

CONVENÇÃO DE QUIOTO

DIRECTIVAS RELATIVAS AO ANEXO ESPECÍFICO E

Capítulo 1

TRÂNSITO ADUANEIRO

(Versão Junho/2000-Actualizações Março/2006)



ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS

ÍNDICE

1. Introdução	3
2. Definições	3
3. Princípios	4
4. Âmbito de aplicação	5
4.1. Trânsito aduaneiro nacional e internacional	5
4.2. Transporte em trânsito aduaneiro	6
4.3. Direitos e taxas	7
4.4. Responsabilidade das pessoas	7
4.5. Horário e lugar de desalfandegamento	8
5. Expedidor e destinatários autorizados	8
5.1. Benefício do estatuto de expedidor autorizado e destinatário autorizado	9
5.1.1. Para o operador	9
5.1.2. Para as Alfândegas	9
6. Formalidades na estância de partida	10
6.1. Declaração de mercadorias e documentos descritivos	10
6.2. Documentos de transporte e comerciais	10
6.3. Integridade da remessa.	11
6.4. Adaptação e aprovação da unidade de transporte	12
6.5. Trânsito aberto	14
6.6. Soluções alternativas à selagem	15
6.7. Limite de tempo para o trânsito	16
6.8. Medidas especiais	17
7. Selagem aduaneira	17
8. Formalidades no decurso da viagem	21
8.1. Mudança da estância de destino	21
8.2. Transferência de uma unidade de transporte para outra no decurso da rota de trânsito	22
8.3. Transportes mistos	22
8.4. Acidentes e outros eventos imprevistos	23
9. Apuramento do trânsito aduaneiro	24
9.1. Conclusão do trânsito aduaneiro	24
9.2. Notificação da conclusão	24
9.3. Controle da terminação	25
9.4. Inobservância do itinerário prescrito ou do tempo limite fixado	27
10. Acordos internacionais relativos ao trânsito	27
Apêndice I: Modalidades de aplicação	30
Apêndice II: Modalidades de aplicação	47

1. Introdução

O transporte de mercadorias de um local para outro é a base da grande maioria das actividades comerciais. Normalmente, quando as mercadorias entram para um território aduaneiro estão sujeitas a direitos e demais imposições de importação, e a subsequente reexportação não dá, necessariamente, direito a reembolso. Por essa razão, a legislação da grande maioria das administrações aduaneiras contém previsão segundo a qual essas mercadorias podem ser transportadas sem o pagamento de direitos e demais imposições de importação ou de exportação, sendo o transporte feito sob controle aduaneiro a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos impostos. O regime sob o qual esses transportes são efectuados designa-se “trânsito aduaneiro”.

Para facilitar o transporte internacional de mercadorias que devem atravessar diversos territórios aduaneiros, diversas disposições foram tomadas, no quadro de acordos internacionais, com vista à sua aplicação pelos Estados envolvidos, de procedimentos uniformes, para o tratamento de mercadorias transportadas em regime de trânsito aduaneiro, no seu território.

Todas as mercadorias devem, para circular sob o regime de trânsito, ser objecto, nas condições fixadas pelas diversas condições, de um pedido para desalfandegamento em trânsito. A declaração das mercadorias a ser usada depende do tipo de trânsito previsto e da Convenção aplicável.

Quando as mercadorias sejam transferidas de uma estância aduaneira para outra, para fins de controle do mesmo território aduaneiro, este é referido como trânsito nacional. Quando as estâncias aduaneiras pertencem a mais do que um território aduaneiro, isso é designado trânsito internacional. O Capítulo relativo ao trânsito aduaneiro refere-se a ambos, ao nacional e ao internacional.

Contudo, este Capítulo não se aplica às mercadorias enviadas por via postal ou nas bagagens dos viajantes. Nem se aplica, igualmente, às mercadorias que são transferidas, sob controle aduaneiro, do meio de transporte de importação para outro meio de transporte para exportação, na circunscrição da mesma estância aduaneira. Tal transferência é tratada no Capítulo 2 do Anexo Específico E, relativo ao transbordo.

Nas presentes directivas, a declaração de mercadorias não se refere apenas a um documento em “papel”. De acordo com as disposições do Anexo Geral, as administrações aduaneiras devem permitir que as informações contidas na declaração das mercadorias e os documentos justificativos sejam apresentados sob a forma electrónica de transmissão de dados. A esse respeito, convém promover todo o desenvolvimento da técnica de transmissão electrónica nas Alfândegas, isto inclui os dados necessários para os procedimentos do regime de trânsito aduaneiro. A este propósito, uma apresentação sobre o Novo Sistema Informatizado de Transito (NSIT) da Comunidade Europeia consta no Apêndice II destas Directivas.

2. Definições

Para efeitos de aplicação do presente Capítulo, entende-se por:

PT1./E3./F1. “estância de controle”: a estância aduaneira responsável pelo controle de um ou mais expedidores ou destinatários autorizados, exercendo, a este título, a função especial de controle para todas as operações de trânsito.

PT2./E7./F3. “estância de partida”: a estância aduaneira em que se inicia uma operação de trânsito.

PT3./E6./F2. “estância de destino”: a estância aduaneira na qual termina uma operação de trânsito.

PT4./E1./F4. “destinatário autorizado”: a pessoa ou entidade autorizada pelas Alfândegas, a receber as mercadorias directamente nas suas instalações sem que seja necessário apresentá-las na estância aduaneira de destino.

PT5./E2./F5. “expedidor autorizado”: a pessoa ou entidade autorizada pelas Alfândegas a expedir as mercadorias directamente das suas instalações, sem que seja necessário apresentá-las na estância aduaneira de partida.

PT6./E5./F6. “operação de trânsito”: o transporte de mercadorias, sob o regime de trânsito, de uma estância de partida para uma estância de chegada.

PT7./E4./F7. “trânsito”: o regime aduaneiro mediante o qual as mercadorias são transportadas, sob controle aduaneiro, de uma estância aduaneira para outra.

PT8./E8./F8. “unidade de transporte”:

- a) contentores com uma capacidade interior igual ou superior a 1 metro cúbico, incluindo as partes desmontáveis;
- b) veículos rodoviários, incluindo reboques e semi-reboques;
- c) carruagens ferroviárias ou vagões;
- d) batelões, barcos e outras embarcações, e
- e) aeronaves

Todas as definições dos termos necessários para interpretar os diversos Anexos da Convenção constam do Anexo Geral. As definições dos termos aplicáveis unicamente a uma prática ou a um regime particular constam no Anexo Específico ou no Capítulo correspondente.

3. Princípios

O princípio fundamental do trânsito aduaneiro consiste em permitir, em certas condições, encaminhar uma mercadoria de uma estância aduaneira para outra estância aduaneira, no mesmo ou num outro território aduaneiro, sem cobrança de direitos e demais imposições aplicáveis, se for o caso, às mercadorias importadas ou exportadas e sem aplicação de proibições ou restrições de carácter económico e na condição que todas as exigências ligadas à selagem aduaneira, nos prazos ou na garantia, etc., sejam respeitadas.

O trânsito aduaneiro através do território aduaneiro pode ser autorizado às mercadorias que, nos termos da legislação nacional, seja objecto de proibições ou de restrições na importação. Neste caso, as Alfândegas podem fixar condições particulares, como a emissão de uma licença e a apresentação de peças justificativas que provam que as mercadorias chegaram ao território aduaneiro de destino, e podem impor controles estritos, por exemplo, exigir que as mercadorias sejam transportadas com selagem aduaneira ou com escolta aduaneira.

As mercadorias sob trânsito aduaneiro não podem ser usadas no território no qual transitam. Se as mercadorias deverem ser usadas, elas serão previamente sujeitas á procedimentos aduaneiros adicionais. De facto, o trânsito é sempre seguido, obrigatoriamente, com outros regimes aduaneiros, tais como, por exemplo: introdução no consumo, armazenagem, importação temporária ou um novo regime de trânsito.

Norma 1

O trânsito rege-se-á pelas disposições do presente Capítulo e, na medida em que sejam aplicáveis, pelas disposições do Anexo Geral.

A Convenção de Quioto Revista comporta um conjunto de disposições fundamentais, revestindo um carácter obrigatório que constam no Anexo Geral. Este Anexo tem em conta as principais regras consideradas indispensáveis para harmonizar e simplificar o conjunto dos regimes e dos procedimentos que as Alfândegas aplicam no exercício das suas actividades diárias.

Tendo em conta que as disposições de base do Anexo Geral se aplicam a todos os Anexos Específicos e ao conjunto dos seus Capítulos, elas devem ser aplicadas quando se trate do trânsito aduaneiro. Sempre que, no quadro da implementação das disposições do presente Capítulo, uma disposição específica não é aplicável, convém ter em conta os princípios gerais de facilitação enunciados no Anexo Geral. As disposições do Capítulo 1. do Anexo Geral relativas aos princípios gerais, do Capítulo 3. relativas ao desalfandegamento e outras formalidades aduaneiras, do Capítulo 5. relativas à garantia, do Capítulo 6. relativas ao controle aduaneiro e do Capítulo 7. relativas à aplicação das tecnologias da informação devem, nomeadamente, ler-se conjuntamente com as disposições do presente Capítulo relativas ao trânsito aduaneiro.

As Partes Contratantes devem ter, particularmente, nota da Norma 1.2 do Anexo Geral e assegurar-se que a sua legislação nacional define as condições a ter em conta e as formalidades a respeitar para fins do trânsito aduaneiro.

Em conformidade com o Artigo 2 da Convenção é recomendado às Partes Contratantes de acordarem maiores facilidades do que as previstas no presente Capítulo.

4. Âmbito de aplicação

Norma 2

As Alfândegas deverão autorizar que as mercadorias sob o regime de trânsito circulem no seu território:

- a) de uma estância de entrada até uma estância de saída;*
- b) de uma estância de entrada até uma estância do interior;*
- c) de uma estância do interior até uma estância de saída; e*
- d) de uma estância do interior até outra estância do interior.*

4.1. Trânsito aduaneiro nacional e internacional

Os transportes efectuados sob o regime de trânsito aduaneiro nos casos referidos na Norma 2 são designados pelas expressões:

- **“trânsito aduaneiro nacional”**: sempre que o regime de trânsito se aplica só a um país ou território aduaneiro e a estância aduaneira de partida e de destino estão situadas no mesmo território. A garantia eventualmente exigida diz respeito unicamente ao transporte durante o trânsito no território aduaneiro em causa.

- **“trânsito aduaneiro internacional”**: sempre que os transportes efetuados em trânsito fazem parte de uma mesma operação de trânsito aduaneiro no decurso da qual uma ou várias fronteiras são abrangidas por um acordo bilateral ou multilateral. Esse acordo estabelece geralmente o formulário da declaração de mercadorias para o trânsito aduaneiro e, se necessário, uma garantia que seja aceite em cada uma das administrações que fazem parte desse acordo.

As noções e comentários que se seguem destinam-se a facilitar a aplicação das presentes Directivas:

Declaração de mercadorias: o documento definido como “declaração de mercadorias” no Anexo geral. Trata-se de um documento aduaneiro exigido para o trânsito.

Estância aduaneira: o termo “estância aduaneira” não se limita estritamente aos locais e instalações do serviço aduaneiro. Assim, por exemplo, quando o trânsito começa numa estância aduaneira, isso pode querer significar o domicílio de um expedidor autorizado.

Estância de entrada: a estância aduaneira situada na fronteira ou na proximidade da fronteira, através da qual, a mercadoria sob regime de trânsito, entra no território aduaneiro.

Estância de saída: a estância aduaneira situada na fronteira ou na proximidade da fronteira, através da qual, a mercadoria sob regime de trânsito, sai do território aduaneiro.

Domicílio: os locais, salas, cais, locais e endereços semelhantes, em casa de um destinatário autorizado, reconhecidos pelas Alfândegas, como uma zona onde podem ser realizadas as operações aduaneiras.

4.2. Transportes em trânsito aduaneiro

Os transportes sob o regime de trânsito aduaneiro referidos acima podem ser designados como se segue:

- a) trânsito directo (estância de entrada para estância de saída);
- b) trânsito na importação (estância de entrada para estância interior);
- c) trânsito na exportação (estância interior para estância de saída);
- d) trânsito interno (estância interior para estância interior).

Estas expressões são utilizadas aqui unicamente para facilitar a descrição dos vários tipos possíveis de transporte em trânsito aduaneiro. Elas não fazem parte da terminologia aduaneira adoptada internacionalmente.

Dentro deste contexto, o termo “estância interior” não é especialmente usado no sentido geográfico. Com efeito, uma estância interior pode estar situada em qualquer lugar de um território aduaneiro (pode estar na costa, por exemplo). Este termo, tal como é usado no âmbito desta norma, significa uma estância de destino situada a jusante da estância de entrada no território aduaneiro em causa, ou uma estância de partida situada antes da estância de saída do

território aduaneiro em causa. No quadro da operação de trânsito, as mercadorias não são introduzidas fisicamente no território aduaneiro através da estância interior, localizada longe da fronteira, mas pela estância de entrada. Igualmente, elas não deixam o território através da estância interior, localizada longe da fronteira, mas pela estância de saída. Contudo, a estância interior é geralmente uma estância de destino (caso b)) ou de partida (caso c). Note-se que em alguns casos, a estância interior assume as tarefas específicas sem ser nem estância de destino nem estância de partida. Será designadamente o caso se, durante o trânsito, uma mercadoria selada for transferida sob controlo aduaneiro para outra unidade de transporte (por exemplo, no caso de contentor com problemas, veículo acidentado – desde que o veículo esteja em condições de circular até à Alfândega).

4.3. Direitos e taxas

Norma 3

As mercadorias transportadas sob o regime de trânsito não estarão sujeitas ao pagamento de direitos e demais imposições, desde que estas estejam em conformidade com os requisitos exigidos pelas Alfândegas e na condição de ter sido constituída a garantia eventualmente exigida.

O princípio fundamental do trânsito aduaneiro consiste na suspensão de direitos e taxas relativas às mercadorias na importação e na exportação em trânsito aduaneiro que atravessam um território aduaneiro.

Contudo, esta disposição não impede:

- a cobrança dos direitos e taxas de exportação no país de exportação sempre que esses direitos e taxas sejam devidos, quer as mercadorias sejam exportadas sob o regime de trânsito aduaneiro ou sob o regime de exportação nacional.
- a cobrança dos direitos e taxas de importação dentro do país de destino quando a operação de trânsito aduaneiro esteja terminada e as mercadorias sejam, por exemplo, desalfandegadas para a entrada no consumo

4.4. Responsabilidade das pessoas

Norma 4

A legislação nacional designará as pessoas ou entidades responsáveis, perante as Alfândegas, pelo cumprimento das obrigações decorrentes da operação de trânsito, em particular, para assegurar que as mercadorias sejam apresentadas na íntegra na estância de destino e em conformidade com as condições fixadas pelas Alfândegas.

