

# MODELOS ADUANEIROS GLOBAIS & COOPERAÇÃO ADUANEIRA

## RECOMENDAÇÕES PARA O BRASIL



Confederação Nacional da Indústria  
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA



MODELOS  
ADUANEIROS  
GLOBAIS &  
COOPERAÇÃO  
ADUANEIRA

RECOMENDAÇÕES PARA  
O BRASIL

**CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI**

*Robson Braga de Andrade*

Presidente

**Gabinete da Presidência**

*Teodomiro Braga da Silva*

Chefe do Gabinete - Diretor

**Diretoria de Desenvolvimento Industrial**

*Carlos Eduardo Abijaodi*

Diretor

**Diretoria de Relações Institucionais**

*Mônica Messenberg Guimarães*

Diretora

**Diretoria de Serviços Corporativos**

*Fernando Augusto Trivellato*

Diretor

**Diretoria Jurídica**

*Hélio José Ferreira Rocha*

Diretor

**Diretoria de Comunicação**

*Ana Maria Curado Matta*

Diretora

**Diretoria de Educação e Tecnologia**

*Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti*

Diretor

# MODELOS ADUANEIROS GLOBAIS & COOPERAÇÃO ADUANEIRA

## RECOMENDAÇÕES PARA O BRASIL



Brasília, 2020



Confederação Nacional da Indústria  
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

© 2020. CNI – **Confederação Nacional da Indústria.**

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

**Gerencia Executiva de Assuntos Internacionais**

FICHA CATALOGRÁFICA

---

C748m

Confederação Nacional da Indústria.

Modelos aduaneiros globais & cooperação aduaneira recomendações para o Brasil / Confederação Nacional da Indústria. – Brasília: CNI, 2020.

73 p. : il.

1.Comércio Internacional. 2. Praticas Aduaneiras I. Título.

CDU: 338.45

---

CNI  
Confederação Nacional da Indústria  
**Sede**  
Setor Bancário Norte  
Quadra 1 – Bloco C  
Edifício Roberto Simonsen  
70040-903 – Brasília – DF  
Tel.: (61) 3317-9000  
Fax: (61) 3317-9994  
<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/>

**Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC**  
Tels.: (61) 3317-9989/3317-9992  
[sac@cni.org.br](mailto:sac@cni.org.br)

# LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS E TABELAS

<b>GRÁFICO 1</b> - TIPO DE ORGANIZAÇÃO ADUANEIRA .....	22
<b>TABELA 1</b> - PILARES DE <i>BENCHMARKING</i> GLOBAL.....	24
<b>TABELA 2</b> - MODELOS OPERACIONAIS.....	30
<b>TABELA 3</b> - TEMPO DE ESPERA COM A OTIMIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES .....	32
<b>FIGURA 1</b> - OS CINCO ESTÁGIOS DO PORTAL ÚNICO UN-ESCAP/UNECE .....	38
<b>TABELA 4</b> - PORTAL ÚNICO DA SUÉCIA – ABORDAGEM COORDENADA E HOLÍSTICA.....	39

# LISTA DE ABREVIACÕES E TERMOS

Abreviação/termo	Descrição
OEA	Operador Econômico Autorizado
CNI	Confederação Nacional da Indústria – Brasil
GCF	Gestão Coordenada de Fronteiras
TLC	Tratado de Livre Comércio
ITOC	Centro Integrado de Identificação e Operações da Nova Zelândia
KGH	KGH Global Consulting
KPI	Indicador-Chave de Desempenho
ARM	Acordo de Reconhecimento Mútuo
Confac	Comitê Nacional de Facilitação do Comércio
OAG	Outras Agências Governamentais (Órgãos Anuentes)
PPP	Parceria Público-Privada
ROI	Retorno sobre o Investimento
PME	Pequenas e Médias Empresas
TEU	<i>Twenty-Foot Equivalent</i> (Unidade equivalente a vinte pés para medir a capacidade de carga de um navio em contêineres padrão de 20 'de comprimento / 8 pés de altura)
AFC	Acordo de Facilitação de Comércio
TRS	<i>Time Release Study</i> (Estudo do Tempo de Liberação)
TT(P)	(Programa) <i>Trusted Trader</i>
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OMC	Organização Mundial do Comércio

