

ALADI/SEC/Estudo 241
6 de outubro de 2021

Normas de Trânsito Aduaneiro (TA) no Transporte Internacional de Mercadorias

.....



Normas de Trânsito Aduaneiro (TA) no Transporte Internacional de Mercadorias

ALADI/SEC/Estudo 241

6 de outubro de 2021



Este documento foi elaborado pela Lic. Florencia Ferrari, com revisão da Msc. Diana Morales e supervisão do chefe do Departamento de Integração Física e Digital (DIFD), Msc. Rodrigo da Costa Serran. O estudo foi realizado como trabalho previsto na atividade 44, “Normas sobre Transporte Internacional de Mercadorias”, do Programa de Atividades da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), correspondente ao ano de 2021.

© 2021, ALADI Secretaria-Geral
Tel.: (+598) 2410-1121 Fax.: (+598) 2419-0649
Cebollatí 1461, Caixa Postal 11200
Montevideu – Uruguai
sgaladi@aladi.org
<http://www.aladi.org>

ISBN: 978-9915-9414-1-7

Tradução: Mario Vergara, Escritório de Assuntos Institucionais e Comunicação.
Desenho e diagramação: Marcos De Oliveira, Escritório de Assuntos Institucionais e Comunicação.

Fotos: www.bigstockphoto.com

Os usuários podem copiar, descarregar e imprimir o conteúdo da publicação sem fins lucrativos, respeitando sempre sua integridade e sem realizar modificações, desde que se mencione a Secretaria-Geral da ALADI como fonte do material.

Tabla de contenido

Abreviaturas.....	4
I. Introdução. Alcance do Estudo.....	5
II. Marco jurídico – Trânsito Aduaneiro Internacional.....	5
III. Dificuldades presentes no TA e possíveis soluções mediante o mecanismo de harmonização normativa.....	6
IV. Marcos normativos internacionais e regionais na matéria de TA.....	7
V. Antecedentes dos acordos e convênios internacionais e regionais.....	8
1. Antecedentes dos Acordos e Convênios internacionais.....	8
Quadro N°1: países-membros da ALADI aderidos aos Convênios e Acordos internacionais em matéria de TA.....	10
2. Antecedentes dos Acordos e Convênios regionais.....	10
Quadro N° 2: países-membros da ALADI aderidos aos acordos sub-regionais de TA.....	12
VI. Marco conceitual de TAI em virtude dos marcos jurídicos internacionais e sub-regionais.....	13
VII. Âmbito de aplicação e marco normativo das normas internacionais e sub-regionais sobre TA.....	14
Quadro comparativo N° 3: análise das disposições dos Convênios e Acordos internacionais em matéria de TA.....	15
Quadro comparativo N° 4: análise das disposições dos acordos sub-regionais em matéria de TA....	19
VIII. Análise das disposições em nível internacional e sub-regional.....	22
IX. Sugestões e práticas recomendadas em nível sub-regional com vistas a uma aproximação ao estipulado em nível internacional.....	25
Anexo I – quadro comparativo N°5: análise das disposições dos acordos sub-regionais em matéria de TA – inclusão das disposições do Protocolo Modificativo do Anexo I “Assuntos Aduaneiros” do ATIT.....	26
X. Novas disposições em matéria de TA incorporadas ao Protocolo Modificativo do Anexo I do ATIT...	33
Bibliografia.....	34

Abreviaturas

Abreviaturas usadas frequentemente no Estudo

AFC	Acordo sobre Facilitação do Comércio
ATIT	Acordo de Transporte Internacional Terrestre
CKR	Convênio de Kyoto Revisado
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
DUA	Documento Único Aduaneiro
MIC	Manifesto Internacional de Carga
MIC/DTA	Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro
ONC	Organismo Nacional Competente
PAV	Programa de Ação de Viena em favor dos Países em Desenvolvimento sem Litoral.
PM	Projeto Mesoamérica
RUT	Referência Única da Operação de Transporte Internacional Terrestre
TA	Trânsito Aduaneiro
TAC	Trânsito Aduaneiro Comunitário
TAI	Trânsito Aduaneiro Internacional
TIC	Tecnologias da Informação e a Comunicação
TIR	Convênio Trânsito Internacional Routier (TIR)
UN-OHRLLS	Escritório do Alto Representante para os Países Menos Adiantados, os Países em Desenvolvimento sem Litoral e os Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento.

Abreviaturas institucionais

ALADI	(Associação Latino-Americana de Integração)
CAN	(Comunidade Andina)
GATT	(Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio)
MERCOSUL	(Mercado Comum do Sul)
OMA	(Organização Mundial das Aduanas)
OMC	(Organização Mundial do Comércio)

I. Introdução. Alcance do estudo

No transporte ponto a ponto entre os países latino-americanos e do Caribe é fundamental levar em consideração os tempos e custos associados às operações de TA. Nesse sentido, a concretização de acordos sobre Trânsito Aduaneiro Internacional (TAI) entre os países-membros da ALADI permite facilitar o comércio seguro de mercadorias, o que acarreta benefícios para os envolvidos nestas operações: transportadores, aduanas e clientes finais.

Assim, o presente estudo pretende analisar as normas sobre TAI no transporte internacional de mercadorias, observando os acordos de caráter internacional e sub-regional que regulam a matéria, alguns deles já incorporados na legislação dos países-membros da ALADI e outros passíveis de serem, com o objetivo de identificar as possíveis vantagens para comércio internacional que traz a aplicação de dessas normas na região latino-americana.

Em múltiplos Acordos e Convênios de caráter internacional que regulam o TA, orienta-se os países a cumprir os padrões e as práticas estabelecidos nestes instrumentos jurídicos internacionais. Com relação ao anterior, serão objeto de estudo as disposições reguladas nestes instrumentos internacionais, a fim de avaliar quais disciplinas ainda não foram contempladas pelos acordos de caráter sub-regional e assim analisar os possíveis benefícios e efeitos que traria um aproximação normativa ao já estipulado nesses textos jurídicos internacionais.

A esse respeito, o *Convênio de Kyoto Revisado (CKR)*¹ determina que “aquelas partes contratantes que não se encontrem em condições de ter acesso aos instrumentos internacionais terão que, no âmbito dos acordos bilaterais ou multilaterais que celebrarem a fim de criar um regime de TAI, levar em consideração estas normas e práticas internacionais”.

II. Marco jurídico - Trânsito Aduaneiro Internacional

De acordo com as Diretrizes de Trânsito da Organização Mundial das Aduanas (OMA), um sistema de trânsito eficiente sustenta-se com base em um marco jurídico rigoroso a ser cumprido pelas administrações aduaneiras. Assim, para enfrentar as dificuldades que se apresentam no regime de TA é necessário somar esforços a nível regional, seguindo um marco jurídico internacional coerente como base tanto para a facilitação bilateral do trânsito, quanto para outros tipos de cooperação multilateral.

Como mencionado *ut supra*, este marco jurídico internacional para a facilitação do trânsito consta de uma série de Acordos e Convênios internacionais que visam promover a eficiência do TA.

As normas internacionais e regionais/sub-regionais não são mutuamente excludentes, mas o marco jurídico internacional fomenta essas formas de cooperação (regional e sub-regional) e a aplicação de disposições acordadas bilateral e multilateralmente em matéria de facilitação do trânsito. A título de exemplo, as *Diretrizes sobre Trânsito Aduaneiro da OMA* orientam os países a celebrar acordos bilaterais com outros países ou aderir a acordos regionais ou internacionais que fomentem a cooperação em relação ao trânsito, com o objetivo de otimizar o fluxo de mercadorias em trânsito, o qual facilita a cooperação entre as autoridades aduaneiras que intervêm nas passagens fronteiriças, entre outros aspectos.

Nesse sentido, para aplicar documentos jurídicos internacionais a nível nacional e regional, as administrações aduaneiras requerem autorizações especiais para o intercâmbio de informações, aceitar formas específicas de garantias, reconhecer os resultados de uma avaliação de riscos efetuada por outra administração aduaneira ou para realizar um controle conjunto com outros organismos de controle fronteiriço, entre outros temas.

¹ Como estabelecido no quadro N° 1, os países-membros da ALADI que constituem o CKR são: Argentina, Brasil e Cuba.

III. Dificuldades que se apresentam no trânsito aduaneiro e possíveis soluções mediante a aplicação do mecanismo de harmonização normativa

Durante o trânsito internacional, qualquer meio de transporte pode cruzar vários países antes de chegar ao país de destino da mercadoria, o que acontece fundamentalmente com o transporte rodoviário. Neste sentido, resulta crucial para os transportadores poder cruzar os países de trânsito com o mínimo de requisitos exigíveis quanto a: documentos, paradas, tempos de espera, reconhecimentos, pagamentos com garantia, enquanto que para as autoridades aduaneiras nos países de trânsito é importante assegurar a validade do transporte em trânsito e evitar possíveis riscos.

O regime de TA pode resultar complexo devido ao fato de regulamentações nacionais e internacionais não estarem harmonizadas, o que pode implicar condições difíceis e custosas como:

- a participação obrigatória de operadores no país de trânsito (transportadores nacionais, agentes aduaneiros nacionais, etc.),
- o uso obrigatório de instalações como armazéns fiscais para mercadorias armazenadas de forma temporária antes de continuar seu transporte,
- mudança obrigatória de modais de transporte,
- países de trânsito que não permitem a carga de retorno,
- requisitos de documentação adicionais nos países de trânsito, e
- passagens fronteiriças, sem agilidade nos procedimentos que ocasionam excessos no tempo de espera e ações adicionais.²

Outrossim, o vínculo entre dois ou mais países vizinhos tem um efeito imediato na capacidade para estabelecer um regime de trânsito que funcione adequadamente. Por exemplo, os países mediterrâneos³ são afetados pela possível falta de liberdade de trânsito e devido a isto há longas filas e se realizam formalidades consideradas desnecessárias em fronteira.⁴

Em algumas ocasiões, em cada ponto de entrada, os comerciantes são exigidos a proporcionar garantias em dinheiro, sem a certeza de que estas serão liberadas e restituídas ao sair. Por esta razão, para a concretização de acordos em matéria de TA é fundamental acordar um sistema de garantias, de acordo com os requisitos exigidos pelas aduanas e cumprir as obrigações tarifárias potenciais (caso corresponda) e os requerimentos exigidos pelos setores do transporte e do comércio, com respeito aos termos e condições aceitáveis.

As operações de TAI requerem a celebração de acordos de caráter bilateral, multilateral, sub-regional e regional.⁵ Estes acordos geralmente regulam temas como: troca de informações, mecanismos de garantia, requisitos jurídicos e de segurança harmonizados, taxas e ônus, controles conjuntos, gestão coordenada de fronteiras, medidas aplicáveis para carimbos/lacres, entre outras medidas de facilitação do comércio.

Nesse sentido, diversos textos jurídicos internacionais (como as *Diretrizes de Trânsito da OMA*, entre outros) recomendam a consideração e a implementação do mecanismo "harmonização normativa" entre os países assinantes dos Acordos em matéria de TA, como forma de acordar o tratamento das disposições entre si e promover uma clara aplicação das normas para os agentes que participam das operações de TA.

