o Decreto nº 8.229/2014, que atualizou o Decreto nº 660/1992, esse programa tem como diretriz o compartilhamento de informações entre vários órgãos que atuam no comércio exterior.

Desse modo, preconizando a filosofia exposta, o compartilhamento das informações pela RFB poderá ser realizado de maneira harmônica com os demais órgãos participantes do programa e alavancará de forma considerável a sinergia existente na atuação dos órgãos intervenientes do comércio exterior, com benefícios para toda a sociedade.

## **1.1 Acordo de Facilitação de Comércio e o novo controle de carga**

O controle de carga e trânsito vigente não permite a implementação de diversas propostas previstas no Acordo de Facilitação de Comércio (AFC), estabelecido na Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2013.

O acordo entrou em vigor no Brasil em fevereiro de 2017 e consiste na adoção de um conjunto de compromissos que visam favorecer as trocas internacionais, fortalecer o sistema multilateral de comércio e o papel da OMC como foro negociador de suas regras. Tem o propósito de conferir uma maior transparência na relação entre governos e operadores de comércio exterior e reduzir impactos burocráticos sobre importações e exportações.

Com base nas diretrizes do Portal Siscomex, objetiva-se construir um novo controle de carga e trânsito no modal aéreo, simplificando as operações de comércio exterior, sem prejuízo da segurança e do controle governamental. Além disso, com a modernização do fluxo e dos sistemas operacionais de tecnologia, será possível ampliar a transparência na regulação do comércio exterior com disponibilização de informações mais precisas e de forma mais ágil ao setor público e privado.

O Portal Siscomex possibilita que várias ações de facilitação de comércio sejam desenvolvidas e implementadas na Aduana brasileira, aumentando sua integração às cadeias globais de valor e impulsionando a competitividade da indústria nacional.

## **1.2 Apresentação do novo processo**

O objetivo geral do projeto é construir um novo Controle de Carga e Trânsito (CCT) no modal aéreo com a participação dos intervenientes do processo, visando alinhar expectativas e necessidades às melhores práticas internacionais vigentes e facilitar o comércio legítimo brasileiro em benefício da sociedade.

Antes de introduzir o modelo proposto, será abordada a situação em que se encontra o processo de controle de carga e trânsito nas importações. Serão apresentadas tanto as limitações do sistema atual, no que se refere a restrições do sistema vigente, como também as propostas que pretendem suprir algumas das necessidades não contempladas atualmente.

As mudanças apresentadas trarão diversos benefícios aos importadores, transportadores, agentes de carga e depositários, tais como: agilidade na operação com maior previsibilidade de atendimento de suas demandas; transparência ao permitir a visualização de todo o fluxo de importação, possibilitando identificar os “gargalos” do

processo; redução significativa dos custos envolvidos advindo da possibilidade do registro de declaração de importação antes mesmo da chegada da carga ao país, dentre outros.

Por fim, serão pontuadas as questões relativas aos reflexos da nova sistemática no regime aduaneiro especial de trânsito, no fluxo de importação de remessas expressas e na gestão de riscos da Aduana brasileira.

## **2 Manifestação da carga**

### **2.1 Situação atual**

As informações do manifesto de carga aérea são prestadas de forma manual no sistema Mantra e em prazos que impossibilitam a RFB efetuar uma gestão de riscos (GR) adequada.

A consequência é uma grande incidência de erros nos dados transmitidos, que trazem baixa confiabilidade da informação aos órgãos de fiscalização, geram atrasos na liberação das mercadorias e aumentam os custos operacionais.

Também apontamos aqui diversos problemas verificados no sistema Mantra a serem eliminados pelo novo controle de carga e trânsito:

- impedimento de acesso simultâneo ao sistema por mais de um usuário;
- impossibilidade dos próprios agentes de carga transmitirem os conhecimentos de transporte desconsolidados (AWB “houses”);
- limitação do Mantra para trabalhar com um código de conhecimento de transporte consolidado (AWB “master”) com onze dígitos e não admitir duplicidade; e
- excesso de intervenções obrigatórias da RFB e de outros intervenientes durante o fluxo da carga.