---



# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>9</b>
<b>SUMÁRIO EXECUTIVO.....</b>	<b>11</b>
<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>15</b>
<b>2 PADRÕES ADUANEIROS: ESTRUTURAS INSTITUCIONAIS E DE GOVERNANÇA.....</b>	<b>19</b>
2.1 Modelos Aduaneiros Organizacionais .....	19
2.2 Principais competências aduaneiras e pilares das boas práticas.....	22
<b>3 POLÍTICAS DE FACILITAÇÃO COMERCIAL: BOAS PRÁTICAS ADUANEIRAS .....</b>	<b>27</b>
3.1 Desempenho organizacional e operacional .....	28
3.1.1 Gestão de riscos.....	34
3.1.2 Gestão coordenada de fronteiras .....	35
3.1.3 Cooperação aduaneira-comercial.....	40
3.1.3.1 Diálogo entre empresas aduaneiras e cocriação de políticas.....	40
3.1.3.2 Programas de Operador Econômico Autorizado/ <i>Trusted Trader</i> .....	45
3.2 Estrutura de TI e Proteção de Dados .....	47
<b>4 CONCLUSÃO .....</b>	<b>51</b>
<b>ANEXO A – MEDIÇÃO DO DESEMPENHO OPERACIONAL.....</b>	<b>55</b>
<b>ANEXO B – IDENTIFICAÇÃO E GESTÃO DE RISCOS .....</b>	<b>59</b>
<b>ANEXO C – COOPERAÇÃO ADUANEIRA-COMERCIAL PARA UMA POLÍTICA EFICAZ .....</b>	<b>63</b>
<b>ANEXO D – SATISFAÇÃO DO CLIENTE/COMERCIANTE E COLETA DE <i>FEEDBACK</i> .....</b>	<b>67</b>
<b>ANEXO E – BENEFÍCIOS COMUNS DOS PROGRAMAS.....</b>	<b>69</b>
<b>ANEXO F – PAÍSES QUE SÃO EXEMPLOS DE INFRAESTRUTURA DE TI.....</b>	<b>73</b>



47

QOCT-18

9

社 区

# APRESENTAÇÃO

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) entende que, por meio da cooperação aduaneira, é possível equilibrar, de um lado, controle e segurança, e, de outro, facilitação e agilidade do comércio internacional. Nesse contexto, a capacidade de respostas eficazes aos atuais desafios das autoridades alfandegárias cresce a partir de um ambiente de confiança no setor privado.

O estudo *Modelos Aduaneiros Globais & Cooperação Aduaneira: Recomendações para o Brasil* destaca modernas formas de gestão das alfândegas em diferentes países. A intenção é contribuir para a necessária melhoria organizacional e operacional na aduana brasileira.

Se implementadas, as sugestões presentes na publicação podem servir para que a alfândega do Brasil, incluindo outros órgãos e agências de fronteira, aprofunde suas relações com as empresas em benefício de um comércio exterior mais seguro, estável e ágil.

Boa leitura.

**Robson Braga de Andrade**

Presidente da CNI



# SUMÁRIO EXECUTIVO

Empresas e governos compartilham de um objetivo comum: o crescimento impulsionado pelo comércio por meio do aumento da competitividade. Nesse sentido e por meio da facilitação do comércio, o diálogo e a estreita parceria entre os setores público e privado são fundamentais.

O objetivo deste estudo é destacar experiências internacionais que possam servir como boas práticas e inspiração para futuras melhorias no ambiente aduaneiro brasileiro rumo à excelência global.

O estudo destaca o fato de que o setor privado desempenha um papel importante na identificação de entraves de burocracia e oportunidades de facilitação do comércio para aumentar os fluxos comerciais transfronteiriços, além de ser um potencial aliado estratégico e influente na implementação de reformas governamentais.

Para isso, são apresentadas quatro categorias principais de desenho institucional para gestão de fronteiras e as respectivas interações de cooperação com o setor privado: Departamento Ministerial, Agência Aduaneira, Autoridade Fiscal e Aduaneira e Serviço de Proteção de Fronteiras. Embora o último modelo seja o mais popular entre os governos atualmente, deve-se observar que ele apresenta fragilidades em relação à cooperação com o setor privado.

A análise envolveu modernos modelos organizacionais e operacionais das alfândegas e incluiu exemplos interessantes de países, como Holanda, Japão, Índia, África do Sul, Espanha, Dinamarca, Suécia, Coreia do Sul, China, Emirados Árabes, Nova Zelândia, Estados Unidos, Austrália, Canadá e do próprio Brasil. A capacidade de gestão de risco e inteligência totalmente competente e eficaz é identificada, entre as alfândegas analisadas, como parte da “espinha dorsal” de operações bem-sucedidas nas fronteiras.

Como a gestão de riscos e os prazos de desembaraço aduaneiro subsequentes são determinados, em grande parte, pelo elo mais fraco de uma cadeia de processamento nas fronteiras, deve haver cooperação e compartilhamento de informações entre todas as agências envolvidas.

Nesse sentido, a maioria dos países possui várias outras agências governamentais que atuam na liberação de mercadorias e nos chamados Acordos de Nível de Serviço, autorizando a administração aduaneira a atuar em seu nome. Note-se que as administrações aduaneiras avançadas medem seu desempenho por meio de indicadores-chave de desempenho estratégicos e operacionais.