² Diretrizes sobre Trânsito. "A via para alcançar um regime eficiente". Organização Mundial das Aduanas. 2017. Bruxelas. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf?db=web>

³ Países que não possuem litoral estão rodeados completamente por terra e carecem de saída ao mar.

⁴ Diretrizes sobre Trânsito. "A via para alcançar um regime eficiente". Organização Mundial das Aduanas. 2017. Bruxelas. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf?db=web>

⁵ Ídem.

A aplicação deste mecanismo apresenta as seguintes vantagens: i). redução de custos de transação (devido a uma notável diminuição nas diferenças da regulação normativa), ii). unificação de diretrizes, iii). redução do risco legal, iv). melhora das normas que regem o comércio internacional, e v). capacitação dos agentes envolvidos nas operações de comércio exterior.

A nível sub-regional ainda persistem divergências no tratamento dessas disposições (entre outras que serão analisadas) pelas normas objeto de estudo. A aplicação da “harmonização normativa” permite mitigar essas diferenças, fundamentalmente nesse nível, buscando alcançar um alto grau de homogeneidade no tratamento das disposições em questão e facilitando a gestão das operações de TA.

IV. Marcos normativos internacionais e regionais em matéria de TA

1) Marcos normativos internacionais

- a) Sob a regulação da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (CEPE) e da União Internacional do Transporte por Rodovia (IRU, pela sua sigla em inglês), o **Convênio Trânsito Internacional Routier (TIR)**.
- b) No âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), o **Acordo de Facilitação do Comércio (AFC)**.
- c) No âmbito da OMA, o **CKR** e seus Anexos, em particular, o **Anexo Específico E sobre Trânsito Aduaneiro**.
- d) Sob a regulação da UN-OHRLS⁶, o **Programa de Ação de Viena (PAV) em favor dos Países em Desenvolvimento Sem Litoral**⁷.

Outrossim, ao longo do presente estudo servirão como marco de referência **as Diretrizes sobre Trânsito Aduaneiro** da OMA. O principal objetivo destas Diretrizes é oferecer apoio prático para a implementação de regimes de trânsito eficientes nos territórios dos países que assinem acordos entre si para regular questões de TA.

2) Marcos normativos sub-regionais

- a) No âmbito da ALADI, o **Anexo I do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)** sobre TAI.
- b) Sob a regulação da CAN, a **Decisão 617 sobre Trânsito Aduaneiro Comunitário (TAC)**. Esta Decisão substituiu a Resolução 477 sobre Trânsito Aduaneiro Internacional e foi atualizada pelas Decisões 636 e 787.
- c) No âmbito do MERCOSUL, **as Normas relativas à Informatização do Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MERCOSUL** (aprovada por Resolução GMC N° 17/04).
- d) No âmbito do Mecanismo de Diálogo e Concertação de Tuxtla, o **Projeto Mesoamérica (PM)**⁸.

⁶ Escritório do Alto Representante para os Países Menos Adiantados, os Países em Desenvolvimento sem Litoral e os Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento das Nações Unidas (UN-OHRLS por sua sigla em inglês).

⁷ Apresentam-se os antecedentes, objetivos, prioridades específicas e países-membros da ALADI que o integram. Ao ser um Programa de Ação (com lineamentos específicos) não serão analisadas disposições concretas.

⁸ Apresentam-se os antecedentes, principais características e países-membros da ALADI que o integram. Ao ser um projeto que nasce no âmbito de um mecanismo de diálogo e concertação não serão analisadas disposições específicas.

V. Antecedentes dos Acordos e Convênios internacionais e sub-regionais

1) Antecedentes dos Convênios e Acordos internacionais

a) Convênio TIR: o Convênio Aduaneiro relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias ao amparo dos Cadernos TIR foi adotado por uma Conferência de revisão convocada em conformidade ao artigo 46 do Convênio TIR, de 15 de janeiro de 1959. Este Convênio foi redigido pelo Comitê de Transportes Interiores da CEPE/ONU em 1975 e substituiu o Convênio de Transporte Internacional por Rodovia (TIR) de 1959, entrando em vigor em 20 de março de 1978.

- Este Convênio constitui o principal sistema operacional internacional para o transporte de trânsito. Ao introduzir uma isenção de direitos sobre veículos importados, estabeleceu que as mercadorias que se transportem com lacre e dentro de veículos aprovados não estarão sujeitas a inspeções físicas durante o trajeto. Os pagamentos de direitos e impostos relacionados se suspendem até a chegada das mercadorias a seu destino. O Convênio foi assinado por 74 partes contratantes.
- Objetivo do Convênio: simplificar e harmonizar as formalidades administrativas do transporte rodoviário internacional e estabelecer um sistema internacional de trânsito aduaneiro que proveja as facilidades máximas para movimentar as mercadorias a bordo de veículos ou contêineres lacrados da aduana de saída em um país à aduana de chegada em outro país, sem requerer inspeções extensivas e que consumam muito tempo nas fronteiras intermediárias e a um preço rentável proporcionando às autoridades aduaneiras segurança e garantias.

b) Acordo de Facilitação de Comércio da OMC: este Acordo foi elaborado e adotado no âmbito da IX Conferência Ministerial da OMC celebrada em Bali, em dezembro de 2013, como resultado de um conjunto de negociações que começaram em 2004, nas quais foi acordado iniciar a discussão da temática sobre facilitação do comércio, sendo incluído este assunto no Programa de Doha para o Desenvolvimento.

- Entre os temas do mandato da Agenda de Doha e no tocante à facilitação do comércio, houve interesse em esclarecer e ampliar três artigos do Acordo Geral, sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio (GATT), assinalado no preâmbulo do AFC: a) o artigo V (Liberdade de Trânsito), b) o VIII (direitos e formalidades referentes à importação e à exportação), e c) o artigo X (publicação e aplicação dos regulamentos comerciais).
- Em novembro de 2014 a OMC adotou o Protocolo de Emenda ao Acordo de Marrakesh, pelo qual se incorpora o texto do AFC. Esse Protocolo foi aberto oficialmente à aceitação dos membros da OMC e entrou em vigor em 22 de fevereiro de 2017, após sua ratificação por dois terços dos membros da organização.
- Objetivo do Acordo: prevê disposições que contribuem para agilizar e modernizar os processos de despachos aduaneiros e o fluxo de mercadorias, a aumentar a transparência, a divulgação dos regimes aduaneiros e a cooperação entre as aduanas e outras autoridades competentes dos países signatários.

c) *Convênio de Kyoto Revisado (CKR) e Anexos:* este Convênio foi elaborado pela OMA e entrou em vigor em 3 de fevereiro de 2006, constituindo o principal Convênio de facilitação do comércio aduaneiro. Resulta de uma revisão e atualização completa do Convênio Internacional sobre a Simplificação e a Harmonização de Procedimentos Aduaneiros (Convênio de Kyoto), adotado em 1973.

- A revisão foi proposta como necessária devido às importantes mudanças no transporte, o comércio e às técnicas administrativas que tiveram lugar desde sua aprovação. O Corpo do Convênio e seu Anexo Geral são vinculantes para as partes, enquanto que os Anexos específicos não são obrigatórios.
- Objetivo do Acordo: O CKR busca facilitar o comércio harmonizado simplificando os procedimentos e as práticas aduaneiras. Nesse sentido, proporciona padrões e práticas recomendadas mediante princípios uniformes que permitem estabelecer procedimentos mais simples e previsíveis, bem como técnicas aduaneiras mais modernas e eficazes. Seus princípios fundamentais são:
 - transparência e previsibilidade das ações que realiza a Aduana,
 - padronização e simplificação da declaração de mercadorias e os documentos de apoio,
 - procedimentos simplificados para os operadores autorizados,
 - máxima utilização da tecnologia da informação,
 - mínimos controles aduaneiros necessários para garantir o cumprimento com as regulamentações,
 - uso da administração de riscos e controles por auditoria,
 - intervenções coordenadas com outras entidades fronteiriças, e colaboração com o setor comercial.

d) *O Programa de Ação de Viena em favor dos Países em Desenvolvimento Sem Litoral (PAV)* para o decênio 2014-2024 foi aprovado na Segunda Conferência das Nações Unidas sobre os Países em Desenvolvimento Sem Litoral, celebrada em Viena de 3 a 5 de novembro de 2014.

- O objetivo da Conferência foi abordar as necessidades e os desafios especiais que enfrentavam os países em desenvolvimento sem litoral devido ao distanciamento geográfico e aos baixos níveis de desenvolvimento socioeconômico.
- A falta de acesso direto ao mar faz com que dependam de países de trânsito para estabelecer vínculos efetivos com os mercados mundiais e a distância geográfica ao porto marítimo mais próximo os coloca em situação de desvantagem quanto aos prazos e aos custos relacionados ao transporte de mercadoria. A isto se somam os problemas das múltiplas passagens fronteiriças, os procedimentos e requisitos de aduanas diferentes e os sistemas de transporte e regulamentos incompatíveis.
- O Programa de Ação também tem como foco as necessidades de desenvolvimento dos países de trânsito e a necessidade de aumentar a colaboração e a coordenação entre os países em desenvolvimento sem litoral, os países de trânsito e os associados para o desenvolvimento.
- Para tanto, estabelece seis prioridades para a ação que incluem metas e objetivos específicos para os países em desenvolvimento sem litoral, os países de trânsito (quando proceda) e os associados para o desenvolvimento.
 - **Primeira prioridade:** Questões fundamentais em matéria de políticas de trânsito.
 - **Segunda prioridade:** Desenvolvimento e manutenção da infraestrutura:
 - a) Infraestrutura de transporte,
 - b) Infraestrutura energética e da tecnologia da informação e as comunicações.
 - **Terceira prioridade:** Comércio internacional e facilitação do comércio:
 - a) Comércio internacional,
 - b) Facilitação do comércio.
 - **Quarta prioridade:** Integração e cooperação regionais.
 - **Quinta prioridade:** Transformação econômica estrutural.
 - **Sexta prioridade:** Meios de execução.

Quadro Nº 1: países-membros da ALADI aderidos aos convênios e acordos internacionais em matéria de TA

Países-membros da ALADI	Convênios e Acordos internacionais de TA			
	Convênio TIR	AFC da OMC	CKR	PAV
Argentina	✓	✓	✓	
Bolívia		✓		✓
Brasil		✓	✓	
Chile	✓	✓		
Colômbia		✓		
Cuba		✓	✓	
Equador		✓		
México		✓		
Panamá		✓		
Paraguai		✓		✓
Peru		✓		
Uruguai	✓	✓		
Venezuela				

2) Antecedentes dos acordos sub-regionais

a) Anexo I do ATIT. Aspectos aduaneiros: o ATIT foi assinado em setembro de 1990 no âmbito do Tratado de Montevideu 1980 (TM80) e serve de marco jurídico para a prestação de serviços de transporte terrestre em 7 países-membros da ALADI (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai). Até a presente data, outros países-membros manifestaram estar avaliando sua incorporação a esse acordo.