Nos termos do Anexo Geral, o declarante é responsável perante as Alfândegas pela exatidão da informação constante da declaração de mercadoria. Esta disposição não exclui, contudo, a responsabilidade de terceiros. Se durante o trânsito aduaneiro certas condições fixadas pelas Alfândegas não são cumpridas sem que haja erro por parte do declarante (por exemplo, se o motorista se desvia da rota prescrita pelas Alfândegas ou não cumpre o horário para apresentação numa estância aduaneira), a pessoa directamente envolvida deve assumir a responsabilidade.

Em caso de irregularidade, e especialmente no caso de fraude, tratar-se-á geralmente de determinar as responsabilidades das pessoas envolvidas (declarante, operador comercial, motorista, transportadora, expedidor, destinatário ou outros) de modo a clarificar totalmente o caso.

Dado que a definição de pessoa responsável pode variar de um território aduaneiro para outro, a legislação nacional deve definir a pessoa responsável perante as Alfândegas pelo cumprimento das obrigações emergentes do trânsito aduaneiro.

4.5. Horário e local de desalfandegamento

Nos termos das Normas 3.2 e 3.22 do Anexo Geral, a declaração de mercadorias deve ser apresentada dentro do horário fixado pelas Alfândegas, as quais devem permitir, mediante pedido do declarante, o depósito da declaração de mercadorias fora da hora de expediente da estância em causa.

Tendo em vista as medidas destinadas a facilitar o fluxo do tráfico, as Alfândegas devem providenciar horas extra para esses casos de trânsito. Esta facilidade não impede as Alfândegas de estabelecerem medidas de controle adequadas aos riscos (gestão de risco).

5. Expedidor e destinatário autorizados

Prática Recomendada 5

As Alfândegas poderão atribuir o estatuto de expedidor ou de destinatário autorizado, depois de se certificar que estes satisfazem as condições fixadas pelas Alfândegas.

A necessidade de gerir o fluxo do tráfico, a redução do tempo de transporte e a transmissão electrónica de dados tem encorajado numerosas administrações a procurar soluções que apelam à cooperação do operador sem comprometer o cumprimento da legislação aduaneira. Muitas administrações decidiram autorizar os operadores que demonstrem ter antecedentes satisfatórios de cumprimento das condições fixadas pelas Alfândegas, a proceder ao cumprimento das formalidades aduaneiras com o mínimo de intervenção física por parte das Alfândegas.

Como expedidor autorizado ou destinatário autorizado, a pessoa em causa está autorizada a proceder a determinadas operações aduaneiras nas suas instalações. Este estatuto baseia-se numa autorização que as Alfândegas atribuem à pessoa interessada (transitário, importador, exportador, etc.) depois de ter homologado as instalações do expedidor ou destinatário autorizado, ou estabelecido um acordo entre as Alfândegas e a pessoa em causa especificando os direitos e obrigações deste último.

Cada expedidor ou destinatário autorizado depende de uma “estância aduaneira de controlo” que monitora as actividades do expedidor ou destinatário autorizado e que assegura igualmente, as funções de estância de partida ou de destino, entendendo-se que as mercadorias não são apresentadas fisicamente nessa estância. O procedimento de expedidor autorizado ou de destinatário autorizado é vantajoso tanto para as Alfândegas como para a pessoa interessada. Além disso, as Alfândegas não perdem nenhuma das suas prerrogativas em matéria de controle.

Como o trânsito aduaneiro é obrigatoriamente precedido ou seguido de um outro regime aduaneiro (exportação seguida do trânsito na exportação; trânsito na importação seguido de

introdução no consumo; trânsito na importação seguido da entrada em entreposto aduaneiro, por exemplo), a autorização atribuída pelas Alfândegas a conferir o estatuto de expedidor autorizado normalmente deve cobrir ambos, exportação e trânsito. O procedimento que confere o estatuto de destinatário autorizado visará o trânsito e a introdução no consumo (ou mesmo outros regimes). Se necessário a legislação nacional e as Alfândegas determinarão os regimes aplicáveis.

No apêndice I “Modalidades de aplicação” das presentes Directivas estão estabelecidas as modalidades de implementação. Elas têm apenas um carácter informativo para as administrações que desejem iniciar os procedimentos de expedidor autorizado ou destinatário autorizado. Estas administrações podem usá-las e adaptá-las com base nas condições locais.

5.1. Benefício do estatuto de expedidor autorizado e de destinatário autorizado

5.1.1. Para o operador

- Redução do tempo de espera na fronteira
- Notificação das alfândegas mais flexível (24h/24) e informatizada
- Agente do operador não necessário na fronteira
- Liberação imediata das mercadorias no* país de destino se as Alfândegas dispensarem o controle; entrega mais rápida ao cliente
- Desembaraço aduaneiro (apuramento do regime de trânsito) /exportação (início do trânsito) no domicílio
- Controles no domicílio facilitados pela infra-estrutura disponível
- Liberação mais rápida dos meios de transporte
- Menor risco de danos nas mercadorias

5.1.2. Para as Alfândegas

- Melhor uso dos recursos e das instalações
- Dados disponibilizados por via eletrónica podem ser geridos mais facilmente
- Não há perda nem restrição do direito de controlar
- Não há infra-estruturas (cais, guindaste, etc.) para colocar à disposição do operador.

6. Formalidades na estância de partida

a) Declaração da mercadoria para o regime de trânsito:

6.1. Declaração de mercadorias e documentos descritivos

Norma 6

Qualquer documento comercial ou de transporte que descreva claramente todos os detalhes da mercadoria será aceite como parte descritiva da declaração de mercadorias para o regime de trânsito. Esta aceitação deverá ser anotada no documento.

A declaração de mercadorias deve permitir a identificação das mercadorias a submeter ao regime de trânsito. O documento definido como “declaração de mercadorias” no Anexo Geral é o documento aduaneiro exigido para o trânsito. Contudo, os dados exigidos, existem muitas vezes já no sistema informático do operador, nos documentos comerciais ou nos documentos de transporte (por exemplo, lista de mercadorias). Esses documentos podem ser aceites desde logo, como constituindo a parte descritiva da declaração de mercadorias e a própria declaração deverá conter apenas o mínimo de dados necessários para a identificação das mercadorias, tais como, o número total de embalagens, o peso total e a menção “de acordo com a lista anexa” ou menção similar.

A estância de destino e, as outras estâncias envolvidas, tais como a estância de entrada e de saída, devem poder certificar-se de que os documentos comerciais ou os documentos de transporte que acompanham a mercadoria constituindo a parte descritiva da declaração de mercadorias é seguramente o documento que foi aceite pela estância de partida. É por isso que esses documentos devem ser anotados pelas Alfândegas. Uma solução possível seria carimbar os documentos com o número da declaração de mercadorias (identificação) e com o carimbo oficial (autenticação).

Um sistema informatizado substituirá com vantagem a declaração de mercadorias em papel (exclusão de perda e falsificação de documentos, etc.) e permitirá prevenir a perda e falsificação de documentos. Algumas administrações desenvolveram e/ou já aplicam esses sistemas para o trânsito (Comunidade Europeia, TIR).

6.2. Documentos de transporte e comerciais

Prática Recomendada 7

As Alfândegas deverão aceitar como declaração de mercadorias para o regime de trânsito, qualquer documento comercial ou de transporte relativo à remessa em causa que reúna as condições fixadas pelas Alfândegas. Esta aceitação deverá ser anotada no documento.

Dada a natureza jurídica de um contrato de transporte (por exemplo guia de transporte para o transporte rodoviário ou ferroviário) ou de um documento comercial (factura) a prática recomendada 7 estabelece o quadro jurídico que autoriza a utilização desses documentos enquanto declaração de trânsito. Esta fórmula simplificada já é usada em certas administrações para o trânsito nacional com aplicabilidade no tráfico ferroviário, rodoviário, fluvial, aéreo ou cabotagem. Este procedimento pode igualmente ser aplicado no tráfico internacional ferroviário ou rodoviário como base de um documento de transporte internacional reconhecido em virtude de uma Convenção internacional. Em certos casos, os documentos de transporte ou os documentos comerciais devem conter certas informações exigidas pelas Alfândegas para identificar as

mercadorias, designadamente com fins de segurança, e para determinar quem é responsável pelo pagamento de direitos e taxas que se tornem exigíveis. Se um determinado documento é aceite como o documento de trânsito, a estância aduaneira de partida deve anotá-lo aplicando um carimbo contendo os elementos geralmente utilizados pelas Alfândegas para identificar e autenticar uma declaração de trânsito, tais como o número da declaração de trânsito, a estância de partida e a estância de destino, o número de selos apostos e o carimbo oficial.

Em diversas administrações existem procedimentos simplificados, no âmbito dos quais, certas formalidades aduaneiras, incluindo a apresentação duma declaração de mercadorias, são dispensadas. Estes procedimentos são aplicáveis por exemplo para as mercadorias transportadas pela via ferroviária a coberto de uma carta de porte internacional, e às mercadorias que circulam somente na zona de fronteira.

Exemplos:

As Alfândegas podem renunciar à entrega de um documento aduaneiro para as mercadorias transportadas por via ferroviária sempre que as autoridades ferroviárias apliquem um sistema de controle contabilístico sob a supervisão das Alfândegas, que permita a estas controlar adequadamente as operações de trânsito aduaneiro internacional e verificar se as mercadorias chegam ao destino. Estas disposições estão descritas em detalhe, nos acordos mútuos celebrados entre as Alfândegas e as autoridades ferroviárias.

As Alfândegas podem renunciar à exigência de uma declaração de mercadorias para o trânsito aduaneiro relativa às mercadorias que circulam unicamente dentro da zona de fronteira sempre que conhecem as circunstâncias da operação, sempre que as pessoas interessadas apresentam garantias no plano financeiro e respeitam a legislação aduaneira e que as Alfândegas possam estar seguras de que as mercadorias serão apresentadas corretamente na estância de destino.

b) Selagem e identificação das remessas:

6.3. Integridade da remessa

Norma 8

As Alfândegas da estância de partida tomarão todas as medidas necessárias para garantir que a estância de destino identifique a remessa e detecte possíveis manipulações não autorizadas.

O objetivo de qualquer operação de trânsito é transportar as mercadorias de um ponto a outro e assegurar que a remessa chegada ao destino é a mesma que esteve sob controlo aduaneiro desde o início do regime de trânsito. As medidas tomadas pelas Alfândegas devem, pois, permitir identificar a remessa e certificar se, no decurso da rota, nenhuma mercadoria foi removida, trocada ou submetida a alguma manipulação não autorizada.

Dentro dos procedimentos aprovados para o expedidor ou destinatário autorizado, é a pessoa que detém esse estatuto especial que assume essa responsabilidade. Todas as medidas tomadas na estância de partida quando se dá início ao procedimento de trânsito, deverão ser reconhecidas como suficientes pelas Alfândegas de outras administrações envolvidas, a menos que as condições sejam diferentes (perfil de risco diferente, por exemplo).

6.4. Adaptação e aprovação da unidade de transporte

Prática recomendada 9

Sob reserva de disposições de outras convenções internacionais, as Alfândegas não deverão exigir, de um modo geral, a aprovação prévia da unidade de transporte para mercadorias sob selagem.

Se uma operação de trânsito decorre sob selagem, é necessário que a unidade de transporte respeite certas condições de construção e de adaptação, de modo a que a aposição do selo não crie meramente uma segurança ilusória. A razão pela qual a unidade de transporte foi selada não é determinante.

A aprovação de uma unidade de transporte consiste em examinar se ela responde aos imperativos de segurança aduaneira e em emitir um certificado, geralmente válido por uma duração limitada, atestando que é considerada apta para o transporte sob selagem aduaneira. O exame da unidade de transporte e a emissão da aprovação são tarefas das Alfândegas. Elas são efetuadas sob pedido da pessoa interessada.

A menos que outras convenções internacionais expressamente o requeiram, a aprovação de uma unidade de transporte não é obrigatória para efetuar um transporte sob selo aduaneiro. As Alfândegas decidem se uma unidade de transporte apresenta segurança suficiente para fins de trânsito aduaneiro. Contudo, para transportes efetuados regularmente sob selagem aduaneira, a existência de um acordo deverá facilitar este tipo de selagem.

Quando a aprovação da unidade de transporte para as mercadorias colocadas sob selagem aduaneira é exigida, as condições dessa aprovação são reguladas pela legislação nacional e por diversos acordos internacionais, tais como a Convenção Aduaneira sobre Contentores, de 2 de Dezembro de 1972 e Convenção Aduaneira sobre Transporte Internacional de mercadorias a coberto de cadernetas TIR, de 14 de Novembro de 1975. Os países podem, por acordo bilateral ou multilateral, adotar disposições complementares tendo em conta a aprovação de unidades de transporte a serem utilizadas somente no seu próprio território, para efeitos de trânsito aduaneiro.

Mesmo se a aprovação da unidade de transporte incide sobre transportes para os quais não é obrigatoriamente exigida, as disposições contidas nas convenções internacionais acima mencionadas podem ser úteis para as administrações que desejem implementar o procedimento de aprovação.

A construção de certas unidades de transporte, tais como veículos rodoviários motorizados, vagões ferroviários ou contentores, por exemplo, deve respeitar certas especificações técnicas para poderem ser aprovadas pelas Alfândegas com fins de transporte de mercadorias sob selagem aduaneira no quadro do regime de trânsito. Estas especificações determinam que a unidade de transporte seja:

- expressamente concebida para facilitar o transporte de mercadorias por um ou mais meios de transporte,
- permanente e suficientemente durável para permitir uso repetido, e
- prevista na Norma 10 do presente Capítulo.

Norma 10

Quando uma mercadoria é acondicionada numa unidade de transporte e haja necessidade de recorrer a meios de selagem aduaneiros, os mesmos serão colocados na própria unidade de transporte, desde que esta esteja concebida e equipada de forma a que:

- a) os meios de selagem aduaneiros colocados devem ser apostos de forma simples e eficaz;*
- b) não seja possível retirar ou introduzir qualquer mercadoria da parte selada da unidade de transporte sem deixar marcas visíveis de violação ou quebra dos meios de selagem aduaneiros;*
- c) não contenha espaços passíveis de dissimular mercadorias; e*
- d) todos os espaços com capacidade de acondicionar mercadorias sejam facilmente acessíveis ao controle aduaneiro.*

As Alfândegas devem decidir se as unidades de transporte são seguras para a finalidade do trânsito aduaneiro.

Quando a unidade de transporte respeita as condições fixadas nesta norma, a selagem aduaneira deve ser aposta na própria unidade de transporte. Contudo, dentro de certas condições, as Alfândegas podem decidir selar uma unidade de transporte que não tenha sido aprovada com fins de transporte de mercadorias desde que estejam seguras que essas unidades, uma vez seladas, estão suficientemente seguras.