### **2.2 Manifestação no Novo Controle de Carga e Trânsito**

O controle de cargas aéreas procedentes do exterior e de cargas em trânsito pelo território aduaneiro, excetuando-se aquelas controladas pelo Siscomex Trânsito, será processado através do módulo de Controle de Carga e Trânsito (CCT) do Portal Siscomex. Neste sentido, será adotado um padrão internacional de mensagens para a comunicação eletrônica por meio do preenchimento de formulários específicos – XFFM (manifesto),

XFWB (*master*) e XFZB (*house*), indicados pela International Air Transport Association (IATA), denominado Cargo-XML.

As companhias aéreas e os agentes de carga enviarão os dados relativos ao voo de todas as cargas (*master* e *house*) existentes a bordo, conforme a responsabilidade de cada interveniente pela emissão do respectivo documento.

As informações serão prestadas no prazo limite de 4 (quatro) horas antes da previsão de chegada da aeronave ao primeiro aeroporto no Brasil. No caso das rotas com prazo inferior a quatro horas de duração, os dados serão enviados antes da partida da aeronave do aeroporto de origem e, caso seja necessário, poderão ser retificados. Os parâmetros estabelecidos são referenciados nas melhores práticas internacionais vigentes.

Todos os voos realizados entre aeroportos do país que possuam pelo menos uma carga importada, exportada ou em passagem serão informados no módulo CCT do Portal Siscomex, acompanhado do manifesto de carga.

O módulo CCT associará de forma automática os conhecimentos de transporte *masters* aos *houses*. Ademais, possibilitará que a Declaração Única de Importação (Duimp) e a solicitação do regime especial de Trânsito Aduaneiro sejam registradas antes da chegada do veículo, o "Despacho sobre Nuvens".

Na Duimp de empresa inserida no Programa Operador Econômico Autorizado (OEA), o desembarço poderá ocorrer logo após o registro do despacho.

A concessionária receberá pelo módulo CCT do Portal Siscomex, através de serviço, as informações relativas ao voo e às cargas manifestadas antes da chegada do veículo.

Dessa forma, intenciona-se evitar alguns problemas, como, por exemplo, a demora no armazenamento de medicamentos em local apropriado (refrigerado). Esses produtos deveriam ser tratados com prioridade na movimentação da carga e, por vezes, aguardam horas em temperatura ambiente, tornando-os impróprios para o consumo. A causa principal dessa deficiência está na ausência de informação das características do produto, que deveria chegar com antecedência ao conhecimento do depositário e, hoje, normalmente, ocorre pouco antes do início do processo de desunitização das unidades de carga.

As companhias aéreas e os agentes de carga também poderão alterar o aeroporto de descarregamento no CCT sempre que surgirem fatores alheios à programação dos transportadores, como condições climáticas desfavoráveis, entre outros problemas operacionais.

O código do conhecimento de transporte (AWB) incluirá ao final de sua chave de identificação, a data com o dia, mês e ano da emissão, o que tornará praticamente impossível a multiplicidade de conhecimentos.



### **2.3 Manifesto de carga em Trânsito Aduaneiro rodoviário (Siscomex Trânsito)**

Os veículos rodoviários que chegarem em aeroportos brasileiros com cargas amparadas por Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) do Siscomex Trânsito serão informados antecipadamente no módulo CCT do Portal Siscomex pelos transportadores ou beneficiários do regime. O procedimento será necessário até que todas as cargas procedentes do exterior sejam manifestadas no CCT.

### **2.4 Manifesto de carga parcial**

No que tange à eventual embarque parcial da carga no exterior, ocorrem as seguintes situações:

a) Embarque parcial da carga e manifesto prévio, que indica essa parcialidade.

O sistema Mantra permite a agregação das cargas parciais àquelas já armazenadas. Entretanto, permanece uma indisponibilidade da carga (indisponibilidade 21 – Carga Parcial) até que o total manifestado seja igual ao armazenado. Só a partir dessa situação que a indisponibilidade é baixada automaticamente e a carga torna-se disponível para realização do despacho aduaneiro. Atualmente o prazo limite para finalização do procedimento é de 15 dias a partir da chegada da primeira parcela.

No novo módulo do CCT, a carga parcial, nas condições citadas, permanecerá disponível para vinculação à Duimp na unidade de chegada desde a primeira parcela. O trânsito de carga parcial não será permitido num primeiro momento.

