

Disclaimer: este Perguntas e Respostas **não** substitui as normativas e os manuais aduaneiros referentes ao tema. Este documento tem o fim de apenas orientar e em toda e qualquer hipótese de conflito de interpretação, as normativas e os manuais aduaneiros se sobrepõem ao apresentado na Live CCT VCP de 21 de julho de 2023.

Perguntas e Respostas – Foco no Importador e no Despachante Aduaneiro

- Quando a carga é refrigerada, o que e onde mencionar na desconsolidação? Isso tende a ser feito pelo *emissor do conhecimento*, no campo Special Handling Code. Mas, cada Aeroporto poderá adotar o próprio padrão (exemplo, solicitar diretamente através de formulários). Os Aeroportos, provavelmente, publicarão manuais sobre os procedimentos.
- Embalagem de madeira: existe um campo “Indicador de presença de partes e peças de madeira maciça”. O campo não é obrigatório.
 - O lançamento equivocado para “não” nesse campo por parte do Agente de Cargas ou pela Companhia Aérea foge da alçada da RFB em relação à seleção para verificação física por parte do MAPA
 - O MAPA não possui acesso ao CCT Aéreo
- Indicação do Recinto Aduaneiro de Destino (campo OCI): também existe campo específico; campo opcional. Se informado, o Recinto de Destino passa a visualizar a carga
 - Destaca-se que não lançar antecipadamente esse dado no CCT Aéreo não bloqueia a vinculação para um trânsito aduaneiro
 - Também se destaca que o Importador pode tomar a decisão de nacionalizar no próprio Aeroporto, sem gerar nenhum tipo de bloqueio, mesmo com o campo OCI preenchido para um Porto Seco
- “Número MANTRA” se torna o campo “Identificação para vinculação DI/DSI eletrônica/DTA/e-DMOV”
- Termo de entrada: existe um identificador em Viagens. Lembrando que na DUIMP, esse campo não será necessário
- RUC: não vem ao caso na maior parte das operações de importação; é um número para rastreabilidade internacional
- DTA: muda pouco; precisa utilizar o House não IATA; a lógica do SISCOMEX Trânsito continua a mesma; os Recintos precisarão utilizar a API Recintos para informar a saída e a chegada da carga

- Destaque para a questão de “carga pátio”: todos deverão ser mencionados como “armazenamento” no “tratamento origem” no Siscomex Trânsito (e no destino)
 - Art. 16 IN 102/94 x Art. 60, Par. 2º, Inciso I Lei 12350/10 x Art. 27 IN2143
 - Isso gerou o “cobrar ou não cobrar” armazenagem
- É obrigatória a informação da NCM? Não.
- Bloqueio de entrega relacionado à pendência de frete: a Receita Federal poderá baixar essa pendência, caso seja ilegal essa pendência
 - O bloqueio é via tela, um-a-um
 - Destaque o Agente de Cargas consegue bloquear de modo antecipado e o Perfil Importador consegue visualizar
 - Existe a possibilidade do Agente de Cargas inserir esse bloqueio a qualquer momento
 - Destaca-se que a Companhia Aérea não consegue bloquear o Master com Houses (como o Mercante). Apenas o bloqueio de um Master direto
 - Exceção feita a cargas consolidadas que serão removidas com base no Master
 - Esse bloqueio não impede o Registro da Declaração de Importação, tampouco o Trânsito Aduaneiro
- As informações que estão no CCT, como Termo, Data, e Quantidade precisam ser mencionadas na DI? Presume-se que as informações do Conhecimento estejam corretas. Então, para DI antes da chegada da carga, naturalmente, esses dados serão os utilizados
- TC1: como ficará o benefício para os OEAs? O Despacho Antecipado permanecerá conforme IN 680/06, Portarias Coanas 47/21 e 70/22 (OEA), ou seja, o registro da DI poderá ser efetuado após o embarque da carga no exterior e antes da chegada, e, concluído com a retificação de DI, quando da efetiva chegada da carga, para inclusão dos dados de chegada/prefixo e termo
- Medicamentos específicos (DSI Manual): no caso de Pessoa Física, será necessário solicitar ao Agente de Cargas a emissão do Conhecimento para conseguir preencher as informações (ANVISA exige? Caso o órgão aceite, pode-se imprimir um extrato do e-awb; ou o emitente)
 - Cada equipe local definirá o próprio procedimento
- Percíveis: a prioridade continua existindo, com tratamento em plantão. Não existe mudança procedimental quanto a isso