Por outro lado, vários acordos internacionais contêm detalhes sobre unidades de transporte aprovadas com fins de transporte de mercadorias sob selagem aduaneira. Entre esses acordos internacionais, figuram a Convenção Aduaneira sobre Contentores, feita em Genebra em 18 de Maio de 1956, a Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias a coberto de cadernetas TIR, celebrada em Genebra a 15 de Janeiro de 1959, a Unidade Técnica dos caminhos-de-ferro, celebrada em Berna em Maio de 1886 (redacção de 1960), e o Regulamento da Comissão Central do Reno (versão de 21 de Novembro de 1963), relativa à selagem das embarcações de navegação do Reno.

As unidades de transporte poderão também, por um lado, ser aprovadas no futuro, tendo em conta novos acordos que podem substituir os enumerados acima. Disposições suplementares nas matérias acordadas podem, por outro, ser implementadas pelas administrações no quadro dos acordos bilaterais ou multilaterais para as unidades de transporte que serão usadas unicamente para fins de trânsito aduaneiro nos respetivos territórios, tais como, contentores cujo volume interno seja inferior a 1m³ mas que, em todos os outros aspectos, qualificam-se como contentores para tratamento aduaneiro.

Em todos os casos em que um território aduaneiro é parte contratante num acordo internacional ou tenha celebrado um acordo bilateral ou multilateral, as Alfândegas geralmente aceitam as unidades de transporte no quadro desses acordos e apõem um selo na própria unidade de transporte.

Adicionalmente à prática padrão das Alfândegas apõem selos, há dois métodos alternativos de selagem, usados em algumas administrações aduaneiras que podem ser consideradas como oferecendo maiores facilidades, a saber:

- a) os selos aduaneiros são emitidos para pessoas autorizadas que os apõem pessoalmente;

- |b) as Alfândegas aceitam selos particulares apostos pelas pessoas em causa.

6.5. Trânsito aberto

Prática recomendada 11

Sempre que os documentos de acompanhamento permitam uma identificação segura das mercadorias, o seu transporte poderá, no geral, ser efectuado sem o recurso a meios de selagem aduaneiros. Contudo, os meios de selagem aduaneiros poderão ser exigidos nos casos em que:

- *a estância aduaneira de partida considere necessário, tendo em conta a gestão do risco;*

- *a operação de trânsito se mostre facilitada no seu todo, ou*

- *um acordo internacional disponha nesse sentido.*

A grande maioria das operações de trânsito não apresenta riscos particulares em matéria de cumprimento da legislação aduaneira. É por isso que, a aposição generalizada de meios de selagem aduaneira para assegurar a identificação da mercadoria pode ser uma medida desproporcionada, especialmente, quando os mesmos resultados podem ser obtidos usando outros métodos de identificação. Com efeito, nas operações de trânsito, existem geralmente documentos pertinentes que satisfazem os critérios de identificação da Alfândega. Assim, se as Alfândegas consideram que esses documentos permitem uma identificação segura das mercadorias, o transporte deveria ser efectuado sem a selagem aduaneira, quer dizer, o transporte aberto é a regra e a selagem, a excepção.

As indicações seguintes nos documentos de acompanhamento permitem geralmente uma identificação segura:

- Embalagens (marcas, números, tipo e nome)

- Descrição comercial usual das mercadorias

- Massa bruta (peso bruto)

O facto de não se exigir selagem aduaneira de forma generalizada, mas com frequência a título de excepção, não limita o direito das Alfândegas de exigirem a selagem sempre que se estima ser útil ou prudente. Por isso as Alfândegas podem exigir a selagem não somente para as mercadorias de alto risco ou para facilitar a operação de trânsito em geral, mas igualmente em todos os outros casos. A administração aduaneira não está limitada no seu direito de apor a selagem.

As mercadorias de alto risco são as que estão sujeitas a taxas altas ou a medidas de controle especial pelo que as Alfândegas sentem que o risco de não cumprimento da legislação

aduaneira é muito alto. A matéria é tratada no Capítulo 6 do Anexo geral relativo ao controle aduaneiro, que deve ser consultado para todos os aspectos ligados à gestão de risco.

As mercadorias sujeitas a impostos muito elevados (cigarros, álcool, etc.) são as que apresentam riscos mais elevados em matéria de trânsito. De facto, se são desviadas durante um procedimento de trânsito e introduzidas no consumo, sem terem sido desalfandegadas, podem ser extremamente rentáveis, e daí o interesse que apresentam. Para além daquelas que são objeto de direitos elevados, as mercadorias de alto risco incluem também as que estão sujeitas a proibições ou restrições relacionadas com licenças ou autorizações. É o caso de produtos agrícolas ou outros produtos sensíveis para várias administrações. Note-se que as mercadorias que podem constituir um risco para certas administrações não constituem necessariamente risco para outras.

Certos acordos internacionais, tais como a Convenção TIR, prescrevem expressamente a selagem aduaneira para o trânsito. Para os transportes efectuados a coberto deste acordo, as disposições são determinantes.

O declarante não pode requerer a selagem aduaneira apenas por razões de conveniência, por exemplo, porque não está na posse de uma lista que permita uma identificação segura das mercadorias presentes na unidade de transporte. Contudo, dada a responsabilidade do declarante e possivelmente, de outras pessoas, envolvidas numa operação de trânsito, se a pessoa em causa acha que a selagem aduaneira diminui o risco que ela assumiu, as Alfândegas devem ser flexíveis se forem solicitadas para selar uma remessa.

No trânsito nacional, é por vezes prática, preparar uma declaração de mercadorias na base de um mínimo de dados disponíveis que não permitem uma identificação segura. Nesses casos, seria contrário ao objectivo recomendado, exigir da parte do declarante um esforço maior para obter os dados necessários, já que a selagem aduaneira pode resolver o caso da identificação.

Se uma operação de trânsito pode ser efetuada sem a selagem aduaneira, nada deveria opor-se a que as mercadorias sejam transferidas de um meio de transporte para outro. Esta facilidade é lembrada na parte “formalidades no decurso da rota”.

6.6. Soluções alternativas à selagem

Norma 12

Se uma remessa tiver, em princípio, de ser acondicionada sob selagem aduaneira e a unidade de transporte não permitir que o seja eficazmente, a identificação de interferências não autorizadas será feita mediante:

- *verificação completa das mercadorias e registo dos resultados no documento de trânsito;*
- *aposição de meios de selagem aduaneiros ou cintagem cada embalagem;*
- *descrição precisa das mercadorias, fazendo referência às amostras, planos, desenhos e fotografias ou outros meios similares que são anexados ao documento de trânsito;*
- *fixação do itinerário e limites de tempo rigorosos; ou*
- *transporte sob acompanhamento fiscal.*

A decisão de dispensar a selagem da unidade de transporte é da competência exclusiva das Alfândegas.

Acontece, por vezes, que os transportes devem ser efectuados sob selagem aduaneira, mas que a unidade de transporte não é adequada para o efeito e, por isso, a selagem não pode ser feita de maneira eficaz. Nestes casos, as medidas mencionadas na Norma 12 são soluções alternativas e em princípio não cumulativas que permitiriam ainda assim garantir a segurança aduaneira.

Entre as soluções propostas, a imposição de uma rota fixa e de um horário rigoroso limita consideravelmente o espaço de manobra do transportador e permite às Alfândegas exercer um controle mais eficaz.

As Alfândegas podem ordenar o acompanhamento fiscal se o risco em matéria de cumprimento das normas aduaneiras assim o exigir. Contudo, convém sublinhar que a Norma 15 estabelece que uma escolta só deve ser usada quando indispensável. As Alfândegas podem, igualmente, providenciar o acompanhamento fiscal quando requerida como um serviço especial se existirem recursos disponíveis e se considerar as razões da solicitação como válidas. O acompanhamento fiscal destina-se, somente, a assegurar a identidade da mercadoria e não a assumir tarefas de polícia (protecção da mercadoria contra roubo, por exemplo).

As medidas precisas que as Alfândegas podem ser chamadas a tomar quando as mercadorias são transportadas numa unidade de transporte que não possa ser selada dependem das circunstâncias de cada caso específico, tendo em conta vários elementos, tais como a natureza das mercadorias e a embalagem, os direitos e taxas que possam ser aplicáveis na importação ou na exportação e os antecedentes do operador em causa.

Como previsto na Norma 12, são as Alfândegas que decidem se é conveniente dispensar a unidade de transporte de selagem. Assim a decisão de o trânsito poder ser efectuado usando uma unidade de transporte que não se adequa à selagem, recai exclusivamente sobre as Alfândegas. O declarante não pode, por isso, invocar esta Norma para efetuar trânsitos frequentes ou regulares, para os quais normalmente é exigida a selagem, pela simples razão de que a sua unidade de transporte não pode ser selada de maneira eficaz.

6.7. Limite de tempo para o trânsito

Norma 13

Quando as Alfândegas fixarem um prazo para a operação de trânsito, este deverá ser suficiente para o decurso da mesma.

Em princípio muitas administrações estabelecem limites de tempo bastante generosos para que a operação de trânsito possa decorrer em boas condições. Esses prazos são de aplicação simples e permitem uma certa harmonização. Têm por principal objectivo permitir o apuramento do trânsito dentro de um lapso de tempo razoável e, se necessário, iniciar um processo de investigação para garantir o respeito pela legislação fiscal sem causar atrasos desnecessários, que compliquem o seguimento das operações. Os limites de tempo respeitam essencialmente a mercadorias que não apresentam um risco especial. Um limite de tempo mais específico pode ser fixado se as Alfândegas considerarem que os riscos são muito elevados, por exemplo como descrito na Norma 12.

Em alguns grupos de administrações que celebraram um acordo sobre o trânsito, quando a estância de partida acha necessário fixar um limite de tempo, as outras administrações parte do acordo devem aceitar esse limite de tempo e não exigir outro.

Quando as Alfândegas fixam um limite de tempo para o trânsito aduaneiro, este deve ter em conta todos os regulamentos especiais que o transportador deve respeitar, especialmente os regulamentos relativos ao horário de trabalho e períodos de repouso obrigatórios para os condutores de veículos rodoviários.

Norma 14

A pedido do interessado, e por razões consideradas válidas pelas Alfândegas, estas poderão prorrogar o prazo inicialmente fixado.

Em circunstâncias normais, o limite de tempo inicialmente fixado para a conclusão da operação de trânsito é suficiente. Contudo, é por vezes impossível para o operador respeitar esse limite de tempo. Acontecimentos imprevistos, tais como avaria da unidade de transporte ou um acidente podem, por vezes, acontecer. Embora seja exigido que tais incidentes sejam reportados à estância aduaneira mais próxima ou a outras autoridades competentes autorizadas como estipulado na Prática recomendada 22, eles podem, contudo, impossibilitar a operação de trânsito de se completar no prazo de tempo inicialmente fixado. Em tais circunstâncias, a Norma 14 exige que as Alfândegas prorroguem o prazo inicialmente fixado, se o pedido lhes for feito e se considerarem válidas as razões apresentadas.

6.8. Medidas especiais

Norma 15

As Alfândegas estabelecerão, apenas nos casos que considere indispensáveis, as seguintes medidas:

- a) *obrigação de transportar as mercadorias por um determinado itinerário; ou*
- b) *obrigação de transportar as mercadorias sob acompanhamento fiscal.*

A fim de que a identificação da remessa e a detecção de qualquer manipulação não autorizada possam ser asseguradas por instrumentos normais mencionados na Prática recomendada 11 ou com a selagem aduaneira, ou pela aplicação das medidas mais estritas descritas na primeira parte da Norma 12 (exame completo das mercadorias e registo dos resultados na declaração das mercadorias, selagem de cada embalagem e descrição precisa complementada com amostras, etc.), não deve existir a obrigação de seguir um itinerário determinado ou a imposição o acompanhamento fiscal, a menos que excepcionalmente as Alfândegas julguem estas medidas especiais indispensáveis em razão de um risco elevado, por exemplo. Convém, contudo, recordar que as Alfândegas e por extensão, o acompanhamento fiscal, não é responsável por garantir a segurança física das mercadorias, mas de constatar a apresentação na estância de destino. É por isso que, sempre que se trata de julgar se a escolta é necessária ou não, não se tem em conta a noção de protecção das mercadorias contra roubo ou banditismo, por exemplo.

7. Selagem Aduaneira

Norma 16

Os meios de selagem aduaneiros e de cintagem utilizados no regime de trânsito aduaneiro deverão reunir os requisitos mínimos estabelecidos no Apêndice do presente Capítulo.

Para garantir a segurança das mercadorias no quadro das operações de trânsito, as Alfândegas, apõem geralmente elas próprias, a selagem e cintagem aduaneiras nas mercadorias e/ou na unidade de transporte.

Os selos aduaneiros devem respeitar certas condições mínimas. A estância de destino deve igualmente ser capaz de identificar a estância que aplicou o selo aduaneiro e cintagem e de assegurar que as mercadorias em trânsito não foram objecto de manipulação. Os detalhes das condições mínimas a que os selos aduaneiros devem responder figuram nos apêndices do presente Capítulo e nas presentes directivas. Os dados que respeitam aos selos aduaneiros utilizados, devem figurar na declaração de mercadoria ou no documento de transporte.

A título de medida de facilitação, as Alfândegas autorizam, igualmente, os expedidores autorizados a aplicarem eles próprios a selagem (ver Directivas relativas a Norma 10 do presente Capítulo). Isto permite que a selagem tenha lugar no local de carregamento ou de empacotamento das mercadorias.

Os expedidores autorizados e outras pessoas autorizadas no âmbito do trânsito aduaneiro são obrigadas a utilizar selos aduaneiros portadores de uma identificação específica (nome do território aduaneiro, número de série e possivelmente outros sinais distintivos como códigos de letras ou números). Esses selos tornam possível identificar o território aduaneiro onde o selo foi aplicado, a pessoa que o aplicou e a remessa. Como no caso dos selos aduaneiros apostos pelas próprias Alfândegas, os detalhes relativos aos selos apostos pelos expedidores autorizados ou outras pessoas autorizadas deverão figurar na declaração de mercadorias e nos documentos de transporte a fim de assegurar que elas não são substituídas no decurso da rota.

As Alfândegas geralmente exigem que os expedidores autorizados tomem algumas medidas de precaução, tais como ter em dia os registos da utilização dos selos autorizados, conservar os selos em lugar seguro e limitar o acesso aos selos autorizados ao pessoal especialmente autorizado; e enfim, velar por que esses selos sejam apostos por uma pessoa autorizada no seio da sua organização.

Esses selos devem ser aprovados pela Alfândega e esta última deve manter um controle dos selos na posse da pessoa autorizada exigindo que esta a informe periodicamente sobre os selos usados.

O fabricante ou o fornecedor dos selos deve, igualmente, ser aprovado pelas Alfândegas e estas podem exigir que essas pessoas se comprometam a não fornecer os selos sem o seu acordo.