Quanto à parcialidade restante, deverá chegar no voo imediatamente posterior de mesmo número. Ultrapassado o prazo estabelecido, sem chegar as demais parcelas, a carga ficará indisponível e a situação será analisada pela RFB. De acordo com a legislação vigente, se a carga parcial for vinculada à Duimp, deverá englobar a totalidade da carga manifestada.

b) Embarque parcial da carga e o manifesto informado pela totalidade.

Muitas vezes, a situação só é constatada pelo transportador após a chegada do veículo e normalmente o problema é verificado quando o depositário registra no Mantra as divergências de volume e peso, o que implica indisponibilização automática da carga.

O Mantra não permite a inclusão de uma carga já manifestada em outro voo. Assim, quando uma parcela da carga chega em data posterior à primeira, obrigatoriamente, deve ser providenciado pelo transportador, junto ao depositário, seu armazenamento ao amparo de Documento Subsidiário de Informação de Carga (DSIC).

O depositário, diante das informações externas contidas nos volumes (normalmente etiquetas com o número do conhecimento), indica no Mantra o conhecimento manifestado ao qual o DSIC estaria associado. Grande parte dos DSIC gerados é devido a esse tipo de ocorrência.

A partir da indicação efetuada pelo depositário, faz-se necessária a ação da aduana para promover a apropriação do DSIC ao conhecimento de transporte e, assim, torná-lo disponível para início do despacho. O procedimento é extremamente custoso à RFB, uma vez que compromete um número significativo de servidores para tratar a situação. Além disso, pouco agrega ao controle aduaneiro.

Com o objetivo de otimizar essa situação, o novo módulo CCT permitirá às companhias aéreas e aos agentes de carga alterar, após a constatação da falta, a condição da carga de total para parcial (mantidas as informações que corresponderiam à carga total). Isso será permitido desde que a alteração ocorra até 12 horas da chegada da aeronave, ou até o voo seguinte àquele que trouxe a primeira parcela da carga; o que ocorrer primeiro. Se a informação de parcialidade for efetuada nos prazos determinados, a situação será tratada de forma idêntica à do item “a”.

As questões relativas à parcialidade das cargas serão acompanhadas e analisadas pelo módulo GR do Portal Siscomex e subsidiarão eventuais procedimentos fiscais.

## **2.5 Manifesto de Carga – DSIC**

De acordo com a Instrução Normativa SRF nº 102/1994, nos casos de bens introduzidos nacionalmente como bagagem acompanhada ou remessa expressa descaracterizada pela fiscalização aduaneira; de carga não manifestada, embora documentada; de carga sem documento; ou de carga cujo tipo de documento ou identificação o sistema não contemple, seu armazenamento será processado através de DSIC.

Na nova sistemática, a geração de DSIC será realizada pela RFB ou pelo depositário, mas ficará restrita a um número menor de situações, entre as quais podemos citar: carga não manifestada, bagagem acompanhada descaracterizada, meios próprios, cargas sem identificação e cargas trazidas ao país por aeronaves executivas (aviação geral). Todos esses casos serão analisados pela RFB.

As concessionárias dos aeroportos disponibilizarão no módulo CCT uma lista de DSIC com o resumo de informações e imagens dos volumes, a fim de facilitar a identificação dos documentos e associá-los aos respectivos conhecimentos de transporte. Dessa forma, pretende-se tornar mais eficiente o trabalho das companhias aéreas, agentes de carga e depositários.

## 2.6 Tratamento de Carga

Atualmente, o tratamento imediato a ser dado à carga no aeroporto de chegada é uma das informações registradas no Mantra pelas companhias aéreas. Utiliza-se essa sistemática para determinar a movimentação e a localização física adequada à carga e, ainda, atribuir responsabilidade aos intervenientes (companhia aérea e concessionária).

Nas cargas com tratamento pátio, designadas a despacho de importação na própria unidade ou destinadas a trânsito, a concessionária não assume a condição de responsável pelos tributos aduaneiros, exceto se as cargas necessitarem ser armazenadas.

Nesse tipo de tratamento de carga, a transferência de responsabilidade ocorre no regime de trânsito aduaneiro, ou seja, passa do transportador internacional para o transportador do regime de trânsito aduaneiro.

Em virtude dos transportadores internacionais não possuírem armazéns próprios nos aeroportos, de tal forma que possam manter sob sua guarda as cargas com tratamento pátio, na prática, a maior parte delas são movimentadas e localizadas pela própria concessionária em área específica de seu armazém (não caracterizando armazenamento). Exceção a essa regra são as cargas submetidas ao regime de trânsito aduaneiro, por conexão imediata (via aérea), que não transitam pelo armazém da concessionária.

