



## Pílulas de AFC – Dose 12

### Circulação Sob Controle Aduaneiro de Bens Destinados à Importação – Artigo 9

Esta Pílula de AFC aborda um dos artigos mais importantes do acordo para os setores logístico/portuário e recintos alfandegados. Na verdade, os mecanismos ali propostos como melhores práticas mundiais para a facilitação do comércio remetem à origem da ABTRA, de forma que a nossa inspiração para a redação desta Pílula em particular não poderia deixar de vir de uma boa taça de vinho.

O Artigo em si é o mais curto de todo o AFC, mas o impacto positivo que ele gera é enorme. Por isso, tomamos a liberdade de transcrevê-lo na íntegra abaixo.

*“Cada Membro permitirá, na medida do razoável, e contanto sejam cumpridos todos os requisitos regulatórios, que bens destinados à importação circulem dentro de seu território, sob controle aduaneiro, de uma unidade aduaneira de entrada para outra unidade aduaneira em seu território, a partir de onde os bens venham a ser liberados ou submetidos a despacho aduaneiro.”*

Embora no Brasil o conceito de “unidade aduaneira” refira-se à jurisdição de uma determinada unidade da Receita Federal sobre locais onde são realizados os despachos, o modelo implantado aqui para o trânsito aduaneiro é ampliado e supera o recomendado pelo AFC, podendo ocorrer entre quaisquer pontos do território nacional, inclusive dentro de uma mesma jurisdição aduaneira, de forma a aliviar a área primária para o recebimento novas cargas, enquanto o despacho aduaneiro é processado em local fisicamente distante do ponto de fronteira.

Com as áreas de embarque e desembarque de mercadorias desocupadas, fica desnecessário explicar o benefício que isso gera para o fluxo do comércio exterior.

Particularmente em Santos, maior porto da América Latina, o problema do acúmulo de cargas nas áreas de desembarque aguardando despacho aduaneiro começou a gerar impactos no fluxo do comércio exterior já em meados de 1986.

A partir de outubro de 1989, com a criação da ABTRA, a própria comunidade local passou a discutir uma solução para esse problema, o que culminou, em meados de 1995, com a disponibilização de um inovador “Sistema de Comunidade Portuária”, com o objetivo de lastrear o trânsito seguro das mercadorias desde o cais até os terminais retroportuários alfandegados.

Esse sistema, denominado DTe (Declaração Eletrônica de Transferência de Cargas) e todo o processo de trânsito aduaneiro existente por trás dele criaram um ecossistema local envolvendo, além dos operadores portuários e recintos alfandegados, a própria Alfândega local, num modelo pioneiro de parceria público-privada.

Posteriormente, em outubro de 2002, esse modelo de trânsito aduaneiro foi nacionalmente regulado pela IN SRF Nº 248/2002, que vem sofrendo sucessivas atualizações, mas até hoje, em conjunto com os Artigos 315 a 352 do Código Aduaneiro, constituem o nosso “marco regulatório” do trânsito aduaneiro.

A IN 248/2002 instituiu a DTC (Declaração de Trânsito de Contêineres), mas permitiu, em seu Artigo 81, que a COANA (Coordenação Nacional das Aduanas) dispensasse a utilização dessa declaração em unidades aduaneiras que possuíssem outras formas de controle, o que ocorreu para a Alfândega de Santos, que continua como gestora da DTe.