O estudo aborda vários mecanismos para aprofundar as relações já existentes entre a Alfândega e o setor privado. O estabelecimento de Centros de Excelência e Especialização e de Memorando de Entendimento provaram ser úteis nesse sentido. Além disso, a política de cooperação claramente se fortaleceu em vários países por meio de iniciativas como estruturas avançadas de grupos de cooperação, seminários conjuntos, nomeação de um *ombudsman* do cliente, interação com o cliente pelo celular, pesquisas de satisfação e destacamentos. Além disso, o Acordo de Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC) prevê que os comerciantes comentem as propostas de emendas às leis e regulamentos. Existe um amplo consenso de que o setor privado deve fazer parte do Comitê Nacional de Facilitação do Comércio.

Por fim, o estudo destaca as oito principais recomendações para o Brasil:

- 1) Realização de um Estudo do Tempo de Liberação+ (*Time Release Study+*), que vá além dos serviços aduaneiros, a ser realizado a cada dois anos.
- 2) Cocriação entre empresas e alfândegas, incluindo mapeamento e reengenharia avançados dos processos de negócios.
- 3) Diálogo aduaneiro-comercial na medição do desempenho aduaneiro.
- 4) Centralização das operações aduaneiras para promover uma abordagem global em relação à padronização, à transparência e à previsibilidade.
- 5) Incorporação de pelo menos dez principais benefícios para operadores econômicos autorizados como vantagens rápidas a serem implantadas no Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA), tais como:
  - Declaração Periódica.
  - Pagamento diferido de impostos.
  - Declaração antecipada.
  - Integração OEA ao Portal Único de Comércio Exterior.
  - Autoinspeção.
  - Acordos de reconhecimento mútuo com o maior número possível de parceiros comerciais.
  - Via rápida na fronteira e em todas as interações com os respectivos órgãos governamentais.
  - Janela única (Portal Único), liberação automática.
  - Reembolso automático de créditos tributários.
  - Redução da exigência de garantias e taxas administrativas.
- 6) Um sistema de avaliação de risco totalmente automatizado.
- 7) Ambiente favorável ao comércio eletrônico, com um sistema simplificado de declaração de exportações.
- 8) Iniciar um projeto para avaliar as rotinas de contingência, emergência e catástrofe na gestão de fronteiras para alavancar a cooperação entre empresas e alfândegas e para melhorar a qualidade da redução dos riscos para as cadeias de abastecimento.







# 1 INTRODUÇÃO



Apesar da crescente ameaça de guerras comerciais, do aumento do protecionismo e de tendências relacionadas, como o *Brexit*, o comércio internacional é um mecanismo propulsor chave do crescimento do produto interno bruto (PIB) global. Ao mesmo tempo em que vem se transformando por cadeias de abastecimento e valor mais sofisticadas, pelo aumento do comércio eletrônico e pelo surgimento de tecnologias digitais, como inteligência artificial e *blockchain*.

Essas tendências trazem desafios e oportunidades para os países e os órgãos aduaneiros, além de oferecerem a promessa de uma transformação rumo a uma distribuição mais abrangente do comércio, por meio da conexão com uma base mais ampla de empresas de todos os tamanhos.

Nesse contexto, é vital que os órgãos aduaneiros continuem se esforçando para aumentar a competitividade nacional, fomentando a facilitação do comércio – removendo as ineficiências fronteiriças e tornando o comércio transfronteiriço mais fácil, mais rápido e menos dispendioso. Cumprimento e facilitação do comércio são dois lados da mesma moeda e, à medida que o crime internacional transfronteiriço aumenta e se torna mais integrado e coordenado (comprometendo a segurança e a proteção dos cidadãos), esses dois lados podem ser alcançados com o uso de sistemas e processos aduaneiros sofisticados. As administrações aduaneiras modernas já estão se beneficiando dos avanços tecnológicos e dos controles aduaneiros mais eficientes e eficazes.

Segundo a Organização Mundial das Alfândegas (OMA), existem 84 programas operacionais de OEA no mundo, e outros 19 em desenvolvimento a serem lançados. Além disso, existem 35 programas de conformidade operacional (*Trusted Trader*). Isso significa que, no total,

76% dos Estados-membros da OMA<sup>1</sup> possuem esses programas. Além disso, existem hoje 74 Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) bilaterais de OEAs e quatro ARMs regionais em operação, enquanto existem outros 65 ARMs em negociação. Em resumo, os ARMs, enquanto instrumento, estão decolando em nível global. Os ARMs da próxima geração entre os sofisticados programas de OEA e *Trusted Trader* também são mais conclusivos e valiosos para governos e empresas de OEA do que acordos antigos<sup>2</sup>. Atualmente, há pouco mais de 80 países que afirmam ter sistemas operacionais; aproximadamente 20 poderiam realmente ser definidos como portais únicos nacionais em larga escala, enquanto outros atendem a vários níveis de portais nacionais de comércio<sup>3</sup>. Além disso, muitos países estão atualmente no processo de implementar novas reformas no gerenciamento de fronteiras como parte de seu compromisso com o Acordo de Facilitação da OMC.