Observa-se ainda que a legislação exige apenas que cargas do tipo pátio tenham o respectivo despacho aduaneiro promovido dentro do prazo de 24 (vinte e quatro) horas a partir da chegada do veículo, sem definir o tempo em que a carga já vinculada poderá permanecer na condição de carga pátio. Isso fragiliza demasiadamente o controle aduaneiro, exigindo, muitas vezes, a adoção de atos normativos locais que determinem o prazo de permanência da carga sob a condição de tratamento pátio.

O módulo CCT utilizará as funcionalidades *Recepção* e *Entrega* para atribuir responsabilidade a quem, efetivamente, for responsável pela guarda e movimentação da carga. Assim, pretende-se registrar todas as etapas da cadeia logística de forma clara e transparente, consoante a realidade das atribuições de cada operador do comércio exterior.

Em face da nova sistemática proposta, não haverá mais a informação "Tratamento de Carga" no contexto logístico. A movimentação da carga será determinada de acordo com as informações da manifestação recebida e, se for o caso, dos despachos de trânsito ou importação registrados previamente à chegada do veículo.

Cabe ressaltar que as informações do manifesto de carga serão disponibilizadas a todos os intervenientes, com limitação de acesso aos dados, de acordo com perfil a ser estabelecido no módulo CCT. Entretanto, os dados relativos ao frete aéreo, por exemplo, ficarão restritos ao emissor do documento e à RFB.

A questão principal no novo processo de controle da carga, com relação a sua guarda e movimentação, será a transferência de responsabilidade tributária. Pode-se dizer que haverá cargas sob responsabilidade tributária do depositário e do transportador, conforme detalhado a seguir:

a) os depositários terão responsabilidade tributária (extravio) pelas cargas que lhes serão entregues, a partir da recepção no CCT no Portal Siscomex. A responsabilidade cessará na entrega da carga ao importador, transportador (aéreo ou rodoviário), ou baixa no estoque através de processo administrativo (destruição, leilão, destinação etc).

b) as cargas submetidas ao regime de Trânsito Aduaneiro pela via aérea (transbordo ou baldeação) permanecerão sob responsabilidade do transportador internacional. Sendo assim, o carregamento em outra aeronave será informado no módulo CCT do Portal Siscomex e deverá ocorrer, impreterivelmente, dentro do prazo de 48 (quarenta e oito) horas (conexão imediata) da chegada do primeiro voo. Esgotado o prazo previsto, as cargas deverão ser entregues à custódia do depositário e permanecerão sob sua responsabilidade até a realização de nova entrega.

c) as cargas consignadas às companhias aéreas em AOG (*Aircraft On Ground*) ou submetidas ao regime especial de Depósito Afiançado (DAF), permanecerão sob inteira responsabilidade tributária do transportador. Cumpre ressaltar que outros tipos de carga, bem como o material de consumo de bordo, serão entregues à concessionária logo após a descarga da aeronave, não se enquadrando no procedimento acima.

d) as cargas do tipo *courier* terão a responsabilidade tributária transmitida diretamente do transportador internacional para a empresa de remessa expressa. O depositário de carga formal somente terá responsabilidade tributária, quando se tratar de remessa expressa descaracterizada que lhe será entregue.

### **3 Chegada do Veículo**

#### **3.1 Informação da Chegada do Veículo**

Na atual sistemática, o registro da chegada do veículo é informado no Mantra pelo transportador internacional, pelo beneficiário, ou pelo transportador do trânsito aduaneiro. Ao depositário só é permitido iniciar a desunitização das unidades de carregamento (ULD) e realizar a conferência dos volumes após o registro mencionado. A concessionária também deve aguardar a abertura do Termo de Entrada e a informação da desconsolidação, para só então direcionar as cargas aos locais de armazenamento.

Assim sendo, em muitos casos o depositário fica impossibilitado de iniciar o tratamento das cargas ingressadas em seus armazéns devido ao atraso na prestação da informação do veículo. Tal situação, além de constituir infração, provoca congestionamento no local e gera atrasos na liberação das mercadorias.