- O ATIT é o instrumento jurídico, por excelência, que regula a prestação dos serviços de transporte terrestre por rodovia (tanto de carga, quanto de passageiros) e ferroviária. Este acordo busca facilitar o comércio na região, oferecendo suporte jurídico principalmente ao transporte por rodovia, modo pelo qual se dá em maior medida o intercâmbio de pessoas e de mercadorias nos países-membros da ALADI, o que o caracteriza como um dos instrumentos integradores mais importantes da região.
- A Secretaria-Geral da ALADI desempenha o papel de Secretaria Técnica da Comissão Administradora (Comissão do Artigo 16) do ATIT, apoiando os países-membros que participam desse acordo na definição de políticas e medidas para continuar aperfeiçoando seu marco normativo.
- Atualmente os países parte do acordo trabalham na revisão para uma futura modificação de alguns aspectos do Anexo I.

b) Decisão 617 da CAN: os países-membros da CAN (Bolívia, Colômbia, Equador e Peru) continuam aplicando, desde janeiro de 2006, a Decisão 617 sobre Trânsito Aduaneiro Comunitário (TAC), substituída da Resolução 477 e modificada pelas Decisões 636 e 787.

- Estas normas buscam consolidar a livre circulação de mercadorias entre os países-membros, facilitando seu traslado de um lugar de origem para um lugar de destino sem transbordos obrigatórios e despachos desnecessários em fronteira, portos e aeroportos, tudo isso sustentado na utilização de documentos unificados e sistemas de intercâmbio de informações entre as aduanas dos países-membros da CAN, complementado com o estabelecimento de controles posteriores.
- Atualmente a Secretaria-Geral da CAN, em coordenação com os países-membros, trabalha na atualização destas normas com a finalidade de harmonizar os processos que atualmente se executam nas administrações aduaneiras.

c) Norma relativa à Informatização do Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MERCOSUL: foi aprovada pela Resolução GMC N° 17/04, no âmbito do MERCOSUL.

- Por meio desta Resolução, os Estados Partes do MERCOSUL aprovaram a “Norma relativa à Informatização do Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro e ao Acompanhamento da Operação entre os Estados Partes do MERCOSUL”, bem como seus Apêndices (Apêndice I - “Dados da Declaração de TAI”, Apêndice II - “Referência Única da Operação de TAI (RUT)”, Apêndice III - “Novidades (Ocorrências) Parametrizadas da operação de TAI, e Apêndice IV - “Eventos a Transmitir”.
- Com isso, os países-membros do MERCOSUL se comprometeram a acompanhar a operação entre os pontos de partida e de destino, através processos de intercâmbio eletrônico de informações entre suas administrações aduaneiras.

d) Projeto Mesoamérica: seus antecedentes remontam ao ano 2001 surgindo no âmbito do Mecanismo de Diálogo e Concertação de Tuxtla (fórum de diálogo político impulsionado permanentemente pelo México e a América Central, o qual foi ampliado com a incorporação da República Dominicana e da Colômbia).

- Este Projeto constitui uma plataforma de integração e desenvolvimento composta pelos dez países que fazem parte do Mecanismo de Diálogo e Concertação de Tuxtla: Belize, Colômbia, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala, México, Nicarágua, Panamá e a República Dominicana. Nesse âmbito de trabalho e diálogo acordam-se prioridades de desenvolvimento e desenham-se e executam-se projetos para o progresso econômico e social inclusivo dos países mediante grupos de trabalho regionais.
- Objetivo do Projeto: facilitar a passagem fronteiriça das operações de trânsito internacional de mercadorias, diminuindo os custos de transporte e incrementando a competitividade com base na otimização e na simplificação dos trâmites e procedimentos aduaneiros e de quarentena, melhorando o controle fiscal e para-fiscal por meio da rastreabilidade da operação e a aplicação de análise de riscos.

Quadro N° 2: países-membros da ALADI aderidos aos acordos sub-regionais de TA

Países-membros da ALADI	Acordos sub-regionais sobre TA			
	Anexo I - ATIT	Decisão 617 da CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados do MERCOSUL	Projeto Mesoamérica
Argentina	✓		✓	
Bolívia	✓	✓		
Brasil	✓		✓	
Chile	✓			
Cuba				
Colômbia		✓		✓
Cuba				
Equador		✓		
México				✓
Panamá				✓
Paraguai	✓		✓	
Peru	✓	✓		
Uruguai	✓		✓	
Venezuela			✓	

Nota:

- O Convênio TIR, o AFC e o CKR estão abertos à adesão de outras partes contratantes.
- Para integrar o Anexo I do ATIT, a Decisão 617 da CAN e a Norma relativa à Informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MERCOSUL é necessário aderir previamente, sem reservas, aos três blocos que regulam essas normas: ALADI, CAN e MERCOSUL, segundo as condições estabelecidas em seus tratados constitutivos para as adesões.
- Não há possibilidades de adesão de outros países ao PAV e ao PM. Isto se deve a que desde o momento em que foram assinados os documentos para a entrada em vigor desse Programa e Projeto, foram fixadas as diretrizes/pautas de ação em virtude das necessidades e dos prazos estipulados para cumprir os objetivos propostos entre os países assinantes. Com o transcurso do tempo revisa-se a implementação do Programa e do Projeto e acordam-se as prioridades de ação.

VI. Marco conceitual de TAI em virtude dos marcos jurídicos internacionais e sub-regionais

1) Normas internacionais

a) **Convênio TIR** - uma operação internacional de trânsito sob o regime TIR não requer documentos aduaneiros nacionais nem uma garantia nacional. Devido à segurança dos contêineres, as mercadorias também não estão sujeitas a seu reconhecimento físico. Como consequência, as vantagens que apresenta são: menos atraso nas passagens fronteiriças e nas operações de trânsito em geral.

b) O **AFC da OMC** - define o trânsito aduaneiro dentro de um país da seguinte maneira: “cada membro permitirá que as mercadorias destinadas à importação sejam trasladadas no seu território, sob controle aduaneiro, de um escritório de aduanas de entrada a outro escritório de aduanas, no seu território, em que seriam retiradas ou despachadas as mercadorias, adotando formalidades e requisitos de documentação que impliquem a rapidez do despacho e a redução de custos”.

- Quanto ao trânsito internacional, o AFC estabelece que um país-membro permitirá que se introduzam no seu território aduaneiro mercadorias com suspensão total ou parcial condicional do pagamento dos direitos e impostos de importação, se essas mercadorias são introduzidas no seu território aduaneiro com um fim determinado e estão destinadas à reexportação. Além disso, cada membro concederá aos produtos que passarem em trânsito pelo território de qualquer outro membro um tratamento não menos favorável que o que seria concedido se fossem transportados desde seu local de origem ao de destino sem passar por esse território.

c) O **Anexo Específico E do CKR** - define o trânsito aduaneiro como o regime sob o qual as mercadorias são transportadas de um escritório aduaneiro para outro escritório aduaneiro, sem a aplicação de direitos aduaneiros e ficando sob o controle aduaneiro. Esta definição inclui as operações de trânsito nacional, o transporte entre os escritórios de chegada e de saída dentro do mesmo país ou território, bem como o trânsito aduaneiro internacional, isto é, o transporte que cruza uma ou mais fronteiras em virtude de um acordo bilateral ou multilateral.

2) Normas sub-regionais

a) O **Anexo I do ATIT** estabelece um regime aduaneiro especial, o de TAI, sob o qual as mercadorias sujeitas a controle aduaneiro são transportadas desde a jurisdição de um recinto aduaneiro situado em um país à jurisdição de outro recinto aduaneiro situado em outro país, em uma mesma operação de transporte que cruza uma ou várias fronteiras e em veículos lacrados. As mercadorias assim transportadas gozarão de uma suspensão do pagamento dos gravames à importação ou à exportação eventualmente exigíveis.

b) A **Decisão 617 da CAN** define o Trânsito Aduaneiro Comunitário (TAC) como o regime aduaneiro conforme o qual as mercadorias são transportadas sob controle aduaneiro, de uma aduana de partida a uma aduana de destino em uma mesma operação, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras dos países-membros, com suspensão do pagamento dos direitos, impostos e juros eventualmente exigíveis, enquanto permaneçam sob este mesmo regime.

- c) A **Norma relativa à Informatização do Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MERCOSUL** alude à definição do Anexo I do ATIT sobre trânsito aduaneiro para abordar o processo de informatização dos documentos essenciais para o trânsito aduaneiro.

VII. Âmbito de aplicação e marco normativo da normas internacionais e sub-regionais sobre TA

1) Normas internacionais

- a) O **Convênio TIR** será aplicado aos transportes de mercadorias efetuados sem manipulação intermediária da carga, mediante uma ou várias fronteiras, de uma aduana de saída de uma parte contratante a uma aduana de destino de outra ou da mesma parte contratante em veículos de transporte por rodovia, conjuntos de veículos ou contêineres desde que parte da viagem entre o princípio e o final da operação TIR se efetue por rodovia.
- No artigo 2 deste Convênio, também está prevista a possibilidade de que uma operação de transporte efetuada ao amparo de um caderno TIR comece e finalize no mesmo país com a condição de que parte da viagem se efetue por território estrangeiro.
 - Este regime promove a utilização de um documento aduaneiro comum: o caderno TIR, um sistema de garantias comuns, o reconhecimento mútuo dos controles aduaneiros e os contêineres seguros para os veículos. O uso do Regime TIR está limitado aos operadores autorizados.

- b) O **AFC** será aplicado somente aos membros da OMC que o tenham aceitado. No caso dos membros que aceitem o AFC depois da sua entrada em vigor, o Acordo surtirá efeito uma vez que tenham aceitado, de conformidade com o parágrafo 3 do artigo X do Acordo de Marrakesh mediante o qual se estabelece a OMC.

- c) O **CKR** está estruturado em um corpo principal denominado "Anexo Geral" e 10 anexos específicos que contêm disposições de aplicação geral, em qualquer regime ou procedimento aduaneiro.
- As normas do Anexo Geral não admitem reservas a seu conteúdo e sua assinatura é obrigatória para a adesão ao Convênio.
 - Os capítulos contêm normas, normas transitórias e práticas recomendadas que devem ser aplicadas pelas partes que tenham aceito os capítulos correspondentes.
 - As normas e as normas transitórias se referem a medidas necessárias para alcançar a simplificação e a harmonização dos procedimentos.
 - As práticas recomendadas consistem em medidas sugeridas para avançar na simplificação e harmonização dos procedimentos aduaneiros, podendo ser acolhidas pelas partes e transformadas em normas.
 - O Anexo Específico E do CKR trata no Capítulo I sobre as disposições pertinentes ao regime de trânsito aduaneiro estabelecendo os princípios fundamentais.
 - Os países que quiserem converter-se em partes contratantes deste Convênio deverão aceitar o Corpo e o Anexo Geral do CKR que são vinculantes.