Algumas administrações encorajam o uso de selos de alta segurança no local de carregamento do contentor no quadro do programa de integridade do selo. Mais amplas explicações quanto ao uso dos selos no âmbito desse programa de integridade, figuram nas Directivas relativas ao Capítulo 6 do Anexo Geral.

Requisitos mínimos a que deve estar sujeita a selagem e a cintagem aduaneira

A. *A selagem aduaneira deve responder aos seguintes requisitos mínimos:*

1. *Requisitos gerais relativos à selagem:*

Os selos aduaneiros devem:

- (a) ser fortes e duráveis;*
- (b) poder ser apostos fácil e rapidamente;*
- (c) ser de controle e de identificação fácil;*
- (d) não permitirem que seja aberto ou removido nem que se quebre ou manipule sem deixar traços;*
- (e) não permitirem a sua utilização mais do que uma vez, excepto nos casos de selos destinados a múltiplo uso (por exemplo o selo electrónico);*
- (f) serem de difícil cópia ou contrafacção.*

2. *Especificações físicas da selagem:*

- (a) a forma e a dimensão do selo devem ser tais que se possa facilmente distinguir as marcas de identificação;*
- (b) a fêmea do selo deve ser de um tamanho idêntico ao do macho e deve estar posicionada de tal maneira que o macho seja mantido firmemente no lugar quando o selo é fechado;*
- (c) o material usado deve ser suficientemente forte para evitar a quebra acidental e uma deterioração demasiado rápida (por exemplo por agentes atmosféricos ou químicos), ou que seja manipulado sem deixar traços;*
- (d) O material utilizado deve ser escolhido em função do sistema de selagem utilizado.*

3. *Especificações físicas das cintas:*

- (a) as cintas devem ser fortes, duráveis e resistentes às intempéries e à corrosão;*
- (b) o comprimento da cinta usada deve ser calculado de maneira que torne impossível abrir inteiramente ou parcialmente um compartimento selado sem quebrar o selo ou a cinta ou sem mostrar os danos visíveis;*
- (c) O material utilizado deve ser escolhido em função do sistema de selagem utilizado.*

4. *Marcas de identificação:*

A selagem deve comportar marcas:

- (a) indicando que se trata de selagem aduaneira, pelo emprego da palavra “Alfândegas” de preferência numa das línguas oficiais do Conselho (Inglês ou Francês);*

- (b) *indicando o país que apôs o selo, preferivelmente por meio do sinal usado para indicar o país no registo de veículos automóveis na circulação internacional;*
 - (c) *permitindo determinar a estância aduaneira que apôs o selo ou sob autoridade da qual o selo foi apostado, por exemplo, por meio de código de letras ou números convencionais.*
- B.** *Os selos ou cintas aplicadas pelo expedidor autorizado ou outras pessoas autorizadas para o trânsito aduaneiro, com vista a garantir a segurança aduaneira, devem oferecer uma segurança material comparável àquela dos selos apostos pelas Alfândegas e devem permitir a identificação da pessoa que colocou o selo, por meio de números que são registados nos documentos de trânsito.*

Prática Recomendada 17

Os meios de selagem e marcas de identificação colocados pelas Alfândegas de outros países, deverão ser aceites para os fins da operação de trânsito, a menos que:

- *não sejam considerados suficientes;*
- *não ofereçam a segurança desejada;*
- *as Alfândegas procedam à verificação das mercadorias.*

Quando os meios de selagem aduaneiros e de cintagem de outro país sejam aceites num território aduaneiro, estes deverão merecer, neste território, da mesma protecção jurídica que os meios de selagem nacionais.

Esta disposição recomenda que as Alfândegas facilitem as operações de trânsito aceitando os meios de selagem aduaneiros e a marca de identificação aplicada pela alfândega estrangeira. Isto evita a necessidade de selar de novo as mercadorias ou a unidade de transporte em cada estância de fronteira, reduzindo deste modo qualquer atraso resultante da intervenção das Alfândegas. Esta medida de facilitação é normalmente concedida na base dos acordos bilaterais ou multilaterais. No âmbito destes acordos, medidas de facilitação similares, devem igualmente ser acordadas sobre selos aduaneiros autorizados usados pelos expedidores autorizados e outras pessoas autorizadas. A aceitação de selos aduaneiros estrangeiros obriga as Alfândegas a conceder dentro do seu território a mesma protecção jurídica que a que é concedida aos selos aduaneiros nacionais. A título de medida de facilitação suplementar, as Alfândegas podem, igualmente, aceitar os selos aduaneiros estrangeiros mesmo quando não haja um acordo para o efeito.

A aceitação de selos aduaneiros estrangeiros não impede que as Alfândegas apliquem os seus próprios selos se as marcas de identificação e os selos aduaneiros estrangeiros forem julgados insuficientes, não seguros ou se as mercadorias forem objecto duma verificação.

Prática Recomendada 18

Sempre que as autoridades competentes verifiquem os meios de selagem aduaneiros e de cintagem, ou verifiquem as mercadorias, devem registar o resultado no documento de trânsito.

No quadro das operações de trânsito, as Alfândegas asseguram-se normalmente que os selos aduaneiros e a cintagem estão intactos e que a unidade de transporte oferece a segurança devida. Geralmente as mercadorias não são examinadas, salvo nos raros casos quando existe uma prova de manipulação do selo ou da cintagem. As verificações devem igualmente ser

evitadas quando as mercadorias sejam para importação no território aduaneiro porque se uma verificação é necessária, ela será efectuada quando as mercadorias forem submetidas a um outro regime aduaneiro tal como desembaraço aduaneiro para entrada no consumo.

No trânsito internacional as mercadorias não devem, se possível, ser examinadas durante o seu percurso. Contudo, circunstâncias excepcionais podem justificar que as Alfândegas examinem as mercadorias. Os selos devem então ser quebrados e, uma vez completado o exame, novos selos devem ser apostos.

Quando as Alfândegas procedem a alguma destas operações (verificar os selos, examinar a mercadoria e selar de novo a unidade de transporte) elas devem registar os resultados da verificação e da selagem ou das marcas de identificação dos novos selos no documento que acompanha a mercadoria. O objetivo é assegurar que a operação de trânsito não seja interrompida e nenhuma complicação se levante quando os documentos de trânsito sejam finalmente presentes à estância de partida.

8. Formalidades no decurso da viagem

8.1. Mudança da estância de destino

Norma 19

A alteração da estância de destino deverá ser aceite sem notificação prévia, salvo quando as Alfândegas tenham estabelecido a necessidade de uma autorização prévia.

A declaração das mercadorias deve indicar uma estância de destino onde o trânsito aduaneiro termina.

A indicação de uma estância de destino é útil, especialmente para orientar as investigações se a declaração das mercadorias não é apresentada como convém ou se essa estância tem competências especiais (por exemplo, estância aduaneira no recinto de uma exposição). Contudo, conforme a Norma 19, uma mudança da estância de destino é possível sem notificação às Alfândegas, a menos que esta última especifique que uma aprovação prévia é necessária. De facto, por razões independentes da vontade do transportador, tais como estradas ou ferrovias congestionadas ou bloqueadas, aeroporto fechado, porto inacessível, mas igualmente por razões de transporte ou logística que o operador não precisa justificar, ou simplesmente porque a estância de destino prévia está sobrecarregada, é possível apresentar a declaração de mercadoria numa estância aduaneira que não seja a que esteja indicada na declaração das mercadorias. As Alfândegas podem, igualmente, autorizar a entrada das mercadorias sob um outro regime aduaneiro. A nova estância de destino deve informar a estância de partida da mudança de destino. Quando considerem útil, as Alfândegas devem especificar na declaração das mercadorias que a sua aprovação prévia é necessária para a mudança da estância de destino. Pode ser o caso de mercadorias de alto risco ou mercadorias sujeitas a controlo específico em virtude da Norma 12.

A indicação de uma estância de destino não implica necessariamente a apresentação material de uma unidade de transporte ou das mercadorias nas instalações dessa estância, se um acordo prévio com as Alfândegas estabelece outro procedimento (destinatário autorizado, por exemplo).

8.2. Transferência de uma unidade de transporte para outra no decurso da rota

Norma 20

As mercadorias podem ser transferidas de um meio de transporte para outro sem autorização das Alfândegas, desde que os meios de selagem aduaneiros e cintagem, eventualmente colocados, não sejam violados ou quebrados.

O essencial nesta norma é que o selo ou cintagem não podem ser quebrados nem manipulados. A transferência das mercadorias de um meio de transporte para outro não é assim um problema se a unidade de transporte, ela própria, não estiver selada. Mesmo que a unidade de transporte, ela própria, tenha sido selada, a transferência no decurso da rota sem autorização das Alfândegas é possível se, por exemplo, um contentor selado é transferido intacto de um meio de transporte para outro.

8.3. Transportes mistos

Norma 21

As Alfândegas deverão autorizar que a mercadoria em regime de trânsito seja transportada numa mesma unidade de transporte contendo outras mercadorias, desde que haja garantias de que a mercadoria sob aquele regime possa ser facilmente identificada e que a mesma preencha outros requisitos aduaneiros aplicáveis.

Para obter a melhor utilização da superfície de carga da unidade de transporte, os transportadores podem requerer que outras mercadorias sejam transportadas juntamente com remessas em trânsito. Essas são usualmente mercadorias em livre circulação transportadas de um ponto para outro dentro do mesmo território aduaneiro, que pode ser o país de partida, o país de destino ou o território aduaneiro que está sendo atravessado. Elas podem também ser mercadorias que são declaradas mais tarde para exportação na estância aduaneira do território aduaneiro onde a unidade de transporte foi carregada.

Se a unidade de transporte não está selada, o carregamento e o descarregamento de mercadorias em livre circulação pode ter lugar em qualquer momento e em qualquer lugar sem ter que notificar as Alfândegas. Essas operações podem mesmo implicar alteração de itinerário, na condição de que o itinerário não tenha sido expressamente prescrito pelas Alfândegas e que o tempo limite seja suficiente. O transportador deve ser capaz de justificar a presença dessas mercadorias por meio de documentos de transporte, tais como a nota de entrega ou a factura. Deve, também, ser fácil distinguir a remessa de mercadorias sob trânsito aduaneiro da mercadoria em livre circulação.

Se a unidade de transporte está selada, o carregamento e o descarregamento de mercadorias não cobertas pelo trânsito somente podem ter lugar sob controle aduaneiro. Para as mercadorias que as Alfândegas consideram que constituem alto risco de fraude, a estância aduaneira pode recusar o transporte misto ou sujeitar a condições especiais. Normalmente as mercadorias em livre circulação que acompanham as mercadorias em trânsito devem ter o mesmo destino. Em caso de as mercadorias em livre circulação serem descarregadas no decurso da rota, esta operação pode ter lugar numa estância não abrangida pelo trânsito. Esta estância aduaneira deve remover o selo, e selar de novo a unidade de transporte depois de verificar a mercadoria descarregada, aleatoriamente e em função do risco. A mudança de selo deve ser registada na declaração de mercadoria.

8.4. Acidentes e outros eventos imprevistos

Norma 22

As Alfândegas deverão exigir aos interessados que comuniquem de imediato, à estância aduaneira ou outras autoridades competentes mais próximas, os incidentes ou outros acontecimentos imprevistos que afectem directamente as operações de trânsito.

Acidentes e outros eventos imprevistos podem ter repercussões no trânsito. Eles podem resultar na quebra accidental do selo, perda ou destruição de mercadorias ou na transferência urgente das mercadorias para outra unidade de transporte exigindo a remoção do selo (por exemplo, avaria de um camião frigorífico).

O acidente em causa não precisa de envolver necessariamente o veículo que transporta as mercadorias em trânsito. Ele pode envolver outros veículos, provocando o bloqueio da estrada e o desvio do tráfego tornando impossível ao transportador respeitar o tempo limite ou a rota fixada.

Os selos devem ser removidos ou substituídos pelas Alfândegas, mas nem sempre os eventos imprevistos permitem a observância deste princípio. Por exemplo, se o veículo avaria e não existe uma estância aduaneira a uma distância razoável, a pessoa em causa deve chamar outra autoridade (a polícia, autoridade local, por exemplo) para esta constatar que o selo estava intacto antes de as mercadorias serem transferidas para outra unidade de transporte. Se houver possibilidade, é desejável que essa autoridade sele de novo a unidade de transporte depois de supervisionar a transferência, e anote isso no documento de trânsito.

Durante tais incidentes, é útil que a parte interessada apresente, posteriormente, provas do incidente em questão por meio de relatório ou certificado justificando porque não foram observadas as condições relativas ao trânsito. Esse certificado deve descrever a natureza do incidente e as consequências sobre as mercadorias em causa e a maioria das autoridades locais têm competência para prestar assistência quando solicitada.

Somente os incidentes que afectam o desenrolar da operação de trânsito directamente, exigem as medidas especiais no sentido acima referido. Assim, por exemplo, se a unidade de transporte não foi selada, a Norma 20 permite de maneira geral a transferência de mercadorias de uma unidade de transporte para outra. Portanto, em alguns casos, o incidente não precisa ser registado. O mesmo se aplica se, devido a sérias dificuldades no decurso da rota, a remessa chega à estância de destino mais tarde do que o esperado, mas mesmo assim, dentro do tempo limite fixado.

A destruição e abandono de mercadorias são regidas pelas disposições do Capítulo 3 do Anexo Geral.

9. Apuramento do trânsito aduaneiro

9.1. Conclusão do trânsito aduaneiro

Norma 23

Para o apuramento de uma operação de trânsito a legislação nacional não deverá estabelecer outras condições para além da apresentação das mercadorias e a respectiva declaração na estância aduaneira de destino, no prazo eventualmente fixado para o efeito. As mercadorias não devem ter sofrido nenhuma modificação nem ter sido utilizadas, devendo os meios de selagem aduaneiros e de cintagem ou marcas de identificação permanecerem intactos.

O trânsito é dado como concluído quando as mercadorias são colocadas sob o controle da estância aduaneira de destino ou, quando aplicável, são libertas da ação aduaneira, no domicílio de um destinatário autorizado, onde a declaração da mercadoria é apurada. Outras formalidades geralmente se seguem, tais como o envio da notificação da conclusão à estância aduaneira de partida, e a desoneração ou reembolso da garantia para a operação de trânsito.

Os controlos efectuados pela estância de destino no fim do trânsito aduaneiro dependem das circunstâncias específicas de cada operação de trânsito. Se selos ou marcas de identificação foram apostos, as Alfândegas asseguram-se geralmente de que estão intactos. Podem, igualmente, verificar se a unidade de transporte oferece uma segurança suficiente e podem efectuar um exame sumário ou detalhado das mercadorias, por exemplo, para as colocar sob outro procedimento aduaneiro. Se existir um destinatário autorizado, ele é responsável pela maioria destas tarefas (ver apêndice I sobre modalidades de aplicação).