O Novo Controle de Carga e Trânsito propõe que a companhia aérea registre o termo de entrada (numeração sequencial, anual e nacional) de forma antecipada à chegada da aeronave, com dados do voo, dos manifestos e dos conhecimentos de transporte (master). Os conhecimentos de transporte (*house*) serão informados pelos agentes de carga. O registro da chegada do veículo será efetuado pela concessionária do aeroporto e determinará a emissão do *Termo de Entrada* e o fim da espontaneidade para o transportador (companhias aéreas e agentes de carga).

A concessionária deverá informar todas as chegadas de veículos, inclusive os da aviação executiva (aviação geral) e as aeronaves que chegam ao país por meios próprios, ou seja, quando a própria aeronave é submetida a despacho aduaneiro.

#### **3.2 Operação do veículo - carga e descarga**

No módulo CCT do Portal Siscomex haverá um manifesto de carregamento, de forma que o transportador internacional ou operador aeroportuário (*handling*) informe as cargas inicialmente previstas para embarque nos aeroportos nacionais e, após a saída da aeronave, apresentem o resultado final da operação, mediante um boletim de carga.

Além disso, um boletim de descarga será informado após o término da operação do voo, confirmando ou não, o efetivo desembarque das cargas manifestadas. Nos dois boletins haverá o registro do exato momento do encerramento da operação. O prazo para a prestação de informações será:

- Manifesto de carregamento - três horas antes da previsão de saída da aeronave dos aeroportos nacionais, para informar o manifesto de carregamento;
- Boletim de carga - uma hora após a saída da aeronave, para as informações relativas ao boletim de carga; e
- Boletim de descarga - uma hora após a chegada da aeronave, para emissão do boletim de descarga.

Esse procedimento permite maior transparência do processo logístico com rastreabilidade das cargas. Possibilitará ainda, a gestão de riscos e, conseqüentemente, agilidade e fluidez para as cargas que circulam nos aeroportos do país.

Outro ponto que merece destaque no modelo proposto é o fim da declaração de trânsito internacional (DTI) e da autorização de baldeação de cargas. O novo modelo contempla, ainda, a possibilidade da movimentação de cargas nacionais entre aeroportos brasileiros na mesma aeronave que transporta cargas exportadas, importadas ou estrangeiras de passagem pelo território nacional. Nesse caso haverá restrição às empresas autorizadas a realizarem o transporte doméstico.

Para viabilizar as operações citadas, será necessário o envio do manifesto de carregamento, com a devida antecedência, contemplando informações de todas as cargas a serem operadas no respectivo voo (exportação, importação, passagem e cargas nacionais).

Cabe ressaltar que se trata de um manifesto com cargas previstas para embarque, que poderá ser corrigido até o registro do boletim de carga, após a saída da aeronave. Não será permitido o embarque de quaisquer cargas sem que a informação prévia do conhecimento de transporte conste do manifesto de carregamento.

A partir da gestão de riscos, a RFB poderá bloquear o embarque de qualquer carga até 1h30 (uma hora e trinta) minutos antes do horário previsto para a partida da aeronave, ressalvados os casos excepcionais, a fim de que os servidores efetuem o devido procedimento fiscal.

### **3.3 Carga sob responsabilidade do depositário**

As cargas que não permanecerem sob responsabilidade das companhias aéreas após a operação deverão seguir para a área de despaletização e desunitização, conhecida como ponto zero. Na chegada ao armazém, a concessionária registrará no módulo CCT do Portal Siscomex a data e a hora do evento, bem como as informações relativas às carretas e às unidades de carregamento (ULD) trazidas pelo operador aeroportuário.

No caso anterior, a responsabilidade da carga permanecerá sob responsabilidade da companhia aérea até que haja verificação do conteúdo declarado nas unidades de carregamento (ULD), amarrados e outros, e a recepção pelo depositário.

Sendo assim, haverá maior transparência na movimentação de carga, uma vez que os operadores do comércio exterior poderão acompanhar as etapas do fluxo da carga. Ademais, será possível mensurar o desempenho de cada interveniente e identificar pontos de gargalo na cadeia logística.

Após as verificações e registros comumente realizados pela concessionária (peso, volume, avarias, faltas, acréscimos etc), a responsabilidade será transferida ao depositário mediante inclusão de funcionalidade no módulo CCT do Portal Siscomex.

As companhias aéreas poderão registrar no CCT eventuais discordâncias ou observações acerca de possíveis divergências encontradas pelas concessionárias. Entretanto, o procedimento não acarretará bloqueio automático da carga.