Quadro comparativo Nº 3: análise das disposições dos Convênios e Acordos internacionais em matéria de TA

Disposições	Convênio TIR	AFC	CKR e Anexos
Formalidades e requisitos de documentação	As partes contratantes aplicarão um tratamento simples e rápido às mercadorias em trânsito, especialmente às que circulem em um regime de TA, limitando as inspeções aos casos justificados.	As formalidades e requisitos de documentação serão adotados e/ou aplicados: i). com vistas à rápida retirada e despacho de mercadorias, ii). para reduzir o tempo e os custos assumidos por comerciantes e operadores, iii). sejam a medida menos restritiva do comércio escolhida e iv) não se mantenham se já não são necessários.	- <u>Anexo Geral, norma 3.12</u> : a aduana exigirá só os dados necessários para: liquidação e cobrança de direitos e cargas na declaração de mercadorias. - <u>Anexo específico E, norma 6</u> : será aceito todo documento comercial ou de transporte que contenha informação necessária do <u>componente descritivo da declaração</u> de mercadorias.
Apresentação da declaração de trânsito prévio à chegada das mercadorias	Não está previsto.	Os membros permitirão e preverão a apresentação e tramitação antecipada de: documentos e dados relativos ao trânsito antes da chegada das mercadorias.	- <u>Anexo Geral, norma 3.25</u> : a legislação nacional dos membros estabelecerá condições para: apresentação, registro e verificação da declaração de mercadorias e documentos de respaldo, antes da chegada das mercadorias. - <u>Norma 3.41</u> : autorização do despacho de mercadorias pelas aduanas (embora falte informação) com base em um documento comercial ou oficial, só quando estas tenham certeza de que serão cumpridas as formalidades ⁹ uma vez despachadas as mercadorias.
Procedimento eletrônico	Objetivo do sistema internacional eTIR: garantir o intercâmbio seguro de dados entre os sistemas aduaneiros nacionais para o trânsito internacional de mercadorias, veículos ou contêineres e permitir às aduanas gerir dados sobre as garantias emitidas.	Os membros preverão a apresentação antecipada de documentos em formato eletrônico para a tramitação de documentos antes da chegada.	- <u>Anexo Geral, norma transitória 3.18</u> : a aduana permitirá a apresentação de documentos de respaldo através de meios eletrônicos. - <u>Norma transitória 3.2</u> : a aduana permitirá que a declaração de mercadorias seja apresentada por via eletrônica (através de sistemas informáticos internacionalmente aceitáveis).

⁹ Como a apresentação de uma declaração de mercadorias.

Disposições	Convênio TIR	AFC	CKR e Anexos
Regime de garantias	<ul style="list-style-type: none"> - Os países de trânsito e de destino contam com garantias que oferecem os controles que se efetuam na aduana de saída. - Sistema de garantia internacional: assegura que os impostos e direitos de aduana exigíveis estejam cobertos por uma Associação Garantidora Nacional¹⁰ quando o transportador não possa ser declarado responsável. 	Quando um membro exigir uma garantia em forma de fiança, depósito ou outro instrumento monetário ou não monetário apropriado para o tráfego em trânsito, essa garantia se limitará a assegurar o cumprimento de requisitos derivados desse tráfego em trânsito.	<ul style="list-style-type: none"> - A aduana, conforme a legislação nacional, determinará: montante e forma de garantia a apresentar. - Toda pessoa escolherá qualquer forma de garantia prescrita pela legislação nacional.
Direitos e cargas	<ul style="list-style-type: none"> - Se as garantias exigidas foram depositadas, as mercadorias transportadas não estarão sujeitas ao pagamento ou depósito de impostos de importação/exportação nas aduanas de trânsito. - Estas taxas devem ser garantidas em toda a operação de trânsito, devendo ser uma garantia reconhecida internacionalmente. 	Os direitos e cargas aplicáveis à tramitação aduaneira se limitarão ao custo dos serviços prestados para a operação de importação/ exportação e não têm que se relacionar com uma operação de importação/ exportação específica desde que percebidas como serviços vinculados à tramitação aduaneira de mercadorias.	Anexo Específico E: as mercadorias transportadas não estarão sujeitas ao pagamento de direitos e impostos desde que sejam cumpridas as condições estabelecidas pela aduana e seja apresentada a garantia exigida.
Controle aduaneiro	<ul style="list-style-type: none"> - Os controles aduaneiros terão como base a <u>avaliação e gestão de riscos</u>. - Não serão realizados controles físicos se a informação das mercadorias foi proporcionada e se estas se encontram sob condições¹¹ estabelecidas no "procedimento TIR", salvo haja suspeitas de irregularidade. Nas aduanas de passagem de fronteira não está prevista inspeção física de mercadorias. 	- Cada membro: i). adotará um <u>sistema de gestão de risco</u> para o controle aduaneiro, ii). concentrará o controle aduaneiro nos envios de <u>alto risco</u> e agilizará a retirada dos de baixo risco, iii) selecionará aleatoriamente os envios que submeterá aos controles na sua gestão de risco por meio de: iv) avaliação de riscos e v) aplicação de critérios de seletividade adequados ¹² .	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Anexo Geral, norma 3.31</u>: verificação da declaração de mercadorias: a aduana realizará somente ações indispensáveis para cumprir a legislação aduaneira dos países-membros. - <u>Norma 6</u>: sistemas de controle aduaneiro: incluirão controles baseados em auditorias. - <u>Anexo Específico E, norma 3</u>: a aduana utilizará a <u>gestão de risco</u> (análise de risco) para designar: pessoas, mercadorias e meios de transporte a serem examinados.
Casos de ruptura de lacres aduaneiros, avaria, perda, destruição ou abandono de mercadorias	O transportador se dirigirá (imediatamente) às autoridades aduaneiras mais próximas ou a qualquer outra autoridade do país em que se encontra. Estas autoridades emitirão a ata de comprovação que consta do caderno TIR.	Não está previsto.	<u>Anexo Específico E, prática recomendada 22</u> : a aduana deverá exigir que a pessoa interessada informe imediatamente ao escritório de aduana ou a outra autoridade mais próxima sobre: acidentes ou outros fatos imprevistos que afetem a operação de TA.

¹⁰ Age como representante dos interesses em um país e é aceita como fiadora pela administração aduaneira desse país. Garante os direitos e impostos que seriam exigíveis no caso de irregularidade cometida durante um transporte sob o regime TIR. O conjunto de associações garantes internacionais constitui uma cadeia de garantia que vincula todos os países que constituem o regime TIR.

¹¹ Em unidade para material rodante, contêiner, semirreboque ou vagão multimodal, fechados e selados corretamente,

¹² Como por exemplo: o Código do Sistema Harmonizado, a natureza e descrição do país de origem, o país no qual foram emitidas as mercadorias, seu valor, o histórico de cumprimento dos comerciantes e o tipo de meio de transporte, entre outros.

Disposições	Convênio TIR	AFC	CKR e Anexos
Infrações e sanções	<ul style="list-style-type: none"> - Toda infração expõe o contraventor a sanções previstas pela legislação do seu próprio país. - Diante de infrações dos transportadores a suas obrigações: serão aplicadas sanções pecuniárias ao titular do caderno TIR ou pessoa responsável pela infração e não à Associação Garante. 	<ul style="list-style-type: none"> - As sanções por infração de leis, regulamentos e formalidades aduaneiras serão impostas somente aos responsáveis pela infração conforme as suas leis. - A sanção dependerá dos fatos e circunstâncias do caso e será proporcional ao grau e gravidade da infração cometida. 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Anexo Geral, norma 3.39</u>: nenhuma parte contratante poderá impor multas severas por infrações menores¹³. - <u>Normas transitórias 3.28 e 3.29</u>: retificação e retirada da declaração de mercadorias¹⁴ a aduana procede a aplicar sanções diante de constatação de infrações na verificação da declaração de mercadorias. - Em caso de constatação de infrações, a aduana habilitará o despacho de mercadorias (embora não tenham sido completadas ações judiciais ou administrativas)¹⁵.
Intercâmbio eletrônico de informações	<p><u>Objetivo projeto e-Tir</u>: garantir o intercâmbio seguro de dados entre os sistemas aduaneiros nacionais para o trânsito internacional de mercadorias, veículos ou contêineres e permitir às aduanas gerir os dados sobre as garantias emitidas.</p>	Os membros trocarão informações para verificar uma declaração de importação ou exportação caso haja dúvidas sobre a veracidade da declaração, seguindo o procedimento estipulado neste Acordo.	Propõe a opção de <u>meios eletrônicos de intercâmbio de dados</u> . A informação será dividida em duas bases de dados: i). dados de controle, analisados antes de que as mercadorias cheguem à fronteira e ii). dados relativos às transações, revisados por controles de auditoria.
Aplicação das TICs	<ul style="list-style-type: none"> - Utilização das TICs pelas administrações aduaneiras para melhorar a eficiência do procedimento TIR. - Propõe melhorar os controles aduaneiros mediante o uso das tecnologias de <u>análise de risco</u> e o processamento eletrônico de dados. 	Os membros utilizarão, na medida do possível, tecnologia da informação em apoio do guichê único ¹⁶ .	<ul style="list-style-type: none"> - A aduana empregará as TICs para respaldar as operações aduaneiras. - Anexo Geral, norma 7.2: os sistemas informáticos deverão ser internacionalmente reconhecidos. - Utilização de <u>métodos de comércio eletrônico</u> como solução alternativa aos documentos emitidos em papel.

Nota

As normas internacionais em matéria de TA se inter-relacionam e complementam entre si. Para efeitos explicativos, o *Convênio TIR* cumpre a promoção e a aplicação dos artigos estipulados no *AFC da OMC* que se referem a: i) publicação e disponibilidade da informação, ii) medidas para aumentar a imparcialidade, a não discriminação e a transparência, iii) retirada e desembaraço das mercadorias, iv) cooperação entre Organismos que intervêm na fronteira, v) traslado de mercadorias destinadas a importação sob controle aduaneiro, vi) formalidades em relação à importação, exportação e trânsito, e vii) liberdade de trânsito e cooperação aduaneira. As autoridades do comércio, das aduanas e do transporte colaborarão para facilitar a passagem de fronteiras. Isto é, o *Convênio TIR* permite a implementação prática do *AFC da OMC*. Ademais, o CKR e o artigo 11 do AFC constituem o marco relativo ao caráter do trânsito, ao proibir a aplicação de direitos e impostos sobre as mercadorias em trânsito e ao garantir sua livre circulação.

¹³ Quanto às regulamentações ou ao procedimento aduaneiro.

¹⁴ Pelo declarante, diante de inexatidões na informação e para solicitar outro regime aduaneiro.

¹⁵ Salvo que as mercadorias não se encontrem sujeitas a intervenção ou confisco o sejam necessárias como provas em uma fase posterior e que o declarante pague os direitos ou impostos fornecendo uma garantia para assegurar a cobrança de direitos e impostos adicionais e multas que possam resultar exigíveis.

¹⁶ O guichê único como instrumento que facilita os trâmites aduaneiros, ao avançar para os processos digitais, assegura a transparência e reduz os custos para os operadores comerciais e para a aduana na realização das operações de trânsito.

2) Normas sub-regionais

a) Anexo I do ATIT – O presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias em unidades de transporte, cuja realização compreenda, pelo menos, os territórios de dois países, com a condição de que a operação de transporte inclua a passagem de, pelo menos, uma fronteira entre a aduana de partida e a aduana de destino.