Como declara o presidente do Conselho da OMA no *Relatório Anual de 2018* da organização: os formuladores de políticas precisam ser prudentes, olhar além do cenário imediato e se preparar com eficiência a longo prazo. As tendências supramencionadas continuarão a se desenvolver durante os próximos cinco a dez anos e, portanto, é fundamental que as agências de fronteira continuem a evoluir e progredir em paralelo.

Existe amplo consenso de que o setor privado tem papel fundamental a desempenhar no apoio aos governos, identificando desafios e oportunidades locais para aprimorar os vínculos logísticos e comerciais com as cadeias globais de valor. Os empresários ocupam um lugar de destaque para assessorar reformas eficazes em prol de um comércio transfronteiriço mais seguro, harmonizado e estável. Os países que promoverem maior cooperação entre o governo e o setor privado e que conseguirem se adaptar com agilidade serão os futuros vencedores.

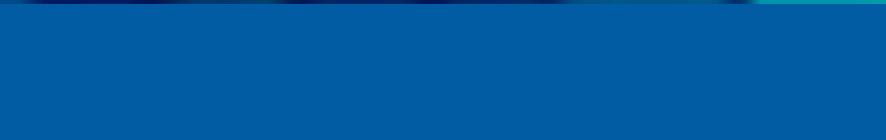
Nesse contexto, este estudo tem como objetivo fornecer *insights* sobre boas práticas em diferentes modelos aduaneiros e na cooperação entre empresas e alfândega, como inspiração para fomentar a facilitação comercial eficaz em benefício dos negócios brasileiros e da economia do país. Para este fim, a seção 2 traz uma avaliação de vários modelos aduaneiros organizacionais e operacionais. A seção 3 trata das melhores práticas de facilitação do comércio e exemplos interessantes de países junto aos três domínios que se reforçam mutuamente: gestão de riscos, gestão coordenada de fronteiras e parceria aduaneira-comercial, incluindo os programas de *Trusted Trader*. Posteriormente, serão apresentadas várias recomendações a fim de se avançar no diálogo com o governo brasileiro.

1 A OMA possui 182 países-membros, representando 98% do comércio mundial.

2 Organização Mundial das Alfândegas: *AEO Compendium* (2019).

3 Banco Mundial: *Doing Business Review*.





# 2 PADRÕES ADUANEIROS: ESTRUTURAS INSTITUCIONAIS E DE GOVERNANÇA



## 2.1 MODELOS ADUANEIROS ORGANIZACIONAIS

Os acordos de gestão de fronteiras, no mundo todo, mostram ampla diversidade em suas estruturas e configurações organizacionais. Enquanto, em alguns países, algumas ou todas as funcionalidades da Alfândega estão consolidadas em uma agência independente, em outras a Alfândega foi fundida com várias outras agências; os exemplos mais comuns são a Polícia de Fronteira e os respectivos Departamentos de Imigração, Agricultura, Alimentação e Saúde. Existe clara tendência, cada vez mais frequente, de fusão das várias agências governamentais em órgãos integrados, na tentativa de facilitar políticas e tornar as operações mais abrangentes, além de otimizar o aproveitamento dos recursos.

As principais organizações de gestão de fronteiras são geralmente classificadas em quatro categorias principais, cada uma com as próprias vantagens e desvantagens passíveis de discussão, dependendo das especificidades do país:



**Categoria “Departamento Ministerial”** – indica que a administração aduaneira é um departamento, agência ou divisão dentro de um Ministério, tais como o Ministério das Finanças, o Ministério da Ação e Contas Públicas ou o Ministério do Interior. Os países com esse modelo aduaneiro incluem Holanda, Japão, França e Índia.

- Vantagens:
  - a) Oportunidade de uma abordagem política coerente e abrangente; conseqüentemente, mais fácil de implementar um portal único e o gerenciamento coordenado de fronteiras.
  - b) Frequentemente, com recursos relativamente bons.
- Desvantagens:
  - a) Risco de perder o contato com as realidades e atividades diárias de fronteira, resultando em uma abordagem operacional mais teórica do que prática.
  - b) Risco de limitar o envolvimento do setor privado apenas ao mais alto nível estratégico, reduzindo as experiências e as contribuições práticas do setor privado no debate sobre políticas.



**Categoria “Agência Aduaneira”** – indica que a administração aduaneira é um Ministério ou comitê autônomo, ou uma agência independente, mesmo se afiliada a um Ministério. Os países com esse modelo alfandegário incluem, por exemplo, a Suécia, a Coreia do Sul, a China, a Nova Zelândia e os Emirados Árabes Unidos.