Hoje, após armazenamento das cargas no Mantra, ocorrem diversas situações que não disponibilizam a carga para movimentação e entrega. Por exemplo, cargas com divergência de peso superior a 20% entre o manifestado e o armazenado (aferido pela concessionária) não são disponibilizadas automaticamente (indisponibilidade 22– Divergência de Peso), sendo obrigatória a interferência manual da Aduana (após a avaliação da carga pelo transportador) no sentido de disponibilizar e visar a carga e, assim, permitir a continuidade do despacho aduaneiro.

Atualmente, caso haja divergência de volumes entre o manifestado e o armazenado, registrado no Mantra, é gerada automaticamente a indisponibilidade 23 (Divergência de Volumes) e, da mesma forma, após o “aval” do transportador, o caso é analisado pela RFB e a carga é disponibilizada e visada. A diferença do tratamento a ser dado, quando houver divergência de peso ou volume, reside no fato da divergência de volumes acarretar nova indisponibilidade (indisponibilidade 9 – outros), que terá como consequência o direcionamento da Declaração de importação para o canal vermelho.

Constata-se também a grande quantidade de indisponibilidades causadas pela alteração de dados da carga após a chegada do veículo (indisponibilidade 25), frequentemente associada à informação errada quanto ao peso manifestado ou nome do consignatário. O tratamento dessa indisponibilidade também é realizado manualmente pela Aduana.

Pretende-se com a nova sistemática que as divergências mencionadas sejam tratadas pelo módulo de gestão de riscos do Portal Siscomex e pelas equipes locais especializadas da RFB. A ideia é que tanto as divergências registradas pela concessionária, quanto as retificações realizadas pelos transportadores não impeçam de imediato o prosseguimento do fluxo da carga. Assim, será evitado o excesso de intervenções da RFB no

processo logístico, que demanda muito esforço da fiscalização, além de ocasionar atrasos no fluxo das cargas.

Aos depositários também será permitido registro de alerta no módulo CCT do Portal Siscomex para registrar situações com indícios de irregularidades, verificadas durante a conferência dos volumes e, eventualmente, não declaradas aos órgãos de fiscalização. Um exemplo seria a existência de embalagem de madeira não informada à Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

O módulo de GR do Portal Siscomex analisará todos os eventos que alterem as informações inicialmente prestadas. Consequentemente, selecionará aqueles considerados de risco e poderá, de forma automática, bloquear a carga ou determinar o direcionamento do despacho de importação ou trânsito aduaneiro para o canal vermelho de conferência. E ainda, indicar abertura imediata dos volumes em casos considerados de alto risco.

O procedimento realizado por meio do GR será efetuado sem prejuízo da intervenção direta, a qualquer tempo, dos Auditores-Fiscais e Analistas Tributários da RFB, que terão à disposição relatórios gerenciais para tomada de decisão durante o processo de fiscalização.

#### **4 Alterações previstas para o atual trânsito rodoviário**

As cargas procedentes do exterior pela via aérea e submetidas ao regime de Trânsito aduaneiro, por via rodoviária, serão controladas pelo módulo CCT do Portal Siscomex.

O novo modelo de trânsito aduaneiro exigirá a anexação de fatura digital nos casos previstos na legislação vigente para a concessão do regime. O processo focará na transferência de responsabilidade, devendo manter as exigências de prazo, rota e garantia.

A solicitação do regime de trânsito aduaneiro poderá ser registrada de forma antecipada e o resultado do pedido será informado logo após a chegada da aeronave. Será permitida a solicitação de Trânsito Aduaneiro pelo conhecimento de transporte *master*, desde que todas as informações dos respectivos conhecimentos de transporte *house* tenham sido prestadas previamente à chegada da aeronave.

A lacração do veículo transportador rodoviário poderá, a depender de autorização do titular da unidade local da RFB, ser realizada pelo transportador e confirmada pelo depositário.



## **5 Remessa Expressa**

Atualmente no sistema Mantra as empresas de *courier* manifestam somente os conhecimentos de transporte *master*. As informações dos conhecimentos de transporte *house* não são prestadas no sistema, mesmo após a chegada do veículo.