- Conta na sua estrutura com 14 capítulos e 30 artigos. As disciplinas regulam o seguinte: “o âmbito de aplicação”, “suspensão de gravames à importação ou à exportação”, “condições aplicáveis às empresas e às unidades de transporte”, “lacs aduaneiros”, “declaração de mercadorias e responsabilidade”, “garantias sobre as mercadorias e os veículos”, “formalidades a observar nas aduanas de partida, de passagem de fronteira e de destino”, “infrações aduaneiras”, “reclamações e acidentes” e “assistência mútua administrativa”.

b) Decisão 617 da CAN - em virtude do artigo 7, os países-membros, conforme os procedimentos estabelecidos na presente Decisão, permitirão a circulação ao amparo do regime de trânsito aduaneiro comunitário de: a) mercadorias comunitárias e b) mercadorias não comunitárias (segundo disposto na presente Decisão).

- A Decisão 617 da CAN, substitutiva da Decisão 257, foi aprovada pelos países-membros da CAN, ao considerar a necessidade de adoção de uma norma comunitária sobre TAC e para consolidar a livre circulação de mercadorias entre os países-membros e a necessidade de introduzir novas definições e mecanismos de carácter comunitário, a fim de que o regime de TAC seja aplicado de maneira uniforme em todos os países-membros.

c) Norma relativa à Informatização do Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MERCOSUL - em virtude do artigo 1, o procedimento estabelecido por esta Resolução é aplicável no âmbito dos Estados Partes do MERCOSUL às operações de TAI efetuadas ao amparo do ATIT.

- O artigo 2 estabelece que esta Resolução é aplicável a operações de: transporte terrestre com tráfego bilateral através de fronteira comum e às de tráfego bilateral com trânsito por terceiros países signatários e ao trânsito internacional efetuado pela via ferroviária.

Quadro comparativo Nº 4: análise das disposições dos acordos sub-regionais em matéria de TA

Disposições	Anexo I - ATIT	Decisão 617 - CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
Formalidades e requisitos de documentação	<p>- Para cada unidade de transporte deverá ser apresentado às autoridades de partida, de passagem de fronteira e de destino uma DTA referente às mercadorias.</p> <p>- Para a passagem das unidades de transporte pelas aduanas de <u>passagem de fronteira</u> dos países, será apresentado um MIC¹⁷.</p>	<p>- Será apresentada uma declaração aduaneira referente às mercadorias¹⁸.</p> <p>- Documentos que integram a declaração aduaneira: i). fatura comercial, ii). garantia, c). documento de transporte, iii). para mercadorias procedentes de zonas francas: cópia do documento que ampare a saída de mercadorias dessas áreas, e iv). para produtos agropecuários: certificado emitido por autoridades de sanidade agropecuária.</p>	<p>- Apresentação de MIC/DTA para o transporte terrestre com tráfego bilateral através de fronteira comum e as de tráfego bilateral com trânsito por terceiros países signatários, incluindo o transporte sem carga (em lastro).</p>
Constatação de inexatidões em documentação que ampara as operações de TA	<p>Inexatidões em uma declaração DTA ou outra irregularidade: a autoridade aduaneira de um país comunicará de ofício o quanto antes às autoridades aduaneiras dos demais países afetados.</p>	<p>Inexatidões em uma declaração aduaneira que a Decisão sobre o DUA adote ou outra irregularidade: a autoridade aduaneira comunicará de ofício às autoridades aduaneiras dos demais países-membros e à Secretaria-Geral da Comunidade Andina.</p>	<p>Retificação ou anulação de uma declaração eletrônica de TAI oficializada: a pedido do interessado ou de ofício. Estas operações somente serão efetuadas pela aduana de registro e antes do evento de partida do meio de transporte e não isentam o transportador das responsabilidades por eventuais delitos ou infrações¹⁹.</p>
Regime de garantias	<p>- As empresas²⁰ estão dispensadas de apresentar garantias para cobrir gravames exigíveis por mercadorias e veículos sob regime de admissão temporária.</p> <p>- Os veículos das empresas autorizadas se constituem como garantia para responder por gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis²¹.</p>	<p>- O obrigado principal constituirá uma <u>garantia econômica</u> para garantir o pagamento de: direitos, impostos, juros e interesses e sanções que os países-membros possam exigir por mercadorias que circulem em seus territórios e a informação declarada no DUA.</p> <p>- Esta garantia pode ser: i) global para várias operações de TAC ou ii) individual para uma única operação de TAC.</p>	<p>Não está previsto.</p>
Direitos e cargas	<p>As mercadorias transportadas em TAI terão: suspensão de gravames à importação ou exportação enquanto dure a operação TAI, podendo pagar taxas por serviços prestados.</p>	<p>As mercadorias transportadas sob regime de TAC serão admitidas no território aduaneiro nacional dos países-membros com suspensão do pagamento de direitos e impostos e juros exigíveis, enquanto permaneçam sob esse regime.</p>	<p>Não está previsto.</p>

¹⁷ Não será exigida a DTA no caso de meios de transporte internacional terrestre e unidades de carga que circulem por vias habilitadas ao amparo de um MIC, em lastro ou vazios.

¹⁸ Em virtude do disposto na Decisão que adotar o Documento Único Aduaneiro (DUA).

¹⁹ Em virtude do disposto na legislação dos Estados Partes.

²⁰ Que se encontram autorizadas para realizar o transporte internacional terrestre de carga.

²¹ Que pudessem afetar as mercadorias transportadas e os veículos sob regime de admissão temporária.

Disposições	Anexo I - ATIT	Decisão 617 - CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
Controle aduaneiro	<p>- Autoridades da aduana de partida controlarão que: i). a DTA esteja em regra, ii). a unidade de transporte ofereça segurança, iii). as mercadorias correspondam ao especificado na declaração e iv) estejam anexados todos os documentos.</p> <p>- <u>Autoridades de passagem de fronteira e de destino</u> controlam que: i) a unidade de transporte não tenha sido manipulada e ii) os lacres aduaneiros ou marcas de identificação estejam intatos.</p>	<p>- Aduanas de partida verificam: carga e meios de transporte.</p> <p>- <u>Aduanas de passagem de fronteira</u> revisam: marcas de identificação aduaneira ou número, código e estado do lacre aduaneiro e que este, a unidade/meio de transporte estejam em bom estado.</p> <p>- <u>Aduanas de destino</u> revisam: i) registro do realizado pelas aduanas de passagem de fronteira na declaração aduaneira e ii) que o lacre, a unidade de carga, o meio de transporte e as mercadorias correspondam ao declarado.</p>	<p>- Estabelecem-se “pontos de controle” determinados na rota informática que fornecem informação sobre a operação de TAI.</p>
Casos de ruptura de lacres aduaneiros, alteração ou destruição de marcas de identificação	<p>A pessoa que efetua o transporte comunicará os fatos à aduana mais próxima no menor prazo possível. As autoridades desta aduana retirarão a ata de comprovação de acidente e tomarão medidas para que a operação de TA possa continuar.</p>	<p>O transportador e a autoridade aduaneira participantes nestes casos solicitarão à aduana mais próxima ,ou a qualquer autoridade competente (no país em que se encontrem em trânsito), que retire a ata e faça constar o fato na Declaração aduaneira que a Decisão sobre o DUA adote.</p>	<p>Não está previsto.</p>
Infrações	<p>- Não são enumeradas infrações específicas.</p> <p>- O ONC, a pedido da autoridade competente, suspenderá a permissão originária ou complementar, podendo ser passível de cancelamento no caso de infrações reiteradas.</p> <p>- Não prevê disposições sobre interrupção do trânsito.</p>	<p>- Enumeração de infrações específicas e estipulação de normas sobre infrações (caso as mercadorias não sejam apresentadas à aduana de passagem de fronteira ou de destino).</p> <p>- Procedimento: i) impede-se a continuação do trânsito para mercadorias, unidades de carga e meios de transporte, ii) informa-se às aduanas de partida e de destino e iii) inicia-se o procedimento sancionador de acordo com esta Decisão.</p>	<p>- Não são enumeradas infrações específicas.</p> <p>- Ao ter lugar um evento que deva ser registrado informaticamente, a administração aduaneira do Estado Parte no qual tem lugar esse evento transmitirá a mensagem a seus similares dos Estados partes participantes na respectiva operação de trânsito.</p>
Sanções	<p>- Suspensão ou cancelamento da permissão para o exercício do TA.</p> <p>- Não está previsto procedimento de sanção.</p>	<p>- Classificação de sanções: pecuniárias, de suspensão ou de cancelamento da autorização para exercício do TA conforme a regulamentação da Secretaria-Geral da CAN.</p> <p>- Procedimento para a imposição de sanções e as condições administrativas para a cobrança destas: reger-se-ão pela legislação interna dos países-membros.</p>	<p>Não está previsto.</p>

Disposições	Anexo I - ATIT	Decisão 617 - CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
Intercâmbio eletrônico de informações	A Comissão procurará a utilização da transmissão eletrônica de dados para facilitar a cooperação entre aduanas e poderá propor medidas que assegurem uniformidade dos procedimentos empregados por cada aduana.	As autoridades aduaneiras estabelecerão entre elas uma rede de transmissão eletrônica de dados e adotarão formatos eletrônicos e esquemas de segurança.	- Intercâmbio eletrônico de informação, como método de acompanhamento global das operações de TAI, vinculadas à RUT ²² entre sistemas informáticos das administrações aduaneiras dos Estados Partes. - <u>Torna-guia eletrônica</u> : operação informativa que oferece informações sobre o estado e conclusão das operações TAI.
Utilização de sistemas informáticos	Associado à transmissão eletrônica de dados.	- Refere-se aos procedimentos estipulados na Decisão 574 ²³ para análise e avaliação do risco aduaneiro: serão utilizadas fontes de informação que incluam: dados contidos na declaração aduaneira, bases de dados internas das administrações aduaneiras e informações de outros organismos.	- O transportador solicita o regime de TAI mediante <u>registro informático</u> da declaração relativa à operação. - Os sistemas informáticos das administrações aduaneiras (*) e aqueles utilizados pelas aduanas dos Estados Partes (**) oferecem informação diversa ²⁴ . Estes últimos sistemas respondem perguntas específicas ²⁵ e efetuam o acompanhamento informático dos MICs ²⁶ .
Aplicação das TICs	Sua aplicação se associa à transmissão eletrônica de dados.	Sua aplicação se associa à transmissão eletrônica de dados.	Propõe aplicação das TICs para: i) procedimentos de acompanhamento das operações de TAI e ii). processos de intercâmbio eletrônico de dados entre as administrações aduaneiras dos Estados Partes.

Nota

Há inter-relação entre o Anexo I do ATIT e as normas no âmbito do MERCOSUL: o procedimento estabelecido pela norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MERCOSUL é aplicável no âmbito do MERCOSUL, às operações de TAI efetuadas ao amparo do ATIT e de outros regimes²⁷. Os Estados Partes do MERCOSUL são signatários do ATIT, em cujo Anexo I, Capítulo XIV, artigo 30, inciso 2, está prevista a utilização de tecnologia informática disponível para a transmissão de dados (temática principal regulada por estas normas). Outrossim, “o acesso aos sistemas informáticos dos Estados Partes somente será permitido a operadores devidamente habilitados, inclusive no caso de transportadores habilitados com caráter ocasional, nas condições estabelecidas no ATIT”. “As responsabilidades do transportador serão aquelas estabelecidas no ATIT e na legislação dos Estados Partes”.