9.2. Notificação da conclusão

Norma 24

Logo que as mercadorias estejam sob controle da estância de destino, esta deve proceder sem demora, às medidas necessárias para o apuramento da operação de trânsito, depois de se certificar que todas as condições foram cumpridas.

Logo que a estância de destino termine a operação de trânsito e o regista na declaração de mercadoria, existem diferentes métodos de apuramento, dependendo se o trânsito é nacional ou internacional, dependendo também do tipo de garantia e das modalidades de descarga, das responsabilidades em matéria de direitos e taxas. Se o trânsito é internacional será aplicado o sistema de garantia internacional. Os diferentes tipos de garantia são descritos nas Directivas relativas ao Capítulo 5 sobre a “garantia” do Anexo Geral.

A Norma 24 estipula que logo que as mercadorias estejam sob seu controle, a estância de destino deve efectuar sem demora a conclusão da operação de trânsito. Assim, a estância aduaneira de destino não deve esperar que as mercadorias estejam sob novos regimes aduaneiros (desembarço aduaneiro para consumo interno, importação temporária, novo regime de trânsito, por exemplo) para proceder ao apuramento. Para evitar investigações desnecessárias e permitir que a garantia seja libertada para a pessoa em causa, é conveniente velar para que a notificação da conclusão seja enviada para a pessoa em causa o mais cedo possível. Para o efeito, o documento deve ser devolvido ao operador com conhecimento da associação de garantia, ou um exemplar da declaração da mercadoria devidamente certificada pode ser remetida para a estância aduaneira de partida, eventualmente para a estância de entrada no território aduaneiro em causa. Neste último caso as Alfândegas podem considerar a

possibilidade de fornecer um exemplar ao operador a fim de evitar dificuldades caso o original se perca. Isso pode ser feito via qualquer meio, e os sistemas informáticos oferecem consideráveis vantagens para isso (transmissão imediata da notificação da conclusão, desoneração da garantia, supressão de todas as investigações subsequentes, afastamento da possibilidade de falsificação de documentos ou dos selos aduaneiros e a perda de documentos).

Se as mercadorias não são rapidamente exportadas à chegada à estância aduaneira de destino, elas devem ser colocadas no mais curto espaço de tempo, sob controlo aduaneiro. Uma vez que as mercadorias estão sob controle aduaneiro ou sob outro regime aduaneiro, a estância de destino deve assegurar que a declaração de trânsito não fique aberta (durante uma entrada em entreposto aduaneiro antes do embarque num navio ou numa zona situada fora das instalações das Alfândegas, por exemplo) de maneira a poder livrar de responsabilidade o transportador que tenha entregue a mercadoria intacta na estância de destino.

Quando as mercadorias chegam a um território aduaneiro devem ser colocadas sob o regime de trânsito aduaneiro para serem encaminhadas para a estância de exportação, algumas administrações, a título de facilitação acordada com as empresas, reagrupam os procedimentos do trânsito aduaneiro e da exportação num único procedimento. Em tais casos a operação de trânsito aduaneiro não pode ser concluída antes que a exportação tenha sido efectuada. Algumas administrações providenciam igualmente expedientes similares para as mercadorias que deixam uma estância interior para serem em seguida exportadas, reagrupando os procedimentos da exportação e os do trânsito aduaneiro como medida de facilitação.

9.3. Controlo da conclusão

Ao estabelecer um sistema de trânsito, deve-se sempre prever uma estância aduaneira que assegure o retorno da declaração de mercadorias devidamente visada como explicado nos parágrafos precedentes. Muitas administrações confiam essa tarefa à estância aduaneira de partida, tanto para o trânsito nacional como para o internacional.

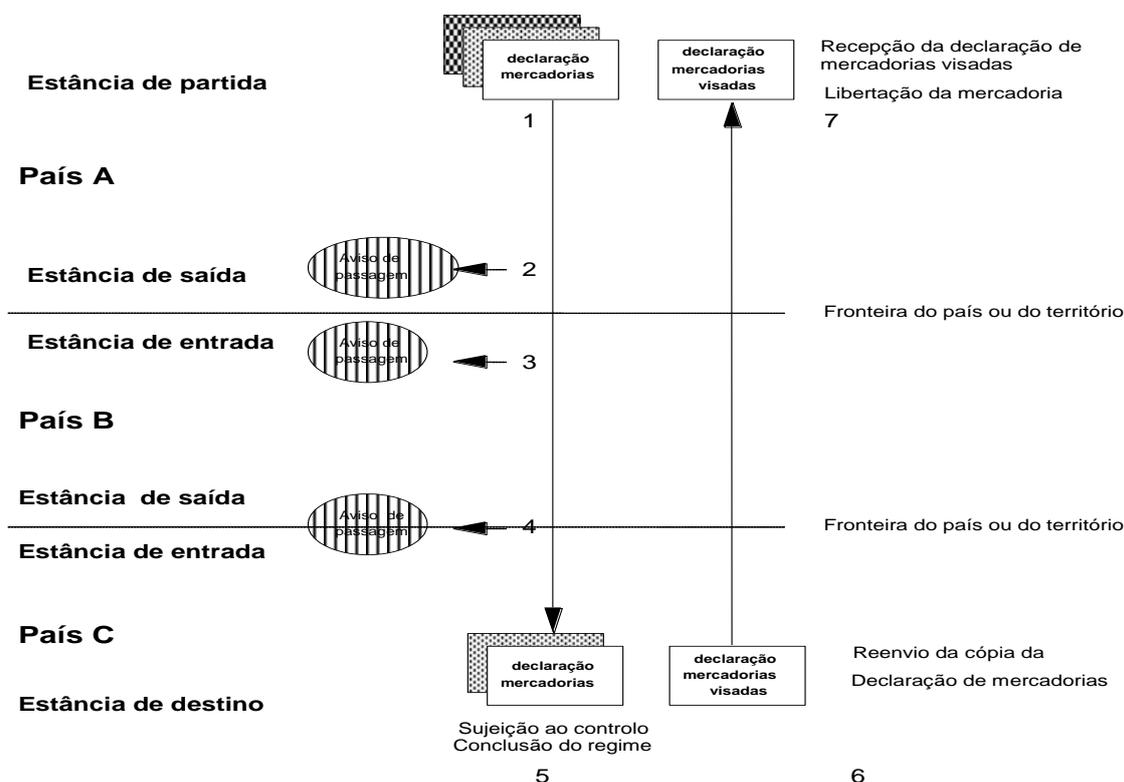
Quando a notificação da conclusão não é devolvida à estância de partida num trânsito nacional, algumas administrações não iniciam um procedimento de investigação e usam a garantia para o pagamento dos direitos e taxas, considerando que a pessoa responsável não cumpriu a obrigação de apresentar as mercadorias a estância aduaneira de destino dentro do tempo limite fixado. Numa operação de trânsito internacional coberta por uma garantia geral ou pelo menos válida para toda operação de trânsito, deve ser determinado em todos os casos o território aduaneiro no qual as mercadorias deixaram o controlo aduaneiro, para que os direitos e taxas sejam reclamados pelo território aduaneiro em causa, se necessário pelo uso da garantia que cobre a operação de trânsito.

Num trânsito internacional que atravessasse vários territórios aduaneiros, seria possível confiar a vigilância do desenrolar de todo o procedimento de trânsito à estância de partida. Se o trânsito se desenrola normalmente, o território aduaneiro atravessado não tem que tomar medidas especiais de vigilância; é exigido meramente o registo da entrada e da saída da unidade de transporte, de forma muito simplificada.

Se a declaração de mercadoria concluída não é retornada dentro do limite de tempo razoável, a estância de partida deve iniciar uma investigação. No caso de a investigação não produzir efeitos, o primeiro território aduaneiro onde a irregularidade pode ter tido lugar, teria então a responsabilidade de recuperar os direitos aduaneiros. A afixação de um simples aviso de trânsito identificando a unidade de transporte e a declaração ou declarações de mercadorias permite determinar o último território aduaneiro no qual a unidade de transporte foi vista. Em estâncias aduaneiras de controlo nacional justapostos, um único aviso para os dois territórios

aduaneiros limítrofes é suficiente. A notificação pode ser vantajosamente substituída por um procedimento informático (trânsito registado electronicamente, por exemplo). Este sistema internacional de trânsito faz mais sentido se combinado com uma garantia válida para toda a operação de trânsito aduaneiro.

Este sistema é representado esquematicamente no exemplo que se segue.



Comentários:

A estância aduaneira de partida assegura que recebe uma declaração de mercadoria devidamente visada para o efeito, conserva um exemplar da declaração para desencadear em tempo útil, se necessário, um procedimento de investigação (1).

Um aviso de passagem é deixado em cada estância aduaneira de passagem (2/3). Nas estâncias de controle nacionais justapostas, é suficiente um único aviso de passagem válido para os dois países em causa (acordo entre o país B e o país C) (4).

O aviso de passagem é simplesmente recolhido. Ele pode retomar toda a sua utilidade se forem necessárias investigações a fim de determinar em que território aduaneiro as mercadorias foram entregues. As Alfândegas nesse território procedem à recuperação dos direitos e taxas, se necessário usando a garantia.

Na estância aduaneira de destino (ou no domicílio do destinatário autorizado), as mercadorias são colocadas sob controlo aduaneiro e a declaração de mercadoria é visada e devolvida à estância aduaneira de partida (5/6).

A estância aduaneira de partida verifica que a declaração de mercadorias visada está em ordem e, se for o caso, desonera a garantia (7).

Outras possibilidades

- A gestão administrativa das declarações de mercadorias pode ser confiada a uma estância aduaneira “central”. Esta estância assegura que as declarações de mercadorias emitidas pelas estâncias de todos os territórios aduaneiros ou regiões estão completas e que as garantias possam ser desoneradas. Se necessário, esta estância procede também a investigações em nome da estância de partida. Esta centralização permite que o trabalho seja feito mais eficientemente, e de preferência de maneira informatizada.

- Cada administração aduaneira controla a entrada e a saída do seu território por meio de um comprovativo de entrada e um de saída da declaração de mercadorias; Assim a superintendência geral não é efetuada pela estância de partida. Este sistema tem também a vantagem, mas somente se a garantia for válida do início até ao fim da operação de trânsito (uma cadeia de associações de garantia, por exemplo). No caso contrário, exigir uma garantia específica para cada administração, limitaria consideravelmente o atractivo de um procedimento de trânsito internacional.

9.4. Inobservância do itinerário prescrito ou do tempo limite fixado

Prática Recomendada 25

No caso do itinerário não ter sido cumprido ou do prazo fixado não ter sido respeitado, não dará lugar à cobrança de direitos e demais imposições eventualmente exigíveis, desde que todas as outras condições tenham sido satisfatoriamente cumpridas.

Em conformidade com a Norma 15, as Alfândegas prescrevem um itinerário somente quando o consideram absolutamente necessário. Então, o itinerário prescrito deve ser seguido. Contudo, quando a mercadoria é apresentada na estância aduaneira de destino sem que o itinerário prescrito tenha sido seguido e o incumprimento dessa ordem é devido a circunstâncias justificadas de modo satisfatório para a estância de destino, as Alfândegas podem considerar que as condições prescritas foram observadas. O mesmo se aplica se o tempo limite prescrito pela estância de partida ou de passagem não tenha sido respeitado em razão de circunstâncias análogas.

No caso de incumprimento do itinerário prescrito ou de inobservância do tempo limite fixado, a Prática Recomendada 25 sugere não colectar os direitos e taxas eventualmente exigíveis, desde que todas as outras condições tenham sido cumpridas de modo satisfatório para as Alfândegas. Esta disposição não impede, contudo, as Alfândegas de impor uma multa se as condições prescritas no que concerne ao itinerário ou ao tempo limite, não forem respeitadas.

10. Acordos internacionais relativos ao trânsito aduaneiro

Prática Recomendada 26

As Partes Contratantes deverão considerar a possibilidade de aderirem aos instrumentos internacionais relativos ao trânsito. As Partes Contratantes que não estejam em condições de aderir a estes instrumentos internacionais deverão, no quadro de acordos bilaterais ou multilaterais que concluírem com vista a criar um regime de trânsito aduaneiro internacional, ter em conta as normas e práticas recomendadas no presente Capítulo.

Existem diversos instrumentos internacionais contendo disposições relativas ao trânsito aduaneiro. Os mais conhecidos são os seguintes:

- A Convenção Aduaneira sobre Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das cadernetas TIR (Convenção TIR), Genebra, 14 de Novembro de 1975.
- A Convenção sobre importação Temporária (Istambul, 26 de Junho de 1990)

A Convenção de Istambul reúne num único instrumento diversas facilidades na importação temporária de mercadorias. Por consequência ela não regula matéria do trânsito aduaneiro. Mesmo assim é mencionada aqui porque o seu Anexo A respeita, em particular, aos CARNETS ATA que compreendem também um sistema de trânsito internacional.

- A Convenção Aduaneira sobre CARNETS ATA para importação temporária de mercadorias (Convenção ATA), Bruxelas, 6 de Dezembro de 1961.

Os CARNETS ATA podem ser aceites para o trânsito de mercadorias em importação temporária que devem, à ida ou à volta, ser transportadas sob controlo aduaneiro, seja no território aduaneiro de importação temporária, seja num ou vários territórios aduaneiros ou países situados entre o de exportação e o de importação.

As partes contratantes da Convenção de Quioto que aceitem o Anexo Específico E, sobre Trânsito devem ter em consideração a possibilidade de aderir aos acordos internacionais acima mencionados ou aos instrumentos que os tenham substituído. As que não estão em posição de aderir devem, dentro do quadro dos acordos bilaterais ou multilaterais que elas concluiriam com vista a criar um regime de trânsito aduaneiro internacional, ter em conta as normas e práticas recomendadas do Anexo Geral (designadamente, Capítulo 5, sobre garantia) e o presente Capítulo relativo ao trânsito aduaneiro, e incluir nesses acordos as disposições enunciadas abaixo.

Quando veículos em trânsito atravessam a fronteira, as Alfândegas, sem prejuízo do seu direito de verificar as mercadorias, deveriam, regra geral, limitar como segue, as formalidades a cumprir na estância de saída (que pode não ser necessariamente a estância aduaneira de partida) ou a estância de entrada (que pode não ser a estância de destino).

- As Alfândegas deveriam controlar a presença da declaração de mercadorias e de seguida, visá-la, desde que, um acordo entre as partes contratantes assim o preveja. Se não for o caso, as Alfândegas devem emitir um aviso de passagem e efectuar verificações aleatórias para se assegurarem de que as medidas que visam garantir a integridade das mercadorias são observadas. A verificação aduaneira da carga ou das mercadorias deveria ser uma medida excepcional.
- Quando a estância aduaneira de saída ou de entrada remove o selo aduaneiro ou uma marca de identificação, por exemplo em ordem a examinar as mercadorias, ela deve mencionar as características da nova selagem ou marcas de identificação na declaração de mercadorias que as acompanha.
- As formalidades a cumprir nas estâncias de saída ou entrada devem ser reduzidas ou completamente suprimidas, desde que a desoneração das

obrigações decorrentes do trânsito aduaneiro seja dada pela autoridade competente, para a totalidade da operação de trânsito aduaneiro.