- Vantagens:
  - a) Profundo conhecimento das realidades aduaneiras na prática.
  - b) Bem posicionado para implantar com sucesso os programas de OEA e *Trusted Trader*.
  - c) Relativamente mais engajada na cooperação aduaneira bilateral, regional e global e nas boas práticas.
  - d) Bem-posicionada para a cooperação prática com o setor privado no desenvolvimento de processos/procedimentos e reformas.
- Desvantagens:
  - a) Relativamente fraca em política estratégica.
  - b) Risco de uma cultura de fiscalização (repressiva) em vez de facilitação do comércio.
  - c) Risco de falta de recursos.
  - d) Não está bem posicionada para conduzir uma reforma do portal único ou a gestão coordenada de fronteiras.



**Categoria “Autoridade Fiscal e Aduaneira”** – indica que a administração aduaneira é um pilar de uma agência na qual as autoridades aduaneiras e fiscais estão integradas. Os países com esse modelo aduaneiro incluem, por exemplo, Argentina, Brasil, México, África do Sul, Portugal, Espanha, Reino Unido e Dinamarca.

- Vantagens:
  - a) Uso mais eficiente dos recursos Aduaneiros e Fiscais e operações integradas mais eficazes.
  - b) Bom entendimento das complexidades das operações de grandes empresas.
  - c) Bem posicionado para implementar programas baseados na gestão de *compliance*, tais como OEA e *Trusted Trader*.
- Desvantagens:
  - a) Risco de o pilar aduaneiro se concentrar principalmente na cobrança de receitas, com a inobservância de outras funções essenciais da aduana.
  - b) Risco de falta de competência aduaneira.
  - c) Risco de falta de uma abordagem sólida de fiscalização e segurança.
  - d) Risco de limitar o envolvimento do setor privado apenas ao mais alto nível estratégico, reduzindo as experiências e as contribuições práticas do setor privado no debate sobre políticas.



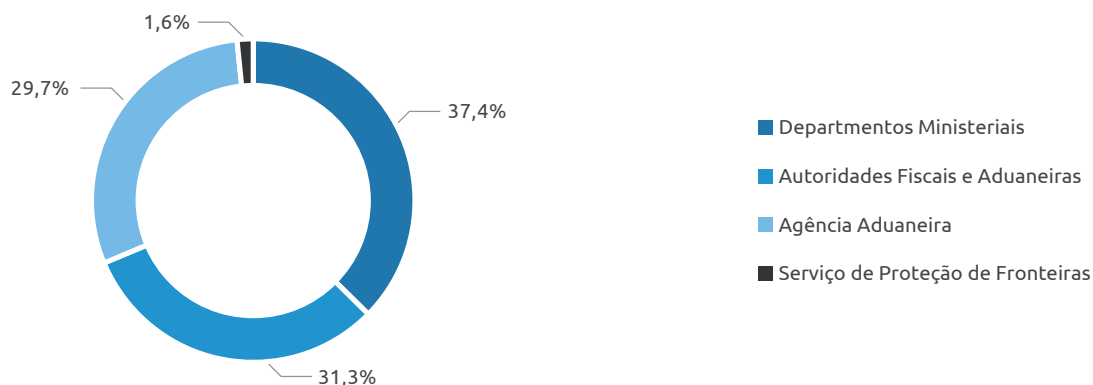
**Categoria “Serviço de Proteção de Fronteiras”** – indica que a administração aduaneira é responsável pelos serviços de imigração, como verificação de vistos nas fronteiras, além do portfólio aduaneiro. Os países com esse modelo aduaneiro incluem, por exemplo, os Estados Unidos, a Austrália e o Canadá.

- Vantagens:
  - a) Bem posicionado em termos de segurança e fiscalização.
  - b) Relativamente mais engajado em cooperações aduaneiras bilaterais, regionais e globais e boas práticas.
  - c) Muitas vezes, maior capacidade de gestão de riscos.
- Desvantagens:
  - a) Risco de negligenciar a facilitação e a simplificação do comércio para as empresas.
  - b) Risco de reduzir as principais funções aduaneiras.

- c) Risco de se tornar uma organização grande e de visão interna, isolada e lenta para se adaptar, o que não é adequado a um ambiente dinâmico de segurança
- d) Deixa a desejar na cooperação com o setor privado<sup>4</sup>.

Observa-se que o “Serviço de Proteção de Fronteiras” parece ser o modelo mais popular entre os governos atualmente e sua possível aplicação também está sendo levada em consideração em outros países. Do ponto de vista do setor privado, é importante estar ciente de que esse modelo mostrou fraquezas em relação à cooperação com esse setor, provavelmente por causa da mudança de foco e do risco de uma diminuição da *expertise* aduaneira.