²² Referência Única da Operação de TAI.

²³ Substituída pela Decisão 778 da CAN.

²⁴ (*) sobre o registro da declaração da operação de TAI a ser transmitida e os eventos decorrentes das operações aduaneiras e (**) sobre a situação de todas as operações TAI na sua jurisdição e o prazo de chegada a destino de cada documento de transporte.

²⁵ Sobre: a) trânsitos por arribar, b) trânsitos vencidos, c) trânsitos interrompidos, d) trânsitos finalizados e destinações ou operações aduaneiras em destino.

²⁶ Por cada documento de transporte, determinando sua partida, sua passagem por fronteira e sua chegada a destino.

²⁷ Do Regime de Transporte de Encomendas em Ônibus de Passageiros de Linha Regular habilitados para o transporte internacional e poderá ser aplicado o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai – Paraná com as adequações e ajustes que essa via de transporte requerer.

VIII. Análise das disposições internacionais e sub-regionais

Ao analisar as disposições das normas internacionais e sub-regionais (apresentadas nos quadros comparativos N° 3 e 4) observa-se que as normas internacionais preveem um tratamento mais flexível quanto às formalidades e aos requisitos de documentação exigidos, bem como uma abordagem mais completa em matéria de procedimentos eletrônicos para a apresentação de documentação e intercâmbio de informações, mecanismos de controle aplicáveis à verificação de mercadorias, regime de garantias, e aplicação das TICs, entre outros temas, em comparação com as normas sub-regionais.

O anterior reflete o avanço das normas internacionais que regulam o TA para processos de facilitação aduaneira e de comércio exterior, bem como para as áreas de digitalização e automatização dos processos aduaneiros (mediante o intercâmbio eletrônico de informações, a utilização de sistemas informáticos e o emprego das TICs). Desta maneira, os instrumentos jurídicos internacionais alentam os países a compatibilizar as normas sub-regionais com as normas internacionais em matéria de TA, a fim de avançar a procedimentos de trânsito mais harmonizados e dinâmicos entre os países que fazem parte dos acordos (entre eles, países-membros da ALADI).

Quanto às formalidades e aos requisitos de documentação, os três instrumentos jurídicos internacionais objeto de estudo preveem um tratamento rápido e simples às mercadorias em trânsito, estabelecendo condições particulares de acordo com as normas. Além disto, tanto o *AFC* quanto o *CKR* estipulam a apresentação pelos transportadores da declaração de trânsito prévio à chegada das mercadorias como mecanismo para agilizar o processo de trâmites aduaneiros, tendo as condições específicas para tanto determinadas pelo *Anexo Geral do CKR*.

As normas sub-regionais analisadas especificam, nas suas disposições, a documentação exigida nas aduanas de partida, de passagem de fronteira e de destino para as operações de TA. No entanto, estas normas não estipulam a possibilidade de apresentação antecipada da documentação (antes da chegada de mercadorias) como no caso dos instrumentos internacionais referidos.

Por outro lado, nos acordos e convênios internacionais mencionados, está previsto o procedimento eletrônico para o intercâmbio seguro de dados. O *TIR* associa este procedimento com a tramitação de documentos com antecedência à chegada das mercadorias (às aduanas de passagem de fronteira ou de destino), o *AFC* prevê que por meio de procedimentos eletrônicos seja apresentada a declaração de mercadorias e, em virtude do *CKR* a apresentação desta declaração tem efeito mediante a utilização de sistemas informáticos internacionalmente aceitáveis.

As normas sub-regionais não estabelecem disposições sobre procedimentos eletrônicos para a tramitação e/ou verificação de documentação, mas propõem sua aplicação unicamente para o intercâmbio de dados e informação (como será assinalado posteriormente).

Com relação ao regime de garantias, de acordo com o *TIR*, os países de trânsito e de destino contam com as garantias oferecidas nos postos das aduanas de saída e se procura que estas sejam "internacionais". As normas do *CKR* estabelecem que a aduana deve determinar os montantes e as formas de garantias a apresentar, com base no que está prescrito na legislação dos países-membros. De acordo com o *AFC*, as garantias se limitam a assegurar o cumprimento dos requisitos decorrentes das remessas em trânsito.

Por sua vez, o *Anexo I do ATIT* estipula que os veículos de empresas autorizadas se constituem como garantia para responder por gravames e sanções pecuniárias (eventualmente aplicáveis). A *Decisão 617* da CAN determina a constituição de uma garantia econômica para garantir o pagamento de: direitos, impostos, sanções, entre outros que possam ser exigidos pelos países-membros por mercadorias que circulem nos seus territórios. Como refletida no quadro comparativo N° 4, as normas correspondentes ao âmbito MERCOSUL não preveem disposições a este respeito.

Quanto ao pagamento de direitos e cargas, o *TIR* e o *CKR* estabelecem o seguinte: se as garantias exigidas são apresentadas às autoridades aduaneiras, as mercadorias transportadas sob o regime de TA não estarão sujeitas ao pagamento de direitos e impostos. Por sua vez, o *AFC* estipula que os direitos

e cargas aplicáveis à tramitação aduaneira estão relacionados ao custo dos serviços prestados para operações de importação/exportação.

Conforme o *Anexo I do ATIT*, as mercadorias gozam de suspensão de gravames à importação/exportação durante a operação TAI e a *Decisão 617 da CAN* também estabelece que haverá suspensão destes direitos e impostos enquanto as mercadorias sejam admitidas no território aduaneiro nacional dos países-membros e permaneçam sob o regime de TA.

Em virtude do anterior, há concordância entre o estabelecido na regulação internacional e sub-regional visto que geralmente, no regime de TA analisado, as mercadorias não estão sujeitas ao pagamento de gravames. A esse respeito, as normas internacionais reiteram a importância da apresentação de garantias com o objetivo de suspender o pagamento de impostos.

Por outro lado, as três normas de caráter internacional analisadas preveem o sistema de gestão de risco para efetuar o controle aduaneiro, estabelecendo as normas da OMC condições particulares para sua aplicação, de acordo com critérios específicos. Com a aplicação do sistema de gestão de risco busca-se agilizar os processos e as inspeções terão lugar somente em casos justificados, o qual constitui uma vantagem se considerados os tempos e custos associados.

Por sua vez, o *Anexo I do ATIT* e a *Decisão 617 da CAN* estabelecem os critérios para efetuar os controles nas aduanas de partida, de passagem de fronteira e de destino, de acordo com o cumprimento de condições específicas. Particularmente, a *Decisão 617 da CAN* refere-se ao estabelecido na *Decisão 574 da CAN* sobre “controle aduaneiro”, que promove a utilização de procedimentos informáticos para a análise e a avaliação de riscos, sendo a única norma das três sub-regionais analisadas, que promove a avaliação de risco como sistema de controle aplicável para os processos de verificação (em concordância com as normas de caráter internacional). Os benefícios deste sistema são: maior segurança na gestão de controle aduaneiro, otimização dos tempos de retirada e despacho das mercadorias e menores custos associados às operações de TA.

Em matéria de “controles” em aduana, a Res GMC N° 17/04 estabelece “postos de controle” que são determinados na rota informática, os quais outorgam informação sobre a operação de TAI. As normas sub-regionais determinam diversos critérios para efetuar o controle aduaneiro mediante comprovações específicas. Estas comprovações são efetuadas em muitos casos de forma física, o qual causa atrasos nos tempos de retirada e despacho das mercadorias.

Por outro lado, no caso de ruptura de lacres aduaneiros, dano, perda ou destruição/abandono de mercadorias tanto o *TIR* quanto o *Anexo Específico E do CKR* estipulam a necessidade de que o transportador informe imediatamente às autoridades mais próximas ou a qualquer outra autoridade do país em que se encontra. Neste aspecto, as normas sub-regionais assemelham-se ao estipulado internacionalmente.

Ademais, diante de ruptura de lacres, alteração ou destruição de marcas de identificação (como definido nas normas sub-regionais), tanto o *Anexo I do ATIT* quanto a *Decisão 617 da CAN* estabelecem a obrigação do transportador de comunicar os fatos à autoridade aduaneira mais próxima e de registrar boletim de comprovação de acidente para que a operação de TA possa continuar.

Diante de infrações e sanções, o *TIR* estabelece a aplicação de sanções ao contraventor previstas na legislação nacional de cada país. O *AFC* da OMC estabelece que as sanções serão proporcionais ao grau e à gravidade da infração cometida. O *CKR* prevê a possibilidade de retificação e retirada da declaração de mercadorias e a aplicação de sanções diante de comprovação de infrações na declaração de mercadorias.

Com relação às normas sub-regionais, a *Decisão 617 da CAN* enumera as infrações e estipula normas específicas caso as mercadorias não sejam apresentadas nas aduanas de passagem de fronteira. Além disto, esta *Decisão* estabelece um procedimento para impedir a continuidade do trânsito, informar às aduanas de partida e de destino e iniciar o procedimento sancionador correspondente.

A esse respeito, o *Anexo I do ATIT* estabelece que o Organismo Nacional Competente (ONC) suspenderá a permissão originária ou complementar podendo estas autorizações serem canceladas no caso de infrações reiteradas.

As *normas MERCOSUL* (Res GMC N° 17/04) estabelecem que havendo um evento -que requeira ser registrado informaticamente- a administração aduaneira do Estado Parte em que aconteceu esse evento comunicará aos demais Estados Partes que participem da respectiva operação de trânsito.

Diante de constatação de sanções, o *Anexo I do ATIT* prevê a suspensão ou cancelamento da permissão para o exercício do TA e não estipula um procedimento sancionador. Por outro lado, a *Decisão 617 da CAN* classifica as sanções e estipula um procedimento sancionador conforme o tipo de infração comprovada.

No tocante ao intercâmbio eletrônico de informação este procedimento se encontra previsto no *TIR* visando a troca de dados de forma segura entre os sistemas aduaneiros nacionais para o trânsito internacional de mercadorias, veículos ou contêineres. O *CKR* também procura o intercâmbio de dados, dividindo a informação em duas bases de dados diferentes. No âmbito do *AFC* da OMC, está previsto o intercâmbio eletrônico como meio de verificação da veracidade de uma declaração de importação/exportação entre os membros.

Quanto às normas sub-regionais, o *Anexo I do ATIT* prevê a transmissão eletrônica de dados com o propósito de facilitar a cooperação entre aduanas. A *Decisão 617 da CAN* adota uma abordagem similar ao dispor que as autoridades aduaneiras estabeleçam entre elas uma rede de transmissão eletrônica de dados e formatos eletrônicos e esquemas de segurança. Por sua vez, as *normas MERCOSUL* (Res GMC N° 17/04) preveem o intercâmbio eletrônico de informação, como método de acompanhamento global das operações de TAI entre sistemas informáticos das administrações aduaneiras dos Estados Partes. Neste sentido, as *normas MERCOSUL* (Res GMC N° 17/04) regulam a informatização do MIC/DTA²⁸, o qual é um avanço considerável em matéria de digitalização da documentação referida ao TA.