- Deve haver oportunidade de prever, entre as administrações aduaneiras dos territórios aduaneiros em causa, medidas de assistência mútua para controlar a exatidão dos documentos relativos as mercadorias transportadas em trânsito aduaneiro e a autenticidade da selagem aduaneira.

Na medida do possível, os controlos devem ser efectuados apenas nas estâncias de partida e de destino. Nas estâncias de entrada e de saída, os controlos devem, em princípio, ser limitados ao anúncio da passagem da unidade de transporte através da entrega de uma declaração sucinta do conteúdo das mercadorias destinada a facilitar as investigações em caso de irregularidade. Para as estâncias aduaneiras justapostas, as partes contratantes em causa podem acordar que a declaração seja emitida unicamente na estância de passagem a entrada. Se for necessário, a estância de passagem a saída pode então obter a informação desejada junto da estância aduaneira vizinha de passagem à entrada.

Apêndice I

Modalidades de aplicação

1. SUÍÇA

Expedidor autorizado e destinatário autorizado

No presente apêndice não se encontra descrito o regime que precede ou segue o trânsito aduaneiro. Contudo, se qualquer informação adicional puder ser útil para a aplicação do trânsito, os dados necessários figurarão aí. Os procedimentos aqui descritos têm apenas um objectivo informativo para as administrações que desejem atribuir um estatuto de expedidor ou destinatário autorizado. Elas podem inspirar-se nos procedimentos especiais para as partes autorizadas do Capítulo 3 do Anexo Geral como também do presente Apêndice e adapta-los em função das condições locais.

Condições gerais para outorgar o estatuto de expedidor ou destinatário autorizado

As Alfândegas podem admitir como expedidor ou destinatário autorizado qualquer pessoa sujeita às obrigações aduaneiras, desde que:

- tenham antecedentes satisfatórios;
- exportem ou recebam mercadorias regularmente;
- os seus domicílios sejam suficientemente perto da estância aduaneira competente para permitir que os controlos sejam feitos sem gerar excessivo trabalho administrativo;
- designem uma instalação e/ou local determinado para colocar sob controlo aduaneiro as mercadorias destinadas a expedição ou a recepção (a colocação das mercadorias sob controle aduaneiro é uma tarefa delegada no expedidor ou destinatário autorizado);
- os seus sistemas de gestão administrativa e operativos sejam organizados de tal maneira que o percurso de uma remessa possa ser verificado em qualquer altura sem falha, desde a chegada até à exoneração; que os dados enviados vinculem o expedidor ou o destinatário autorizado face às Alfândegas;
- providenciem às Alfândegas as infra-estruturas necessárias (secretárias, telefone);
- constituam uma garantia para assegurar o pagamento dos direitos e taxas em caso de irregularidade.

A garantia supramencionada é uma segurança válida até à extinção do estatuto e está sujeita a alterações de acordo com a evolução (solvabilidade da garantia, grande desenvolvimento do expedidor ou destinatário autorizado de modo a tornar necessário um aumento do grau de cobertura, por exemplo). Esta garantia é independente daquela que, nos casos aplicáveis, é exigida para o regime de trânsito. Enquanto esta última apenas cobre a operação de trânsito, a garantia global do expedidor autorizado serve para garantir outras operações (a perda de mercadorias nas instalações do destinatário autorizado depois da conclusão do trânsito aduaneiro, mas antes da introdução no consumo, por exemplo).

A autorização emitida pelas Alfândegas enuncia as condições de utilização do procedimento. Ao titular da autorização é exigido que notifique as Alfândegas de qualquer modificação das condições que constituem os fundamentos da autorização.

As Alfândegas podem recusar a autorização se a pessoa não oferecer garantia de que os procedimentos irão ser efectuados de acordo com as regras ou se a pessoa tiver cometido infracções graves ou reiteradas às regras aduaneiras ou fiscais.

Autorização

Se a pessoa que requer o estatuto de expedidor ou destinatário autorizado satisfaz as condições gerais, as Alfândegas procederão a um exame mais detalhado no seu domicílio. Nessa ocasião, as condições gerais acima mencionadas e as modalidades de aplicação do ou dos regimes aduaneiros em causa serão determinadas. Na ocorrência, as Alfândegas assumem também um papel de aconselhamento no desenvolvimento de um sistema que seja vantajoso para ambas partes. Para além das condições básicas acima mencionadas, os pontos seguintes poderão ser definidos:

- Estância aduaneira de controle que será a estância de contacto da pessoa para todos os assuntos aduaneiros;
- Âmbito de aplicação do estatuto de expedidor ou destinatário autorizado;
- Tipo de tráfego (exportação e trânsito; trânsito e desembarço aduaneiro para consumo; trânsito e colocação em regime de admissão temporária; etc., tráfego rodoviário; tráfego aéreo; tráfego aquático; etc.), exclusão eventual de certas mercadorias ou prescrição de obrigações especiais;
- Procedimento para notificar a chegada.

A notificação às Alfândegas da chegada da remessa por transmissão electrónica com toda a informação exigida. Para o regime de trânsito, tal notificação compreende um mínimo de dados, mas eles devem permitir a identificação da unidade de transporte, do tipo e quantidade de mercadoria em causa; As Alfândegas podem adicionar outras condições a esta notificação (indicação da obrigação e da presença de uma licença, por exemplo).

- Tempo de intervenção reservado as Alfândegas

Este lapso de tempo, a fixar individualmente, depende das condições locais assim como dos meios de transmissão. Pode ser da ordem de 30 minutos, mas algumas Alfândegas aceitam tempos mais curtos. Tem que se encontrar um equilíbrio razoável entre o tempo

suficiente para as Alfândegas avaliarem a situação e tomarem a decisão, por um lado, e por outro não fazerem esperar o operador desnecessariamente. Quando as Alfândegas são notificadas da remessa, têm um tempo de intervenção especificado para fazer saber à pessoa se pretendem proceder a um controle. Se as Alfândegas não se manifestam dentro do tempo de intervenção, a remessa é considerada liberada para o resto do procedimento (expedidor autorizado: o envio sob regime de trânsito pode ser desencadeado; destinatário autorizado: a descarga da unidade de transporte pode começar, sob reserva das modalidades de aplicação do regime que se faz seguir ao trânsito). Se as Alfândegas anunciam a sua intenção de proceder a um controle, esse controle será feito dentro de um prazo razoável, independente do tempo fixado para a intervenção aduaneira. O tempo limite de intervenção não deve prejudicar o direito das Alfândegas procederem a controles esporádicos.

- Informação na declaração das mercadorias;
- Método de identificação das mercadorias;

No regime de trânsito aduaneiro, o estatuto de expedidor ou destinatário autorizado necessita de certas indicações complementares quando do preenchimento da declaração ou quando da descarga das mercadorias.

- Responsabilidade

As pessoas responsáveis assim como a sua responsabilidade devem ser definidas. O expedidor/destinatário autorizado assegurará que o seu pessoal seja instruído sobre as exigências das Alfândegas.

- Controles Aduaneiros

Para além dos controles enunciados durante o tempo de intervenção e dos controles esporádicos, a pessoa autorizará as Alfândegas a examinarem a gestão dos dados e os documentos comerciais na medida do necessário para assegurar a observância dos dados prescritos.

- Tempo limite para a conservação dos documentos de suporte.

Expedidor autorizado

Generalidades

O procedimento aplicável ao expedidor autorizado é extensivo às mercadorias em livre circulação para as quais o expedidor autorizado é considerado sujeito às obrigações aduaneiras assim como às mercadorias sob controle aduaneiro.

Isto é válido para todos os regimes de trânsito (trânsito nacional, trânsito internacional).

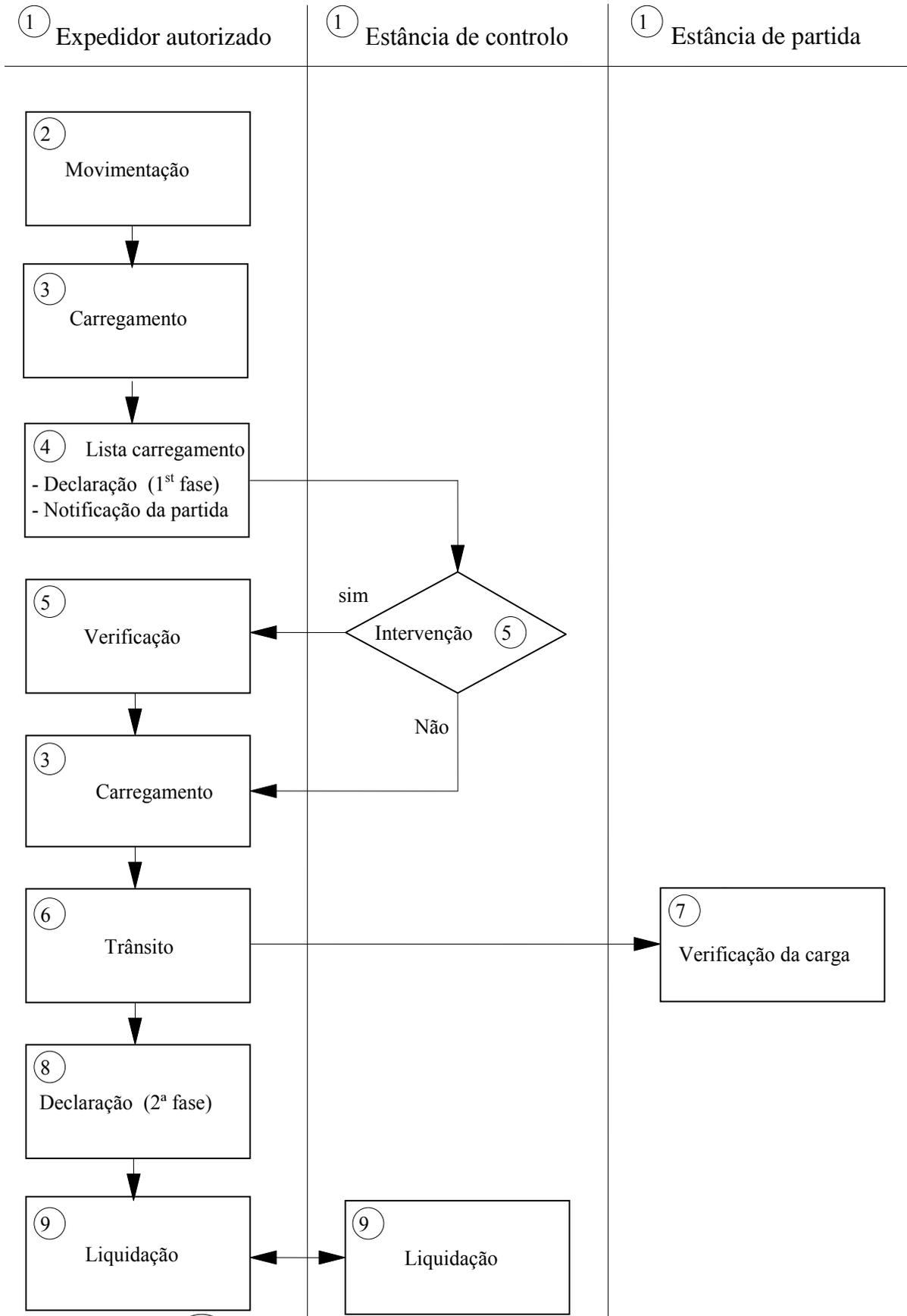
O expedidor autorizado assume certas tarefas na estância de partida, que podem variar de acordo com o regime trânsito (abertura da declaração de mercadorias, por exemplo) e, se necessário, é autorizado a selar a unidade de transporte, a menos que o procedimento em causa disponha de outra forma (TIR, por exemplo).

Em princípio, os direitos em questão são geralmente garantidos para todas as operações de trânsito, a menos que, nos procedimentos em causa, esteja disposto de outro modo (TIR, mercadorias de risco que necessitem de uma garantia separada para cada operação de trânsito).

Em matéria de selo colocado pelo expedidor autorizado, é determinante o Apêndice do Capítulo sobre trânsito aduaneiro.

Exemplo como o procedimento poderá ser executado

Neste exemplo, o procedimento aplicável ao expedidor autorizado engloba o regime de exportação (ou outro regime, se aplicável) e o procedimento de trânsito na partida.



(X) Os números nos círculos referem-se aos detalhes da descrição

1. Parceiros

Expedidor autorizado:

Expedidor autorizado indicado na autorização.

Estância aduaneira:

A estância aduaneira de controlo designada na autorização para assegurar o desenrolar do procedimento até às instalações do expedidor autorizado.

Estância de saída:

A estância aduaneira situada na fronteira do país de partida.

2. Movimentação

As mercadorias provenientes da livre circulação são conduzidas para o domicílio do expedidor autorizado com vista a um tratamento aduaneiro. Em caso de controle aduaneiro, o expedidor autorizado deve estar em condições de justificar a sua proveniência.

3. Carregamento

O carregamento na unidade de transporte pode começar antes da lista de carga ter sido enviada (4) ou somente depois de o tempo limite para a intervenção ter expirado ou após os controles aduaneiros (5).

As mercadorias podem também ser deixadas no meio de transporte de chegada ou ser transbordadas para outro meio de transporte.

As mercadorias do expedidor autorizado podem também consistir num acréscimo à mercadoria que se encontra já no meio de transporte (mercadorias já colocadas sob regime de trânsito por um outro expedidor autorizado, por exemplo).

4. Lista de carregamento (declaração 1ª fase e notificação da partida)

A lista de carga tem duas funções:

- (a) é a declaração simplificada de exportação, vinculativa, na primeira fase do procedimento de declaração e
- (b) vale simultaneamente como anúncio de partida e deve conter também os dados relativos ao transporte.

A lista de carga é geralmente enviada via transmissão eletrónica de dados para a estância aduaneira de controlo.

Conteúdo da lista de carga:

(a) para o **transporte global** (veículo, contentor, etc.)

- nome do expedidor (expedidor autorizado)
- data e hora da partida
- matrícula do veículo ou do contentor
- peso bruto global (peso da carga)
- número e tipo de declaração de mercadoria para o trânsito
- número e tipo de selo aduaneiro, sempre que justificável
- estância prevista de saída das mercadorias do território aduaneiro

(b) para cada remessa (lotes da lista de carga)

- identificação (por exemplo, número de referência + número de série)
- embalagem (marcas, número de série, tipo e número)
- exportador (nome, lugar)
- designação comercial usual das mercadorias
- massa bruta (peso bruto)
- indicação concernente à sujeição das mercadorias a uma licença de exportação
- país de destino
- tipo de desembaraço aduaneiro (exportação, fim dum regime de importação temporária, por exemplo).