- Visualização do Conhecimento de Cargas no Perfil Importador: a partir da manifestação, mesmo antes da chegada da carga
 - Observou que algum dado está equivocado? Entre imediatamente em contato com o emissor do Conhecimento para corrigir no CCT Aéreo
- Extrato do CCT: o campo “Termo” não estava previsto para o Perfil Importador. Mas, o SERPRO fez essa adaptação e estará pronto para 02 de agosto. Destaca-se que esse campo está em tela para acesso do Representante Legal
- Não existe API para Perfil Importador nesse momento
- Em caso de DSIC por quebra de embarque, como ficará no CCT? Além do processo administrativo, a vinculação deve ser feita ao DSIC (se estiver disponível) ou pela RFB ou pelo Representante Legal. A partir disso, um(a) auditor(a)-fiscal fará a liberação para a entrega final
- Original 2 no CCT Aéreo? Tende a não mais existir, visto que a Receita Federal reconhece o e-AWB
- Como funcionará pesquisas para Masters duplicados? Não é necessário consultar a carga inteira como no MANTRA: consulta simplesmente pelo House no CCT Aéreo. Os números podem ser repetidos anualmente. Haverá consulta duplicada ao longo dos anos e a pessoa responsável pela pesquisa precisará checar qual é o processo que tem realmente interesse.
- Se ocorreu um erro de digitação do número ou a data do House, o Agente de Cargas precisará excluí-lo e enviar novamente (isso não é voltado para o Despachante Aduaneiro)
 - Se o arquivo é rejeitado, não existe para o CCT Aéreo
- Qualquer tipo de alteração pode ser feita até 4 horas antes da chegada da carga sem a aplicação do Gerenciamento de Riscos (GR) da RFB. Após esse momento, uma retificação por parte do Agente de Cargas acionará o GR da RFB.
 - Após a vinculação da DI ou da DTA, os dados a serem retificados pelo Agente de Cargas ou Companhia Aérea ficam limitados
 - Para desvincular, precisará realizar o cancelamento. Nem a RFB consegue fazer a desvinculação
 - Lembrete: o Despachante Aduaneiro não precisa se preocupar com os prazos de envio dos dados; a responsabilidade é do Agente de Cargas
 - Caso o Conhecimento não apareça no CCT Aéreo nesse prazo, isso, provavelmente, significa que o Agente de Cargas e ou a Companhia Aérea a carga não foi manifestada

- Para efeito de adaptação, durante 180 dias, as cargas podem ser manifestadas até a chegada da aeronave
 - Previsão de chegada de voos: RFB está analisando elaborar uma normativa para que seja mais rigorosa quanto à Companhia Aérea, visto que esse interveniente lança dados no sistema distante da realidade e prejudica o planejamento de todos
- Com relação a avarias, como será feita a visualização? As avarias estarão listadas no CCT Aéreo (via tela).
- Onde consultar o Tipo de volume (embalagem)? Precisar acessar os sistemas dos Aeroportos, se o Importador não avisou o Despachante Aduaneiro
 - A legislação obrigaria estar essa informação na Invoice ou no Packing List. Ou seja, é necessário buscar os dados para inserir na DI
 - Seria possível a RFB harmonizar essa orientação para evitar multas? A orientação dada no Webinar é que as partes (Importador, Agente de Cargas e Despachante Aduaneiro) se comuniquem para que o dado efetivamente seja prestado corretamente. Deve-se recordar o Regulamento Aduaneiro quanto a esse dado “tipo de embalagem”. Não é plausível solicitar à RFB a não aplicação de multas quando é constatado um erro incontestado desse tipo. De qualquer maneira, essa aflição dos Despachantes Aduaneiros e dos Importadores será levada internamente para análise.
- Bloqueio de cargas por intempestividade (exemplo, lançamento do Conhecimento pelo Agente de Cargas fora do prazo): desbloqueio automático em 24 horas
 - O tempo não pára de correr no fim de semana
- AOG: prevista a prioridade em normativa; “entrega direta”
 - CNPJ é obrigatório; um representante no Brasil é necessário, visto que o sistema está desenhado para isso
 - Lembrete: voo charter (não regular) continua no MANTRA
- Endosso de Conhecimento: previsto na Instrução Normativa no CCT, replicando o que está descrito nos Manuais Aduaneiros
- Carta de Correção (CCA): não existirá mais esse documento, sendo que as retificações devem ser realizadas, com ou sem a intervenção da RFB de acordo com o cenário, no CCT Aéreo
 - Destaca-se que não existe uma validação entre sistemas quanto ao CNPJ Consignatário (CCT Aéreo x DI)

- Lembrete: solicitar CNPJ Consignatário para Importadores com Radar “estourado” pode levar à intervenção da RFB por suspeita de interposição fraudulenta; e, conseqüentemente, todas as sanções cabíveis
- O cenário de Remessas Expressas não está incluído nesse momento do CCT Aéreo; apenas segundo semestre de 2024
 - As remessas descaracterizadas não gerarão bloqueios no CCT
- Trânsito aéreo está incluso no CCT Aéreo? Sim. No Conhecimento, deve ser mencionado qual é o aeroporto de destino. Ocorreu uma simplificação brutal da “DTA Aérea”
 - Segundo a normativa, é necessário lançar o destino final; caso contrário, o Aeroporto de origem pode exigir uma autorização por escrito do Consignatário, autorizando esse trânsito aduaneiro
- Os Aeroportos devem cobrar documentos em papel para a saída da carga? Teoricamente, não.
- Quanto ao “TC4”, é necessário observar os procedimentos com cada Aeroporto, visto que os tratamentos de cargas não existem como no MANTRA

Quando um erro do sistema for constatado, a equipe local da RFB deve ser acionada para que seja tratado de maneira prioritária. Toda virada de sistema possui erros, mas a RFB buscará minimizá-los para não gerar prejuízos aos envolvidos.

Organização: SINDASP



Documento elaborado em parceria com a Unidade de Viracopos da Receita Federal do Brasil com o objetivo de elucidar algumas dúvidas relacionadas ao novo sistema de controle e cargas de trânsito no modal aéreo.