Por outro lado, no *Anexo I do ATIT* a utilização de sistemas informáticos se associa à transmissão eletrônica de dados. A *Decisão 617 da CAN* vincula sua utilização aos procedimentos para a análise e a avaliação do risco aduaneiro, promovendo a utilização de diversas fontes de informação. Por sua vez, as *normas do MERCOSUL* (Res GMC N° 17/04) estabelecem que a solicitação pelo transportador do regime de TAI será feita mediante registro informático da declaração relativa à operação.

Finalmente, as TICs são utilizadas para melhorar a eficiência no procedimento TIR mediante a utilização de tecnologias de análise de risco e processamento eletrônico de dados para melhorar os controles aduaneiros. O *AFC* da OMC prevê sua utilização em apoio ao Guichê Único de Comércio Exterior (GUCE). O *CKR* promove seu uso para respaldar as operações aduaneiras, bem como o emprego de métodos de comércio eletrônico como solução alternativa à emissão de documentos em papel.

No âmbito sub-regional, a utilização das TICs se associa no *Anexo I do ATIT* e na *Decisão 617 da CAN* à transmissão eletrônica de dados. Nas *normas MERCOSUL* (Res GMC N° 17/04) esta tecnologia é aplicada para efetuar o acompanhamento das operações de TAI e para o intercâmbio eletrônico de dados entre as administrações aduaneiras dos Estados Partes.

²⁸ Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro.

IX. Sugestões e práticas recomendadas em nível sub-regional com vistas a uma aproximação ao estipulado em nível internacional

Em virtude da análise anterior e da consideração da regulação em matéria de TA em nível internacional, emanam as seguintes práticas recomendadas passíveis de serem incorporadas e aplicadas no âmbito dos acordos em nível sub-regional (concertados entre países-membros da ALADI) com vistas a avançar em matéria de facilitação aduaneira e do comércio exterior:

- Exigência dos mesmos requisitos (uniformização) de documentação (e documentos auxiliares) para todos os agentes envolvidos nas operações de TA (nas aduanas de partida, de passagem de fronteira e de destino) a fim de facilitar os trâmites e operações aduaneiras.
- Apresentação e tramitação antecipada de documentos relativos ao TA antes da chegada das mercadorias para agilizar a gestão de despacho aduaneiro.
- Apresentação e registro da documentação por meios eletrônicos às autoridades aduaneiras, para avançar no comércio sem papel e promover a digitalização da documentação em matéria de TA, que resulta em benefícios para o meio ambiente.
- Intercâmbio eletrônico de informações como forma de registro e verificação da documentação, por meio de sistemas informáticos utilizados de forma conjunta pelas autoridades aduaneiras dos países envolvidos em operações de TA.
- Consolidação e aplicação de um sistema de gestão de riscos integrado em nível sub-regional para o controle aduaneiro de mercadorias, unidades de transporte, etc. que permita a análise de risco mediante a utilização de sistemas informáticos com base de dados integrada²⁹
- Prever uma abordagem mais completa em matéria de infrações, o que permitirá uma maior coordenação e cooperação entre aduanas na matéria. Para tanto, é necessário consolidar avanços na sua regulação, considerando que o Anexo I do ATIT não prevê um regime de sanções nem procedimento sancionador diante da comprovação de infrações aduaneiras.

Sem dúvida, avançar na utilização das TICs, permitindo o acompanhamento efetivo das operações aduaneiras, mediante o intercâmbio da informação por meios eletrônicos, o processamento de dados e informações por meio de sistemas informáticos “internacionalmente reconhecidos”, buscando potencializar a utilização desta tecnologia, em virtude das vantagens que oferece quanto a segurança e controle aduaneiros, redução de tempos e custos, facilitação aduaneira e do comércio exterior.

²⁹ Sistema repositório de dados que de forma interativa serve para armazenar, recuperar e compartilhar dados.

Anexo I

**Quadro comparativo Nº 5: análise das disposições dos acordos sub-regionais em matéria de TA
- Inclusão das disposições do Protocolo modificativo do Anexo I “Assuntos Aduaneiros” do ATIT**

Disposições	Protocolo modificativo do Anexo I - ATIT	Decisão 617 – CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
<p>Formalidades e requisitos de documentação</p>	<p>- O transportador deverá apresentar na <u>aduana de partida, de fronteira e de destino</u>: i) unidade de transporte com a carga e ii) MIC/DTA. Na <u>aduana de destino</u>, apresentará o estabelecido nos pontos i) e ii), bem como os lacres intatos.</p> <p>- O MIC/DTA será às vezes manifesto de carga e às vezes DTA, <u>não sendo exigidos outro documento para cumprir o trâmite de TA.</u></p>	<p>- Será apresentada uma declaração aduaneira referente às mercadorias³⁰. - Documentos que integram a declaração aduaneira: i). fatura comercial, ii). garantia, iii). documento de transporte, iv). para mercadorias procedentes de zonas francas: cópia do documento que ampare a saída de mercadorias dessas zonas, e v). para produtos agropecuários: certificado emitido por autoridades de sanidade agropecuária.</p>	<p>- Apresentação do MIC/DTA para o transporte terrestre com tráfego bilateral através de fronteira comum e as de tráfego bilateral com trânsito por terceiros países signatários, incluindo o transporte sem carga (em lastro).</p>
<p>Constatação de inexatidões em documentação de TA</p>	<p>- A autoridade aduaneira de um país comunicará de ofício e no mais breve prazo às autoridades aduaneiras dos demais países afetados.</p> <p>- O declarante será responsável por infrações aduaneiras decorrentes de <u>inexatidões nas suas declarações</u>, conforme a legislação de cada país signatário.</p>	<p>A autoridade aduaneira comunicará de ofício às autoridades aduaneiras dos demais países-membros e à Secretaria-Geral da Comunidade Andina.</p>	<p>Retificação ou anulação de uma declaração eletrônica de TAI oficializada: a pedido do interessado ou de ofício. Estas operações somente serão efetuadas pela aduana de registro e antes do evento de partida do meio de transporte e não isentam o transportador das responsabilidades por eventuais delitos ou infrações³¹.</p>

³⁰ Conforme disposto na Decisão que adotar o Documento Único Aduaneiro (DUA).

³¹ Conforme o disposto na legislação dos Estados Partes.

Disposições	Protocolo modificativo do Anexo I - ATIT	Decisão 617 – CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
Regime de garantias	<p>- Os <u>veículos</u> de empresas habilitados para realizar TAI constituem-se de pleno direito como garantia para responder por gravames e sanções que possam afetar mercadorias transportadas e veículos admitidos temporariamente em territórios dos países.</p> <p>- Empresas poderão optar por apresentar garantias formais³² em substituição de veículos.</p>	<p>- O obrigado principal constituirá uma <u>garantia econômica</u> para garantir o pagamento de: direitos, impostos, juros, interesses e sanções que os países-membros possam exigir por mercadorias que circulem nos seus territórios e a informação declarada no DUA.</p> <p>- Esta garantia pode ser: i) global para várias operações de TAC ou ii) individual para uma única operação de TAC.</p>	Não está previsto.
Direitos e cargas	As mercadorias transportadas em TAI terão: suspensão de gravames à importação ou exportação enquanto durar a operação TAI, podendo pagar taxas por serviços prestados.	As mercadorias transportadas sob regime de TAC serão admitidas no território aduaneiro nacional dos países-membros, com suspensão do pagamento de direitos e impostos e juros exigíveis, enquanto permanecerem sob esse regime.	Não está previsto.

³² A forma e as condições da garantia formal a apresentar serão determinadas na legislação dos países signatários.

Disposições	Protocolo modificativo do Anexo I - ATIT	Decisão 617 – CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
<p>Controle aduaneiro</p>	<p>- Controles aduaneiros³³ e sistema de amostragem para o exame de mercadorias. Autoridades da <u>aduana de partida</u> controlarão que: i) o MIC/DTA esteja em regra, ii) a unidade de transporte ofereça <u>segurança</u>, iii) as mercadorias correspondam ao especificado na declaração; iv) estejam anexos os documentos para a operação³⁴. Posteriormente, colocarão seus lacres, controlarão os dispositivos de segurança e referendarão.</p> <p>- Autoridades da <u>aduana de fronteira</u> controlarão: i) que o MIC/DTA cumpra os requisitos, ii) que a unidade de transporte ofereça segurança e que os lacres aduaneiros estejam intatos³⁵ e iii) os dispositivos de segurança. Estas autoridades referendarão o MIC/DTA e colocarão seus lacres (diante de dúvidas de efetividade).³⁶</p> <p>- <u>Autoridades de destino</u> certificarão sobre o MIC/DTA: data³⁷ e resultado de seus controles.</p>	<p>- <u>Aduanas de partida</u> verificam: carga e meios de transporte.</p> <p>-<u>Aduanas de passagem de fronteira</u> revisam: marcas de identificação aduaneira ou número, código e estado do lacre aduaneiro e que este, a unidade/meio de transporte estejam em bom estado.</p> <p>- <u>Aduanas de destino</u> revisam: a) registro da atuação das aduanas de passagem de fronteira na declaração aduaneira e b) que o lacre, a unidade de carga, o meio de transporte e as mercadorias correspondam ao declarado.</p>	<p>- Estabelecem-se “pontos de controle” determinados na rota informática que oferecem informações sobre a operação de TAI.</p>

³³ As autoridades aduaneiras adotarão critérios de seletividade, baseados em conceitos de análise de risco, para serem aplicados a controles aduaneiros - de acordo com perfis elaborados de forma conjunta por países envolvidos na operação de TAI.

³⁴ Em suporte papel ou por meios eletrônicos por meio de sistemas informáticos.

³⁵ Bem como o cumprimento das disposições especiais em matéria de carregamentos excepcionais.

³⁶ As autoridades referendarão o MIC/DTA de forma manual ou por meios eletrônicos.

³⁷ De apresentação da unidade de transporte com a carga.

Disposições	Protocolo modificativo do Anexo I - ATIT	Decisão 617 – CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
Segurança no TA	<ul style="list-style-type: none"> - Os lacres aduaneiros utilizados em uma operação TAI responderão às condições mínimas prescritas no Apêndice 1³⁸ e quando estes lacres sejam colocados por autoridades aduaneiras de outro país, os países aceitarão essas condições mínimas. - Cada país colocará seus próprios lacres quando os que tenham sido empregados sejam insuficientes ou não ofereçam segurança. - Mesma proteção jurídica para os lacres nacionais e os lacres aduaneiros colocados no território de um país e aceitos por outro país. 	<ul style="list-style-type: none"> - As operações de TAC poderão ser realizadas em todo tipo de veículos de transporte autorizados e em unidades de carga para transporte internacional pelos ONCs dos países-membros, cumprindo requisitos de segurança específicos³⁹. 	Não está previsto.
Casos de ruptura de lacres aduaneiros, alteração ou destruição de marcas de identificação	<ul style="list-style-type: none"> - A pessoa que efetua o transporte comunicará os fatos à aduana mais próxima no prazo mais breve. As autoridades desta aduana redigirão ata de comprovação de acidente e tomarão medidas para que a operação de TA possa continuar. Um exemplar da ata de comprovação será anexado ao MIC/DTA, que poderá ser substituído por processo informático. - Possibilidade de recorrer à autoridade policial mais próxima⁴⁰, redigindo ata de comprovação. 	O transportador e a autoridade aduaneira intervindo nestes casos solicitarão à aduana mais próxima ou a qualquer autoridade competente (no país em que se encontre em trânsito) que redija ata e faça constar o fato na Declaração aduaneira que a Decisão sobre o DUA adotar.	Não está previsto.