A informação relativa à remessa pode estar contida na que respeita ao transporte global se for válida para o transporte na íntegra.

Em vez da lista de carga, pode utilizar-se a declaração de mercadorias se esta contiver a informação exigida (mercadoria unitária, por exemplo).

As mercadorias sujeitas a uma licença de exportação podem ser admitidas, desde que a licença esteja disponível nesta fase.

5. Intervenção e verificação

A lista de carga é uma declaração de mercadorias (por exemplo, regime de exportação definitivo) vinculativa. Logo quando do seu recebimento, a estância de controlo decide se quer efectuar uma verificação. Se sim, deve informar o expedidor autorizado da sua intenção dentro do prazo de intervenção determinado, se não, o transporte ou a carga podem ter lugar.

O prazo para intervenção só conta durante o período de atendimento da estância aduaneira. Quando as condições locais o permitem, podem ser acordados prazos de intervenção mais curtos. A hora da transmissão electrónica de dados para a estância aduaneira de controlo é determinante. O prazo expira tacitamente no fim do tempo de intervenção, que pode ser reduzido pela libertação expressa da estância aduaneira.

Em princípio, as verificações são feitas durante o período de atendimento da estância aduaneira de controlo, com base na lista de carga. As Alfândegas podem exigir documentos adicionais (ordem de transporte, facturas, por exemplo).

6. Trânsito

A declaração de mercadorias (trânsito) é estabelecida na base da lista de carga. Frequentemente, a lista de carga é apenas uma cópia da declaração de mercadoria complementada em consequência. Em princípio, são possíveis todos os tipos de desalfandegamento em trânsito, nos vários tráfegos (ver abaixo).

O expedidor autorizado deve avisar sem demora a estância aduaneira sempre que são constatados erros na carga ou outras irregularidades, depois da mercadoria ter sido expedida.

7. Controlo da carga

A estância aduaneira de controlo pode também efectuar controlos de carga através da estância aduaneira de saída do território aduaneiro em causa. As Alfândegas podem também assegurar-se de que a carga não foi modificada desde a notificação à estância aduaneira de controlo. Para efectuar esses controlos com carácter de excepção, as Alfândegas devem providenciar um período de atendimento mais longo (por exemplo, das 5 h à 22 h).

8. Declaração (2ª fase)

As remessas numeradas na lista de carga, devem em regra, ser declaradas no primeiro dia útil seguinte à notificação da partida. A declaração na fase 2 é também vinculativa.

As declarações devem fazer referência aos lotes da lista de carga (pela menção do número de identificação). A declaração na fase 2 pode também ser combinada com a fase 1.

9. Liquidação

A autorização deverá prescrever o tempo limite para a entrega de um exemplar da declaração de mercadorias (trânsito) à estância de controlo.

Trânsito nacional e trânsito internacional

Desalfandegamento no trânsito nacional

Para os desalfandegamentos em trânsito nacional de mercadorias provenientes de circulação interior livre e desalfandegadas na exportação, pode ser utilizado um sistema de trânsito muito simplificado. No modelo aqui exposto, o exportador pode beneficiar de um processo de exportação simplificado, permitindo-lhe declarar periodicamente (sob forma recapitulativa mensal, por exemplo), por meio informático, todos os dados exigidos pelas Alfândegas. Contudo, para permitir a recepção das mercadorias no momento da sua exportação efectiva, o exportador envia uma notificação por meio de um documento, tal como o boletim de entrega, contendo no mínimo a seguinte informação:

- número de identificação da remessa;
- embalagem (marcas, números, tipo e número);
- designação comercial usual
- peso bruto de toda a remessa;
- carimbo de dimensão variável contendo um mínimo de dados.

Esse carimbo (carimbo húmido, impresso através de computador, etc.) apostado pelo expedidor autorizado, confere ao documento comercial o carácter de declaração de exportação. Simplesmente completado por uma rubrica *ad hoc*, ele tem para além do mais, a função de documento de trânsito. Esse carimbo pode ser baseado no modelo seguinte, mas pode ser modificado em função das necessidades específicas do país.

EXPORTAÇÃO por Procedimento simplificado		Exportação
Licença de exportação	disponível	
Beneficiário do procedimento Numero da autorização		Exportação + Trânsito
Estância de controlo		
Equivalente para caução Em procedimento simplificado		Trânsito
Partida Data: DD.MM.AA Tempo-limite: 2 dias sem Selo aduaneiro	Descarga	

O original do documento de trânsito acompanha a remessa e, uma vez assinado pela estância aduaneira de destino, é devolvido à estância que o emitiu. Este documento simplificado de trânsito é válido somente para os desalfandegamentos no trânsito nacional.

Desembaraço aduaneiro no trânsito internacional

Procedimento de base

As mercadorias a submeter ao regime de trânsito não são apresentadas na estância aduaneira e as formalidades tem lugar nas instalações do expedidor autorizado. Como o expedidor autorizado assume certas funções delegadas pela estância de partida (sua estância de controlo), para além dos dados normalmente exigidos, ele completa a declaração de mercadorias (por exemplo, usando um carimbo húmido ou um procedimento informatizado) com as seguintes referências:

- identificação do território aduaneiro, estância aduaneira, número do documento de trânsito, data, expedidor autorizado e autorização;
- “procedimento simplificado”, eventual selagem aduaneira e tempo limite de trânsito.

O expedidor autorizado está dispensado da obrigação de assinar as declarações de mercadorias criadas via informática. No espaço para a assinatura ele escreve “dispensa de assinatura”. Um exemplar da declaração de mercadorias é remetido para a estância de controlo dentro do tempo limite fixado no acordo (por exemplo, o primeiro dia útil seguinte).

Caderneta TIR e Caderneta ATA

As cadernetas TIR devem ser apresentadas na estância aduaneira para o tratamento e validação da folha e do voucher. O transporte de mercadorias ao abrigo de caderneta TIR está sujeito às prescrições gerais e deve ser feito sob selagem aduaneira. As cadernetas ATA (folhas de trânsito) são tratadas da mesma maneira.

Trânsito no tráfego ferroviário

Se a linha férrea está sob o controlo do Estado, ela assume uma função de controlo no sentido de garantir que a remessa está conforme à ordem de transporte (nota de remessa) até uma estância de destino. O lugar de carregamento, respectivamente de preparação para a expedição, será acordado entre o expedidor autorizado e a estância aduaneira de controlo conforme o caso e o conceito de transporte ferroviário (expedidor autorizado com ligação ferroviária, carregamento livre na gare de expedição, etc.)

As Alfândegas podem renunciar a que a declaração de mercadorias seja apresentada. Ela é substituída com vantagem por um exemplar da guia de transporte internacional ou do boletim de envio do contentor, completada pela informação necessária (etiqueta ou pictograma "alfândega", aposição de carimbo que poderá conter o escudo do território aduaneiro, a estância aduaneira, número do carregamento, a data, o expedidor autorizado e número da autorização).

A estância aduaneira assegurará que o destinatário autorizado tenha submetido aos caminhos-de-ferro, as declarações de mercadorias assim como as remessas respectivas, não modificadas.

Trânsito no tráfego aéreo e no tráfego via marítima

O procedimento definido para o tráfego ferroviário pode ser aplicado ao tráfego aéreo e ao tráfego na via marítima, conforme as condições locais.

Destinatário autorizado

O procedimento aplicável ao destinatário autorizado estende-se às mercadorias transportadas para as instalações do destinatário autorizado sob o regime de trânsito.

Este princípio é válido para todos os regimes de trânsito (trânsito nacional, trânsito internacional).

O destinatário autorizado assume certas tarefas da estância aduaneira de destino que podem variar em função do regime de trânsito e, no caso concreto, procede à remoção da selagem aduaneira, a menos que as Alfândegas disponham de outro modo.

A movimentação das mercadorias até às instalações do destinatário autorizado efectua-se sob regime de trânsito com a declaração de mercadorias. O apuramento da declaração de mercadorias e remoção dos selos são confiados ao destinatário autorizado, a menos que o regime de trânsito ou as Alfândegas disponham de outro modo.

A notificação feita pelo destinatário autorizado à estância aduaneira deve cobrir a totalidade da carga do veículo. O destinatário deve comunicar, via transmissão electrónica de

dados, o nome comercial, data e hora de chegada, número da listagem de mercadorias (lista recapitulativa de todas as mercadorias contidas na declaração ou declarações de trânsito: esta lista de mercadorias será um importante documento para a subsequente introdução no consumo), número do dossier, identificação da unidade de transporte, número de embalagens, peso bruto, número, tipo e número de declaração de mercadoria de trânsito, e, no caso concreto, o número e tipo de selagem aduaneira.

A estância aduaneira dispõe de um tempo limite acordado para anunciar a sua intenção de proceder a um controle da carga ou a uma verificação física das mercadorias. Findo esse tempo limite, na ausência de notificação, a libertação da mercadoria é considerada aceite. O destinatário pode então romper a selagem e dispor da mercadoria sob reserva das condições aplicáveis ao regime, que segue ao trânsito aduaneiro (por exemplo, desalfandegamento para introdução no consumo). Para permitir a aplicação do regime que se segue ao trânsito todas as mercadorias devem ser inventariadas. Dependendo do regime de trânsito aplicado, a descarga da declaração de mercadorias pode ser total ou parcialmente confiada ao destinatário autorizado (por exemplo, menção da data de chegada e do resultado do exame das mercadorias, e, onde aplicável, os selos), a menos que o regime de trânsito (por exemplo, a caderneta TIR) ou as Alfândegas disponham de outra maneira.

Após a subsequente apresentação da declaração de mercadorias na estância aduaneira de controle, esta última autentica as menções de libertação (a menos que o procedimento de libertação seja da exclusiva competência das Alfândegas como para as cadernetas TIR). Esta autenticação não significa que as Alfândegas tenham verificado os dados, mas que os aceita. Se a libertação da declaração de mercadorias tenha que ser remetida para uma estância aduaneira de outro território aduaneiro (por exemplo, porque a estância aduaneira gera a garantia), esta autenticação é necessária porque a estância de partida geralmente não controla os destinatários autorizados domiciliados num outro território aduaneiro.

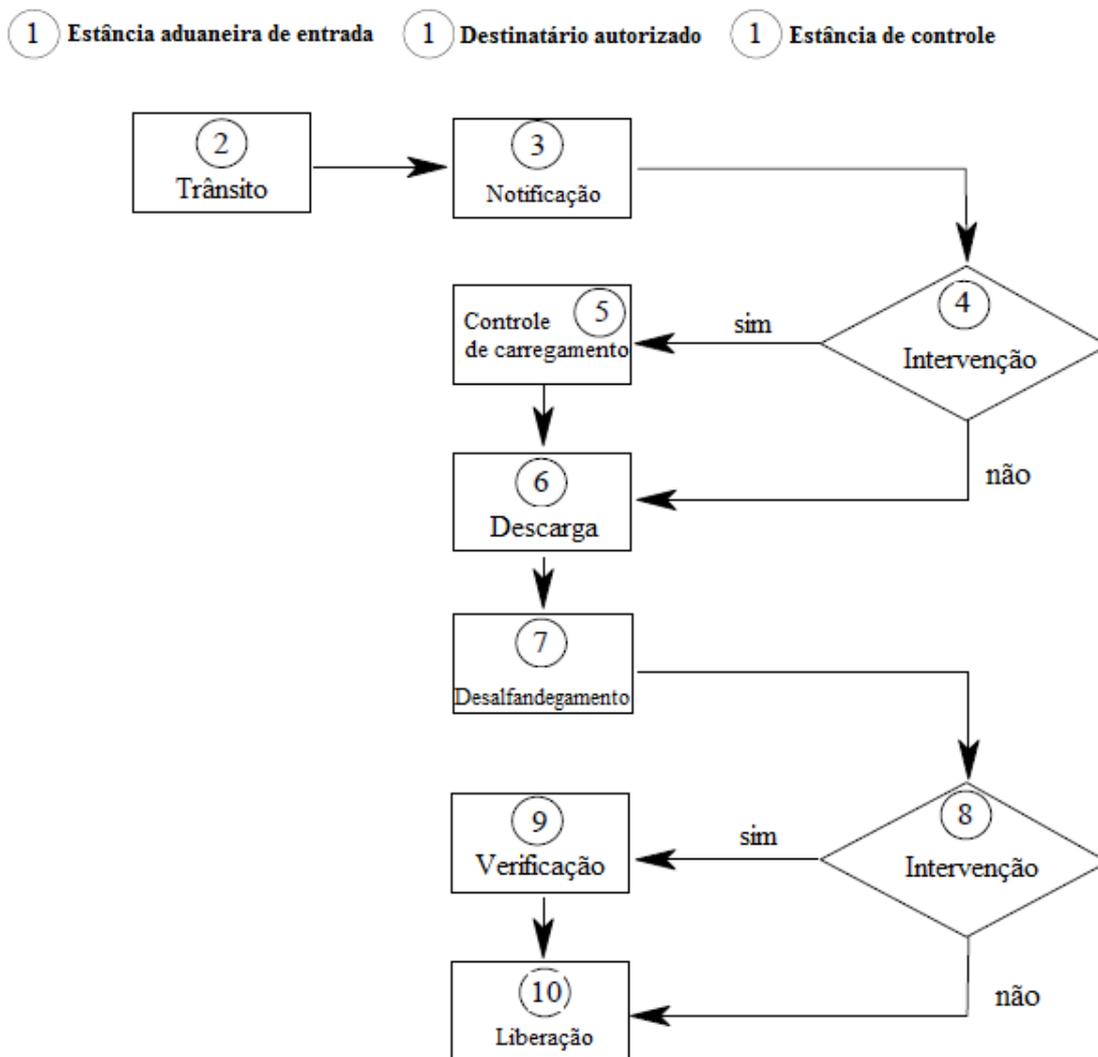
A libertação da garantia relativa ao regime de trânsito é da competência exclusiva da estância aduaneira, a menos que o regime de trânsito (por exemplo, caderneta TIR) disponha de outra maneira.

Mercadorias destinadas a um novo regime de trânsito

As mercadorias destinadas a um regime de trânsito subsequente devem ser designadas como tal na lista de inventário. Elas não podem ser objecto de qualquer manipulação. As mercadorias armazenadas nas instalações do destinatário autorizado são consideradas como estando sob controlo aduaneiro. Se a declaração de mercadorias apresentada à chegada já não é válida, a reexpedição para outra estância aduaneira interior, efectua-se com um documento de trânsito nacional.

Exemplo do desenvolvimento possível do processo

Neste exemplo, o procedimento aplicável ao destinatário autorizado engloba o regime de trânsito à chegada e o desalfandegamento para introdução no consumo (e sempre que aplicável, de outros regimes).