**GRÁFICO 1 -** Tipo de Organização Aduaneira



Fonte: Organização Mundial das Alfândegas, Relatório Anual 2017-2018.

## 2.2 PRINCIPAIS COMPETÊNCIAS ADUANEIRAS E PILARES DAS BOAS PRÁTICAS

Existem vários acordos internacionais que facilitam o tráfego transfronteiriço, em particular o Acordo Geral de Tarifas e Comércio para a Agricultura (GATT), o Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (TBT), o Acordo sobre a Aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS) e o Acordo de Facilitação do Comércio (AFC), bem como a Convenção de Quioto Revisada (CQR) da OMA. Juntos, eles visam garantir que os fluxos comerciais sejam executados da maneira mais suave, estável e livre possível. O objetivo é fornecer a consistência e a segurança vitais para as empresas, além de proporcionar aos governos a oportunidade de discutir questões de disputa entre eles. Além disso, a OMC e a OMA fornecem ampla orientação sobre ferramentas e boas práticas para seus membros.

<sup>4</sup> Organização Mundial das Alfândegas, Relatório Anual 2017-2018; Banco Mundial. *Border Management Modernization*, 2011.



Ao avaliar as boas práticas, o ponto de partida deve ser uma apreciação completa dos fundamentos dos acordos aduaneiros modernos ao longo de três domínios que se reforçam mutuamente.

**1) O gerenciamento de riscos orientado à inteligência inclui competências essenciais, como:**

- Análise de sistemas de inteligência e dados aduaneiros.
- Capacidade de receber e avaliar dados aduaneiros em um estágio inicial do processo comercial/turístico.
- Ativação da análise de riscos durante o processo aduaneiro inteiro.
- Capacidade de dar suporte ao sistema de identificação, executando a identificação e os controles.
- Capacidade de realizar a medição de *compliance* e a pontuação eficaz de riscos.
- Capacidade de incorporar resultados no processo de gerenciamento de riscos.

**2) A parceria entre Comércio e Alfândega inclui competências essenciais, como:**

- Seleção e Gestão de Clientes.
- Gestão de *compliance*.
- Capacidade de realizar auditorias de validação para avaliar se os processos internos de negócios de um operador são adequados para garantir a correta aplicação dos requisitos do procedimento.
- Capacidade de realizar auditoria de capacidade para avaliar e garantir a qualidade dos processos internos de negócios de um candidato a OEA.
- Capacidade de realizar inspeção após desembaraço.
- Capacidade de identificação de produtos contrafeitos, sobretudo para capacitação das autoridades alfandegárias.

**3) Gestão Coordenada de Fronteiras (GCF)**

- Capacidade de oferecer garantia total de conformidade comercial, fiscal, de segurança e de proteção.
- Capacidade de realizar inspeções invasivas e não invasivas.
- Capacidade de conduzir controles de carga em terminais/portos.
- Capacidade de detecção e intervenção precoce e alocação de recursos<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Banco Mundial (2019); *WCO Framework of Principles and Practices on Customs Professionalism* (2015).

Decorrente desses três domínios da base aduaneira moderna e suas principais funções respectivas, é possível identificar uma estrutura global de *benchmarking* com as melhores práticas em seis pilares e fatores facilitadores diferentes, conforme mostra a tabela 1.

Com foco nas medidas de promoção e facilitação do comércio, a seção 3 deste documento aborda as operações aduaneiras de vários países e destaca vários exemplos inspiradores e boas práticas.

**TABELA 1** - Pilares de *benchmarking* global

<p><b>Promoção e Facilitação do Comércio</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Declarações eletrônicas</li> <li>• Informações prévias à chegada e partida</li> <li>• Portal Único e informações de partida</li> <li>• Programa de OEA</li> <li>• Separação da liberação e do pagamento</li> <li>• Desembaraço e liberação automáticos através do canal verde</li> <li>• Declarações de período para operadores autorizados</li> <li>• Inspeções no local de escolha para entidades autorizadas</li> <li>• Declarações de período para operadores autorizados</li> <li>• Armazéns alfandegados para entidades não autorizadas antes do pagamento de impostos</li> <li>• Processos consistentes, simplificados e transparentes</li> <li>• Pesquisas sobre comércio e passageiros</li> </ul>
<p><b>Segurança e Cultura de Proteção</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Triagem de alto nível dos dados prévios à chegada</li> <li>• Centro Nacional de Identificação</li> <li>• Identificação dedutiva e indutiva e análise preditiva</li> <li>• Intervenção de alto risco e encaminhamento aleatório</li> <li>• Compartilhamento formal de inteligência com outras agências</li> <li>• Analistas muito bem treinados</li> <li>• Informações de pré-carregamento / partida</li> <li>• Feedback interno obrigatório sobre controles baseados em risco</li> </ul>
<p><b>Arrecadação</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Política clara por trás da estrutura das taxas e limitada ao custo da prestação do serviço</li> <li>• Controles regulatórios e baseados em auditoria direcionada, posteriores ao desembaraço</li> <li>• Monitoramento contínuo de vazamento de receita</li> <li>• Pagamento diferido de impostos e taxas para entidades autorizadas</li> <li>• A alfândega atua como agência única para a coleta de todas as receitas de importação (por exemplo, fitossanitária, agricultura)</li> <li>• Automação e cobrança de impostos automatizada</li> </ul>