³⁸ Quanto a requisitos gerais dos elementos de segurança aduaneira e especificações em matéria de materiais do selo, lacres e marcas de identificação.

³⁹ i) possam ser lacrados de maneira simples e eficaz, ii) estejam construídos de maneira que: nenhuma mercadoria possa ser extraída ou introduzida sem fratura que deixe marcas visíveis ou sem ruptura do lacre aduaneiro; iii) não tenham espaços que permitam esconder mercadorias ou outros objetos; e iv) todos os espaços reservados para a carga sejam facilmente acessíveis à intervenção das autoridades aduaneiras.

⁴⁰ Caso não seja possível, comunicar-se com autoridade aduaneira próxima.

Disposições	Protocolo modificativo do Anexo I - ATIT	Decisão 617 – CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
<p>Infrações</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Responsabilidade do declarante por infrações aduaneiras decorrentes de inexatidões nas suas declarações conforme a legislação de cada país signatário. - O ONC poderá suspender a permissão originária ou complementar, podendo estes serem cancelados diante de infrações reiteradas. - Adoção, por parte das aduanas, de medidas legais segundo sua própria legislação. No caso de retenção do veículo, a empresa autorizada poderá apresentar garantia para liberá-lo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Enumeração de infrações específicas e estipulação de normas sobre infrações (caso as mercadorias não sejam apresentadas à aduana de passagem de fronteira ou de destino). - <u>Procedimento</u>: i) impede-se a continuação do trânsito para mercadorias, unidades de carga e meios de transporte, ii) informa-se às aduanas de partida e de destino e iii) é iniciado o procedimento sancionador de acordo com esta Decisão. 	<ul style="list-style-type: none"> - Não são enumeradas infrações específicas. - Ao acontecer um evento que deva ser registrado informaticamente, a administração aduaneira do Estado Parte no qual tem lugar esse evento deverá transmitir a mensagem a seus similares dos Estados partes participantes na respectiva operação de trânsito.
<p>Sanções</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Suspensão ou cancelamento (diante de infrações reiteradas) da permissão originária ou complementar para o exercício do TA perante petição da aduana ao ONC do país. - Não está previsto procedimento sancionador. 	<ul style="list-style-type: none"> - Classificação de sanções: pecuniárias, de suspensão ou de cancelamento da autorização para exercício do TA conforme a regulamentação da Secretaria-Geral da CAN. - Procedimento para a imposição de sanções e condições administrativas para a cobrança destas será regido pela legislação interna dos países-membros. 	<p>Não está previsto.</p>

Disposições	Protocolo modificativo do Anexo I - ATIT	Decisão 617 – CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
<p>Intercâmbio eletrônico de informações</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>MIC/DTA apresentado por meios eletrônicos</u>: a aduana de partida registra sua intervenção no sistema informático e transmite os dados às demais aduanas que intervêm. - As aduanas dos países signatários adotarão dados e procedimentos harmonizados para facilitar o intercâmbio de informações entre as administrações aduaneiras e os trâmites de controle do TA entre países. - Aduanas e autoridades de transporte dos países disporão de procedimentos de intercâmbio de informações (mediante mecanismos determinados pelos países (ex: fornecimento e uso conjunto de dados registrais de transportadores habilitados). - A Comissão procurará utilizar a transmissão eletrônica de dados para facilitar a cooperação entre aduanas e proporá medidas para uniformizar os procedimentos. 	<p>As autoridades aduaneiras estabelecerão entre elas uma rede de transmissão eletrônica de dados e adotarão formatos eletrônicos e esquemas de segurança.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Intercâmbio eletrônico de informações, como método de acompanhamento global das operações de TAI, vinculadas à RUT⁴¹, entre sistemas informáticos das administrações aduaneiras dos Estados Partes. - <u>Torna-guia eletrônica</u>: operações informativas que oferecem informações sobre o estado e a conclusão das operações TAI.

⁴¹ Referência Única da Operação de TAI.

Disposições	Protocolo modificativo do Anexo I - ATIT	Decisão 617 – CAN	Norma relativa à informatização do MIC/DTA e ao acompanhamento da operação entre os Estados Partes do MCS
Utilização de sistemas informáticos	<ul style="list-style-type: none"> - Associado à transmissão eletrônica de dados. - Para a passagem de unidades de transporte sem carga, pelas aduanas de passagem de fronteira dos países, será apresentado um MIC/DTA que será processado por meios informáticos, quando disponíveis. 	<ul style="list-style-type: none"> - Refere-se aos procedimentos estipulados na Decisão 574 para <u>análise e avaliação do risco aduaneiro</u>: serão utilizadas fontes de informação que incluam: dados contidos na declaração aduaneira, bases de dados internas das administrações aduaneiras e informações de outros organismos. 	<ul style="list-style-type: none"> - O transportador solicita o regime de TAI mediante <u>registro informático</u> da declaração relativa à operação. - Os sistemas informáticos das administrações aduaneiras (*) e os utilizados pelas aduanas dos Estados Partes (**) oferecem informações diversas⁴². Estes últimos sistemas respondem perguntas específicas⁴³ e efetuam o acompanhamento informático dos MICs⁴⁴.
Aplicação das TICs	<p>Sua aplicação associa-se à transmissão eletrônica de dados.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementação por autoridades aduaneiras de instrumentos que ofereçam os avanços tecnológicos: declarações antecipadas, ferramentas informáticas, lacres eletrônicos e outros que propiciem a facilitação das operações de TAI e forneçam segurança às mesmas. 	<p>Sua aplicação associa-se à transmissão eletrônica de dados.</p>	<p>Propõe aplicação das TICs para: i) procedimentos de acompanhamento das operações de TAI e ii). processos de intercâmbio eletrônico de dados entre as administrações aduaneiras dos Estados Partes.</p>

⁴² (*) sobre o registro da declaração da operação de TAI a ser transmitida e os eventos decorrentes das operações aduaneiras e (**) sobre a situação de todas as operações TAI na sua jurisdição e o prazo de chegada a destino de cada documento de transporte.

⁴³ Sobre: a) trânsitos a chegar, b) trânsitos vencidos, c) trânsitos interrompidos, d) trânsitos finalizados e destinações ou operações aduaneiras em destino.

⁴⁴ Para cada documento de transporte, determinando sua partida, sua passagem por fronteira e sua chegada em destino.

X. Novas disposições em matéria de TA incorporadas ao Protocolo modificativo do Anexo I do ATIT

O Protocolo modificativo do Anexo I de “Assuntos Aduaneiros” do ATIT apresenta algumas diferenças na sua redação quanto ao próprio Anexo e incorpora novas disposições com relação a:

- a) o MIC/DTA como único documento requerido para as operações de TA (o que implica a uniformização da documentação exigida nas aduanas entre os países signatários do ATIT),
- b) o declarante será responsável diante de infrações aduaneiras a causa de inexatidões nas suas declarações,
- c) possibilidade de apresentar veículos como garantias e/ou garantias formais,
- d) “controle aduaneiro”: incorpora a adoção de critérios de seletividade que inclui conceitos de análise de riscos a serem aplicados aos controles em aduana (como recomendam as normas de caráter internacional analisadas) e controles em aduanas de partida, de fronteira e de destino que têm a ver com a revisão do MIC/DTA (como único documento exigido nas operações de TA) e dos dispositivos de segurança. Do mesmo modo, para efetuar o exame de mercadorias prevalecerá o sistema de amostragem.
- e) “a segurança no TA” refere-se à regulação sobre os lacres aduaneiros e às condições mínimas (requisitos gerais dos elementos de segurança aduaneira e especificações em matéria de: materiais do selo, lacres e marcas de identificação) que estes lacres terão que cumprir,
- f) o “intercâmbio eletrônico de informações” tem a ver com:
 - i. a apresentação do MIC/DTA por meios eletrônicos, mediante o registro em sistemas informáticos pela aduana de partida e a divulgação dos dados ao resto das autoridades aduaneiras que interveem;
 - ii. a adoção, pelas aduanas dos países signatários, de dados e procedimentos harmonizados para facilitar o intercâmbio de informações entre administrações aduaneiras e trâmites de controle do TA entre os países;
 - iii. procedimentos de intercâmbio de informações entre aduanas e autoridades de transporte; e
 - iv. “utilização de sistemas informáticos”: processamento do MIC/DTA por meios informáticos, quando esteja disponível (para a passagem de transporte sem carga pelas aduanas de passagem de fronteira dos países).
- g) “aplicação das TICs”: implementação por autoridades aduaneiras de instrumentos como: declarações antecipadas, ferramentas informáticas, lacres eletrônicos e outros que propiciem a facilitação das operações de TA e deem segurança às mesmas.

Finalmente, o Protocolo modificativo do Anexo I de “Assuntos Aduaneiros” do ATIT pretende refletir a vontade dos países signatários de incorporar os avanços tecnológicos (descritos precedentemente) às operações de TA, entre outros aspectos considerados, a fim de avançar para a facilitação destas operações, por meio de procedimentos harmonizados, seguros e efetivos.

Bibliografía

Documentos

- Organización Mundial de Aduanas (2017). *Directrices sobre el tránsito: la vía para lograr un régimen de tránsito eficiente*. OMA. <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf>
- Pérez, Gabriel y Sánchez, Ricardo J. (2021). *Estado de la implementación del Programa de Acción de Viena en favor de los países en desarrollo sin litoral para el decenio 2014-2024*. UN. CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47041/1/S1900860_es.pdf

Textos normativos internacionales

- Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC
- Convenio Tránsito Internacional Routier (Convenio TIR)
- Convenio de Kyoto Revisado (CKR) y Anexos
- Acuerdo de Transporte Internacional por Carretera (ATIT) y el Anexo I sobre "Aspectos Aduaneros".
- Decisiones 617 y 574 de la CAN.
- MERCOSUR/GMC/RES. N° 17/04 - Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR.
- Proyecto Mesoamérica.
- Programa de Acción de Viena (PAV) en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para el decenio 2014-2024.

Páginas webs consultadas

- Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC)
https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/tfa-nov14_s.htm
- ALADI
www.aladi.org
- CAN
<http://www.comunidadandina.org/>
- Convenio de Kyoto Revisado (CKR)
<https://tfig.unece.org/SP/contents/revised-kyoto-convention.htm>
- Convenio TIR
<https://tfig.unece.org/SP/contents/TIR-convention.htm>

- Organización Mundial del Comercio (OMC)
<https://www.wto.org/>
- OMA - Directrices sobre el Tránsito
<http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf>
- Proyecto Mesoamérica
<http://www.proyectomesoamerica.org/index.php>
- Programa de acción de Viena (PAV) en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para el decenio 2014-2024.
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/47041/S1900860_es.pdf



Associação Latino-Americana de Integração:
Cebollatí 1461, CEP 11200
Montevideu - Uruguai
Tel.: (598-2) 410 1121
E-mail: sgaladi@aladi.org
www.aladi.org

ISBN: 978-9915-9414-1-7