ⓧ Os números nos círculos referem-se aos detalhes da descrição

1. Parceiros

Estância aduaneira de entrada:

Qualquer estância aduaneira competente, situada na fronteira ou no interior

Destinatário autorizado:

Destinatário autorizado indicado na autorização

Estância de controlo:

Estância aduaneira designada na autorização para assegurar o desenvolvimento do procedimento no domicílio do destinatário autorizado.

2. Trânsito

São possíveis todos os tipos de desalfandegamento em trânsito, em todos os tipos de tráfego.

As Alfândegas determinam os tipos de tráfego para os quais a declaração de mercadorias pode ser dispensada (por exemplo, sempre que o manifesto de carga ferroviária, a carta de porte aéreo ou o manifesto funciona como declaração de mercadorias).

3. Notificação

O destinatário autorizado informa a estância aduaneira da chegada do transporte. Esta notificação, por transmissão electrónica de dados, deve conter os seguintes dados:

- Destinatário (destinatário autorizado)
- Data e hora de chegada
- Número da lista detalhada de mercadorias
- Número do dossier
- Identificação do veículo ou do contentor
- Número de embalagens
- Peso da carga (peso bruto)
- Número e tipo de declaração de mercadoria

- Sempre que aplicável, o tipo e número da selagem aduaneira.

O procedimento é regulado com cada destinatário autorizado em função das condições locais.

O aviso prévio, isto é, o anúncio, antes da chegada da mercadoria ao domicílio do destinatário autorizado, é admitido. Para os transportes regulares este pode ter a forma de aviso geral. A estância aduaneira deve ser informada imediatamente, da chegada efectiva das mercadorias; se as circunstâncias o permitem (transportes regulares – praticamente segundo um horário – de mercadorias específicas), basta que o destinatário autorizado que avise a tempo que a remessa foi cancelada ou sofre um atraso.

4/5 Controlo do carregamento

Sempre que a estância de controlo entende proceder a um controlo da remessa no domicílio do destinatário autorizado, ela comunica-o durante o tempo de ação aduaneira acordado, a partir do qual, o destinatário autorizado está habilitado a remover a selagem aduaneira e descarregar a mercadoria. O tempo de intervenção é geralmente de meia hora e é somente aplicável durante o período de atendimento da estância aduaneira. A hora da transmissão electrónica dos dados para a estância aduaneira é determinante. Quando as condições locais o permitam, podem ser acordados tempos de intervenção mais curtos. A decisão de controlar ou não a carga deve ser feita durante o tempo de intervenção. Contudo, o controlo pode ser feito mais tarde, mas ainda dentro de tempo razoável. O tempo de intervenção fixado não pode prejudicar o direito das Alfândegas efectuarem controlos sem aviso prévio.

6. Descarga

No fim do tempo de intervenção ou na execução do controlo da carga pela estância aduaneira, o destinatário autorizado pode descarregar as mercadorias e coloca-las nos locais designados na autorização. Ele pode, contudo, também deixar as mercadorias no meio de transporte de chegada ou transbordá-las.

Todas as mercadorias, incluindo aquelas que permanecem no meio de transporte de chegada ou que são transbordadas, devem ser inventariadas. O formato do inventário é fixado em concordância com o destinatário autorizado.

O destinatário autorizado deve avisar a estância aduaneira imediatamente, de qualquer falta ou excesso de mercadorias, mercadoria trocada ou outras irregularidades.

Para determinadas mercadorias, tais como as que estão sujeitas a controlos que não são da competência das Alfândegas (inspecção veterinária para animais, controle de plantas, etc.) são estabelecidas obrigações especiais, de acordo com as condições locais (armazenamento separado, trânsito com destino a uma estância aduaneira competente por exemplo).

7-10. Desalfandegamento, verificação e liberação

Estas operações em princípio integram-se no regime que se segue ao regime de trânsito.

Apêndice II

Modalidades de aplicação

2. COMUNIDADE EUROPEIA

O Novo Sistema de Trânsito

Informatizado (NSTI)

Introdução

Este capítulo começa por apresentar as vantagens do NSTI e as obrigações que dele decorrem tanto para operadores como para as Alfândegas. De seguida aborda o funcionamento do sistema.

Quais são as vantagens do NSTI para os operadores económicos?

Este sistema oferece muitas vantagens aos operadores económicos, designadamente:

- Uma melhor qualidade do serviço;
- Redução do tempo de espera nas Alfândegas porque a declaração é enviada antecipadamente por via electrónica;
- Maior flexibilidade na apresentação das declarações;
- Um apuramento mais rápido do regime de trânsito graças à utilização de uma mensagem informática em vez do reenvio do exemplar 5 em papel, o que permite uma libertação mais rápida da garantia;
- Uma redução de despesas elevadas ligadas ao sistema de declaração de mercadorias baseado na apresentação de documentos papel (procedimentos longos que envolvem muito tempo e esforço);
- Maior clareza do regime de trânsito, que é vantajoso para as trocas;
- Diminuição das esperas inúteis na estância de destino, para saber se as Alfândegas querem controlar ou não as remessas, já que a decisão será tomada antes da chegada das mercadorias.

Para além destas vantagens gerais, o NSTI apresenta igualmente um interesse suplementar para os expedidores autorizados. Com efeito, estes não terão mais de cumprir formalidades fastidiosas inerentes a um sistema baseado em documentos papel, porque todos os movimentos são directamente gerados pelo sistema.

Quais são as vantagens do NSTI para as Alfândegas?

Este sistema oferece numerosas vantagens para os serviços aduaneiros, designadamente:

- Melhoria da comunicação e da coordenação entre as administrações aduaneiras;
- Fim das operações repetitivas, que apenas deverão ser executadas uma vez, o que permite um ganho de tempo e elimina os riscos ligados à duplicação de informação.
- Criação de um sistema mais coerente, o que acelerará o processamento dos dados e, ao mesmo tempo, torna o sistema mais flexível.
- Harmonização dos critérios de funcionamento, o que elimina uma multidão de procedimentos internos e divergências de interpretação relativamente à forma como as regras devem ser implementadas.
- Disponibilidade de um sistema gerido directamente pelas Alfândegas, o que oferece maior segurança, permite um tratamento mais rápido das operações de trânsito, garante dados mais fiáveis e assegura um melhor acompanhamento dos movimentos.

É claro que os operadores beneficiam indirectamente das vantagens conferidas às Alfândegas pelo NSTI, e vice-versa.

Quais os operadores económicos que podem usar o NSTI?

Em princípio todos os operadores económicos podem usar o NSTI. É apenas necessário usar o processo de troca electrónica de dados (EDI), estabelecido para a comunicação com as alfândegas.

Quais são as obrigações das Alfândegas?

As Alfândegas deverão:

- Instalar infra-estruturas informáticas, ou adaptar o sistema existente, a fim de responder às exigências do NSTI, designadamente em matéria de compatibilidade com a Rede Comum de Comunicações (CCN/CSI);
- Criar uma instância encarregue de assegurar o bom funcionamento das aplicações informáticas (assistência);
- Formular e desenvolver medidas que garantam a integração do NSTI nos procedimentos e estruturas existentes;

- Programar e assegurar uma formação adequada dirigida ao pessoal aduaneiro e operadores.

Funcionamento

Principais elementos ou mensagens utilizadas numa operação NSTI

Antes de entrar em detalhes é útil mencionar quais os principais elementos e mensagens utilizadas numa operação NSTI:

- A declaração de trânsito, apresentada sob a forma de suporte papel ou formato electrónico.
- O número de referência do movimento (NRM), que é um número de registo único, atribuído pelo sistema a cada declaração para identificar o movimento.
- O documento de acompanhamento de trânsito, que acompanha as mercadorias da partida ao destino.
- A mensagem “aviso prévio de chegada”, que é enviada pela estância de partida para a estância de destino mencionada na declaração.
- A mensagem “aviso de passagem antecipada”, que é enviada pela estância de partida para a estância(s) de passagem declarada(s)¹ para notificar a passagem da remessa na fronteira.
- A mensagem “aviso de passagem de fronteira”, que é enviada pela verdadeira estância de passagem, à estância de partida, depois da verificação das mercadorias.
- A mensagem “aviso de chegada”, que é enviada pela verdadeira estância de destino para a estância de partida quando da chegada das mercadorias.
- A mensagem “resultados do controlo”, que é enviada pela verdadeira estância de destino para a estância de partida depois de as mercadorias terem sido verificadas.

Por outro lado, é importante compreender que o sistema cobre todas as combinações possíveis de procedimentos normais e simplificados, tanto na partida como na chegada.

Estância de partida

A declaração de trânsito é apresentada na estância de partida, quer sob a forma de documento papel (caso em que os dados são introduzidos no sistema pelo funcionário aduaneiro) quer na forma electrónica. As declarações electrónicas podem ser efectuadas a partir dos terminais postos à disposição dos operadores, nas estâncias aduaneiras de partida ou a partir das instalações dos operadores.

¹ Uma estância de passagem é uma estância aduaneira situada numa das fronteiras externas da UE ou num dos outros países que fazem parte da Convenção relativa a um Regime de Trânsito Comum.

Qualquer que seja a forma sob a qual a declaração é apresentada, ela deve conter todos os dados exigidos e respeitar as especificações do sistema, na medida em que o sistema codifica e valida os dados automaticamente. Se o sistema detectar alguma inconsistência nos dados, ele alerta. O operador será informado a fim de que possa fazer as necessárias correcções antes que a declaração seja definitivamente aceite.

Uma vez feitas as correcções a declaração é aceite, o sistema atribui o número único de registo à declaração, o número de referência do movimento.

De seguida, após eventuais verificações na estância de partida ou nas instalações do expedidor autorizado, e uma vez aceites as garantias, as mercadorias são colocadas sob o regime de trânsito. O sistema imprime os documentos de acompanhamento do trânsito e, sempre que se justifique, a lista dos produtos, seja na estância de partida, seja nas instalações do expedidor autorizado. Os documentos de acompanhamento devem acompanhar a mercadoria e ser presentes em qualquer estância de passagem assim como na estância de destino.

Logo que imprime esses documentos, a estância de partida envia simultaneamente um aviso prévio de chegada à estância declarada de destino. Esta mensagem contém principalmente as informações retiradas da declaração, permitindo à estância de destino verificar a remessa à chegada. A estância de destino deve poder dispor de todas as informações possíveis relativas à operação de trânsito para poder decidir com justiça e fiabilidade as medidas que convém tomar à chegada das mercadorias.

Se as mercadorias tiverem que passar por uma estância de passagem, a estância de partida envia também, um aviso prévio de passagem, de maneira a que a estância em causa tenha informação antecipada acerca da remessa e possa verificar passagem.

Estância de destino

À chegada, as mercadorias devem ser apresentadas à estância de destino (indirectamente por intermédio do destinatário autorizado ou directamente) juntamente com os documentos de acompanhamento do trânsito e a lista de produtos, sempre que se justifique. Tendo já recebido o aviso prévio de chegada, as Alfândegas com o conhecimento detalhado sobre a operação têm a possibilidade de decidir antecipadamente quais os controlos que são necessários.

Graças à introdução do número de referência do movimento, o sistema faz automaticamente aparecer aviso prévio de chegada correspondente à operação, com base no qual será decidida uma eventual acção ou verificação, e envia uma mensagem “de aviso de chegada”, para a estância de partida.

Depois de proceder aos controlos adequados, a estância de destino informa à estância de partida os resultados desses controlos por meio de mensagem de “resultado de controlo”, indicando as irregularidades eventualmente detectadas.

Essa mensagem é obrigatória para o apuramento da operação de trânsito e para a liberação das garantias constituídas para o movimento.

Estância de passagem

Quando as mercadorias chegam a uma estância de passagem, elas devem ser presentes às Alfândegas, juntamente com os documentos de acompanhamento, e sempre que se justifique,

lista de produtos. O aviso prévio de passagem, já disponível no sistema, é automaticamente localizado, através de uma simples identificação do número de referência do movimento, e a passagem das mercadorias pode assim ser autorizada. Um aviso de passagem de fronteira é então enviado para a estância de partida.

Mudança de estância de passagem ou de destino

Se as mercadorias transitam para uma outra estância que não a declarada, a mensagem inicialmente enviada para a estância de passagem declarada é inútil. Nesse caso a verdadeira estância de passagem envia uma mensagem para a estância de partida pedindo o aviso prévio de chegada, de maneira que possa aceder à informação relevante. Uma vez verificada a regularidade do movimento, ela envia o aviso de passagem de fronteira.

Do mesmo modo, as mercadorias podem ser apresentadas a uma outra estância de destino que não a declarada. Nesse caso, a verdadeira estância de destino envia uma mensagem para a estância de partida pedindo o aviso prévio de chegada, de maneira a dispor das informações necessárias respeitantes à remessa.

Em caso de mudança da estância de passagem ou de destino, as mensagens enviadas às estâncias declaradas são inúteis e permanecem em suspenso. É por isso, que o sistema envia automaticamente uma mensagem para as estâncias declaradas avisando-as onde e quando as mercadorias foram presentes, a fim de elas poderem validar ou anular essas mensagens.

Procedimentos simplificados: expedidor autorizado e destinatário autorizado

O recurso a estes dois procedimentos simplificados representa a utilização óptima dos recursos disponíveis no quadro do NSTI. A possibilidade de efectuar todos os procedimentos nas suas próprias instalações e trocar informação com as Alfândegas electronicamente é claramente a maneira mais rápida, confortável, segura e económica.

Naturalmente, para além de satisfazer os critérios normais exigidos para ser expedidor autorizado ou destinatário autorizado, o operador deve possuir um sistema informático adequado para troca das informações com as estâncias aduaneiras envolvidas. Com certeza, tal só pode funcionar se esses escritórios estiverem conectados ao NSTI.

Uma vez satisfeitos esses critérios, o NSTI permite ao expedidor autorizado:

- Criar a declaração de trânsito no seu próprio sistema informático;
- Enviar a mensagem da declaração correspondente, por via electrónica para a estância de partida sem que as mercadorias tenham que ser ali fisicamente apresentadas;
- Enviar e receber por via electrónica as subsequentes mensagens, nomeadamente os pedidos de rectificação da declaração, a notificação da aceitação e a notificação da colocação da mercadoria sob o regime de trânsito.

No que concerne aos destinatários autorizados o NSTI permite-lhes:

- Receber as mercadorias e os documentos de acompanhamento directamente nas suas instalações;
- Enviar a mensagem de “aviso de chegada” electronicamente, para as estâncias de destino competentes;
- Receber e enviar para as Alfândegas, via electrónica, as mensagens subsequentes relativas à autorização de descarga das mercadorias e a notificação dos resultados da descarga.

Estas vantagens fazem realmente do NSTI o sistema de trânsito do futuro.

____VW____