<p><b>Excelência Operacional</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acordos de Nível de Serviço (SLAs) para agir em nome de outras agências (por exemplo, Agricultura)</li> <li>• Acesso compartilhado a informações em nível nacional e internacional</li> <li>• Base jurídica para o acesso às instalações</li> <li>• Medição e relatórios claros de Indicadores-Chave de Desempenho (KPI)</li> <li>• Procedimentos operacionais permanentes em todas as áreas funcionais</li> <li>• Processo transparente de apelação</li> <li>• Abordagem estruturada dos compromissos comerciais</li> <li>• Estratégia de Parceria Público-Privada (PPP) e terceirização</li> <li>• Classificação global</li> </ul>
<p><b>Organização e Gerenciamento de Mudanças</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estruturado para foco nas operações da linha de frente</li> <li>• Funções não essenciais com gestão centralizada</li> <li>• Modelo para alocação de recursos e funções no ponto de entrada</li> <li>• Delegação de decisões nas regiões e postos de fronteira</li> <li>• Separação clara entre inteligência e execução</li> <li>• Medidas robustas de governança e integridade</li> <li>• Treinamento consistente e atualizado para a equipe</li> </ul>
<p><b>Infraestrutura de Dados e de TI</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estratégia de TI com prioridades vinculadas às estratégias aduaneiras</li> <li>• Estratégia de construir / reutilizar em vez de comprar com base nas melhores ofertas e disponibilidade de mercado para a realização do portfólio de aplicativos</li> <li>• Avaliação robusta do Retorno sobre o Investimento (ROI)</li> <li>• Avaliação de modelos de terceirização / PPP para TI aduaneiro não essencial</li> <li>• Garantir a capacidade interna em arquitetura, gerenciamento de requisitos, SLA e gerenciamento de fornecedores</li> <li>• Adotar uma abordagem em fases para modernização de TI</li> </ul>



# 3 POLÍTICAS DE FACILITAÇÃO COMERCIAL: BOAS PRÁTICAS ADUANEIRAS



Observando o Acordo de Facilitação do Comércio da OMC, fica claro que algumas medidas de gestão de fronteiras são pré-requisitos para outras: a implantação eficaz e as operações aduaneiras bem-sucedidas dependem de uma função de inteligência e risco totalmente capaz e altamente eficaz. Os pilares centrais de apoio reconhecidos para esse fim são o diálogo e a parceria aduana-empresa (incluindo programas de OEA/*Trusted Trader*), bem como a gestão coordenada de fronteiras (incluindo sistemas eficazes de portal único).

Ao abordar esses três principais domínios interligados e focar na facilitação do comércio, esta seção destaca vários exemplos interessantes e boas práticas nos modernos modelos aduaneiros operacionais. Ao longo da diversidade de países e em vários graus, os países mencionados são comumente aceitos como administrações aduaneiras modernas e/ou interessantes em termos de excelência operacional. Os exemplos mais notáveis são Holanda, Suécia, Austrália, Estados Unidos, África do Sul, Emirados Árabes Unidos, Dubai, Nova Zelândia e Coreia do Sul, respectivamente.

Os países supramencionados possuem elementos de boas práticas com classificação relativamente alta em índices internacionais. O denominador comum para esses países é que todos eles obtiveram uma classificação alta ao desenvolverem novos modelos e implementar mudanças e novos sistemas. No entanto, ao que parece, é cada vez mais desafiador permanecer em posições mais altas, uma vez que outros países iniciam programas de mudança e o sucesso alcançado por eles eleva suas posições no *ranking* ao longo do tempo. É evidente que a modernização é feita em ritmo acelerado quando existem a vontade e a liderança políticas, assim como verbas. Além disso, também está claro que as economias emergentes podem avançar e alcançar o progresso mais rapidamente do que os que fizeram as primeiras adaptações.