Conseqüentemente, não há aferição do peso e quantidade de volumes da carga; diferente do que acontece para as demais situações. Assim, o registro da Declaração de Importação de Remessa (DIR) ocorre no sistema Siscomex Remessa sem vinculação com as informações manifestadas.

No módulo CCT do Portal Siscomex, as informações do *master* e do *house* das cargas *courier* deverão ser prestadas à RFB. Ademais, as empresas de remessa expressa procederão à pesagem e contagem dos volumes, inclusive dos *house*.

As cargas que chegarem ao país declaradas como remessa expressa e posteriormente descaracterizadas, somente poderão permanecer sob responsabilidade da empresa de *courier*, em armazém próprio, se autorizadas pela RFB. Esse procedimento visa maior segurança no controle da importação e agilidade na entrega dos produtos.

## **6 Outros processos e procedimentos impactados com o novo modelo**

### **6.1 Transporte de cargas nacionais com cargas estrangeiras no mesmo voo**

As empresas autorizadas a realizar transporte de carga nacional entre aeroportos do país, nos casos de voos escalonados, poderão carregá-la em aeronaves procedentes do exterior, junto a cargas importadas, exportadas, ou de passagem, desde que devidamente informadas no manifesto de carregamento nos prazos estabelecidos.

### **6.2 Retificação do conhecimento de transporte - carta de correção**

Atualmente todos os casos de retificação permitidos no sistema Mantra exigem atuação da RFB, devido às indisponibilidades geradas. Inclusive, após a primeira retificação solicitada no sistema pelo transportador e análise da RFB, os demais pedidos de retificação são realizados formalmente por meio de formulário, processo/dossiê. Caso esses novos pedidos sejam deferidos, as informações são inseridas no sistema pela própria RFB. Constata-se que o processo de retificação atual contribui substancialmente no atraso na liberação das cargas importadas.

A partir do Novo Controle de Carga e Trânsito, as retificações no conhecimento de transporte aéreo serão realizadas diretamente no módulo CCT do Portal Siscomex pelos transportadores (companhia aérea e agentes de carga), independentemente de autorização.

Entretanto, todas as retificações realizadas após a chegada da aeronave serão avaliadas no módulo de gestão de riscos e pelas equipes locais.

### **6.3 Unitização e reunitização de cargas**

O depositário ou a Companhia Aérea poderá, após desunitização de uma carga (*master*) reunitizar as cargas (*house*) em novas unidades de carga e, conforme o caso, emitir novo conhecimento de carga *master*. A operação ocorrerá independente de autorização da RFB, desde que seja declarada de forma clara e tempestiva no módulo CCT.

### **6.4 Redestinação de Carga**

O transportador aéreo e o agente de carga poderão solicitar redestinação da carga embarcada erroneamente na aeronave procedente do exterior, com posterior análise da RFB. Atualmente isso só é permitido às companhias aéreas.

### **6.5 Anexação de documentos e imagens pelos intervenientes**

A RFB poderá selecionar antes da chegada da aeronave, cargas que deverão ser escaneadas. A seleção deverá ser enviada imediatamente, através de serviço, à companhia aérea, em caso de cargas - AOG, DAF e conexão imediata -, ou para a concessionária nos demais casos, de forma que o interveniente realize o procedimento tão logo o veículo transportador chegue ao aeroporto. O arquivo ficará armazenado no módulo CCT do Portal Siscomex, vinculado à carga.

Os órgãos de fiscalização poderão solicitar documentos e informações aos intervenientes, dentro de sua competência legal, antes da chegada da aeronave. A fim de atender a possíveis solicitações, os intervenientes poderão anexar documentos e imagens e anexá-los na funcionalidade do Portal Siscomex. O procedimento visa agilizar o trabalho de fiscalização e reduzir o tempo para liberação das cargas.

## **6.6 Mercadorias apreendidas**

O módulo CCT do Portal Siscomex será integrado a diversos sistemas da RFB, entre eles: o Sistema Integrado de Emissão de Auto de Infração (e-Safira) e o Sistema de Controle de Mercadorias Apreendidas (SIEF - CTMA).

Dessa forma, será possível vincular uma carga (manifestada ou ao amparo de DSIC) a um processo administrativo (auto de infração, perdimento) e, posteriormente, à informação da entrega mediante leilão, destinação ou destruição.

## **7 Gestão de Riscos**

Nas últimas décadas, o crescimento mundial do comércio internacional foi alavancado pelo avanço industrial, evolução dos transportes e pela globalização. Aliado a esse fato, ocorreu uma sofisticação dos métodos utilizados no cometimento de ilícitos aduaneiros, o que dificultou o trabalho da fiscalização.

Segundo a Organização Mundial das Aduanas (OMA), o número de agentes destinados a coibir as fraudes em matéria aduaneira não cresce na mesma proporção do volume do comércio mundial. A solução desse problema é um desafio para administrações aduaneiras de vários países.

A tramitação de papéis, o excesso de intervenções da fiscalização no fluxo da carga e a prestação de informações redundantes aos órgãos públicos são exemplos de entraves na cadeia logística do comércio exterior no Brasil. Resultam disso o tempo excessivo na liberação de mercadorias e o aumento dos custos que tornam o Brasil menos competitivo no mercado internacional.

Nesse sentido, para ir de encontro às necessidades atuais do comércio internacional, o Protocolo de Kyoto foi revisado e está vigente desde 2006, o qual estabelece diretrizes altamente recomendadas para simplificação e efetividade do controle aduaneiro, entre elas, o modelo de GR merece destaque. Trata-se do emprego de técnicas e de instrumentos que permite determinar e quantificar o nível de risco de um determinado ator, objeto ou operação de comércio exterior.

Esse modelo consiste na aplicação dos recursos da análise de risco para identificação e seleção de operações que ensejem a necessidade de inspeção humana ou exigências complementares. Em contrapartida, garante a celeridade do processo de despacho, para as operações não selecionadas, e a otimização da alocação dos recursos disponíveis.

O Portal Siscomex está investindo fortemente na gestão de riscos nos processos aduaneiros, inclusive com a utilização de novas ferramentas tecnológicas, como *Big Data* e inteligência artificial, além de especialização de equipes locais.

Através de todas as mudanças que se vislumbram com o novo modelo de Controle de Carga e Trânsito no modal aéreo a serem implementadas no Portal Siscomex, pretende-se reduzir o tempo de liberação das cargas nos aeroportos brasileiros em pelo menos 70%, como também possibilitar um fluxo mais ágil para as cargas em passagem no país. O resultado também será mensurado através do aumento de eficiência e de eficácia nas ações da fiscalização e no combate às fraudes em matéria aduaneira e tributária.

## **8 CONCLUSÃO**

As propostas deste relatório resultam de uma iniciativa de reformulação do processo de controle de carga e trânsito das importações brasileiras, que se iniciarão no modal aéreo. As soluções aqui apresentadas foram construídas com o apoio dos servidores da RFB de várias unidades e setor privado, idealizadas em consonância com as melhores práticas internacionais. O objetivo principal é sanar problemas identificados e otimizar a logística e o controle de carga, em parceria com o setor privado e os órgãos públicos que intervêm no processo.

Não obstante à simplificação e à desburocratização, os controles exercidos pela Administração Pública sobre a carga e o trânsito no modal aéreo não serão prejudicados; pelo contrário, resultarão em informações mais precisas aos intervenientes envolvidos, com maior eficiência e assertividade.

Com base na eliminação de documentos e etapas redundantes ou incompletas, busca-se racionalizar as exigências governamentais e simplificar os procedimentos a elas vinculados. Espera-se que o novo processo de CCT assegure maior transparência na movimentação da carga, uma vez que os operadores do comércio exterior poderão acompanhar as etapas do fluxo da carga.

A nova sistemática do módulo CCT será amplamente divulgada a todos os interessados. Além disso, diversos intervenientes do processo serão capacitados para atuarem de forma plena com suas respectivas responsabilidades. Para tanto, serão realizados seminários, manuais e roteiros, vídeos e tutoriais para os usuários internos e externos do novo sistema.

Outra questão importante decorre das alterações na base legal que regulamentam à operacionalização do processo de trabalho descrito nesse relatório. Uma vez que o CCT é

amparado por diversos normativos, a atualização desses instrumentos será imprescindível para a disponibilização do novo sistema de controle à sociedade.

Em virtude dos aspectos apresentados, a intenção de divulgar a proposta do novo CCT do modal aéreo por meio de consulta pública é permitir maior participação dos intervenientes do processo na construção do novo modelo. Somente por meio da cooperação e do compromisso entre os envolvidos serão alcançados os propósitos desse trabalho e atendidos os anseios da sociedade.