Conforme estabelecido na seção anterior, existem vários modelos aduaneiros operacionais. Em alguns países, a Alfândega está subordinada ao Ministério da Fazenda (por exemplo, Suécia, Holanda, Coreia do Sul), vinculada ao Departamento de Segurança Interna (por exemplo, EUA, Austrália), como uma organização independente junto à Receita Federal (por exemplo, África do Sul) ou como uma organização independente junto a uma empresa pública, como a *Ports, Customs and Free Zone Corporation* (por exemplo, Emirados Árabes Unidos-Dubai)<sup>6</sup>. Todas as administrações aduaneiras avançadas monitoram o próprio desempenho por meio de indicadores-chave de desempenho (KPIs) estratégicos e operacionais. Além disso, a maioria dos países possuem várias outras agências governamentais (órgãos anuentes) envolvidas na liberação de mercadorias e SLAs (acordos de nível de serviço) em vigor para agir em seu nome.

### 3.1 DESEMPENHO ORGANIZACIONAL E OPERACIONAL

Diferentes estruturas organizacionais atendem a diferentes funções estratégicas individuais, infraestruturas, posições geográficas, capacidades e problemas anteriores. Como resultado, a centralização da função de suporte nem sempre é aplicada, mas é preferida na medida do possível. Por exemplo, a estrutura organizacional com foco regional na Holanda leva à semicentralização, enquanto as peculiaridades geográficas de Dubai facilitam a centralização total. Nesse contexto, também é interessante observar que a





<sup>6</sup> Os países mencionados tiveram classificações geralmente consistentes no Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial, no Enabling Trade Index do Fórum Econômico Mundial e no *ranking* da Transparência Internacional, mas obtiveram classificações bastante diferentes no indicador Trading Across Borders do Banco Mundial, em que as classificações obtiveram queda após 2016/2017. Deve-se reconhecer que foram levantadas uma série de questões acerca dos panoramas limitados e, portanto, potencialmente falhos, fornecidos pelas metodologias dos *rankings* globais. Por exemplo, o índice Trading Across Borders mede apenas peças automotivas para importação e a *commodity* de exportação mais negociável: após uma mudança de metodologia e considerando-se os padrões aplicáveis às importações nos países desenvolvidos, muitos países desenvolvidos fora da União Europeia (UE) ficaram para trás no *ranking*.

Suécia separou sua organização em dois processos principais: aplicação da lei e gestão de comércio. Enquanto a última é centralizada, a equipe de aplicação da lei está distribuída geograficamente. Além disso, os EUA e a Austrália integraram Alfândega e Imigração no mesmo departamento.



Pode-se concluir que os seguintes elementos de governança sirvam de base mínima: Declaração de Arusha Revisada, Política Publicada de Denúncias, Processos de Engajamento de Comércio e Clientes e um Mecanismo de Recurso e Ação em funcionamento. A tabela 2 apresenta uma rápida e prática introdução dos modelos operacionais de vários países, focando principalmente em cobrança de receitas, financiamentos e acordos de coordenação e propriedade.

Além disso, a tabela 3 fornece informações sobre os tempos de espera de cargas com base nos dados disponíveis mais recentes. Em um esforço para reduzir o tempo de espera, as autoridades aduaneiras implementaram declarações eletrônicas, desembarço automático, instalações autorizadas para armazenamento e inspeções reduzidas por meio de informações prévias à chegada de mercadorias e gestão de riscos. Observa-se que mais de 85% das mercadorias nessa amostra, que inclui países onde a alfândega atua na fronteira em nome de todas as outras agências, são desembaraçadas no mesmo dia e até em poucas horas, na maioria dos países. Além disso, uma alta porcentagem de remessas é liberada em minutos, utilizando-se o desembarço automático (por exemplo, mais de 85% das remessas para Dubai). Em termos de informações prévias à chegada de mercadorias, para a maioria do tráfego de entrada, os relatórios de carga através dos portos marítimos devem ser enviados no mínimo 24 horas antes da chegada, com diferentes períodos de tempo aplicáveis ao frete terrestre e aéreo. Observe-se que os EUA têm os mais rigorosos requisitos de informações sobre mercadorias, embarcação, tripulação, planos de baias, planos de estiva e mensagens de *status* de contêineres. As taxas percentuais de declarações sujeitas a controle físico ou documental variam muito, por exemplo, de 1% nos EUA a 15% em Dubai. Além disso, é interessante notar que, em geral, as mercadorias podem ser armazenadas mediante uma taxa em um armazém aduaneiro aprovado, administrado por uma empresa privada detentora de licença. Consequentemente, as mercadorias são isentas de direitos aduaneiros até serem removidas do armazém.


**TABELA 2 - Modelos operacionais**

País e Agência Responsável	Papel	Cobrança de Receitas	Financiamento	De minimis	Coordenação de Outras Agências	Propriedade
 <p><b>Suécia</b></p> <p>Autoridade governamental independente que se reporta ao Ministério da Fazenda.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visa usar métodos e tecnologias de trabalho modernos e eficazes para facilitar o comércio legal e impedir o comércio ilegal.</li> <li>• Responsável pela cobrança de impostos aduaneiros tributos e encargos e taxas sobre mercadorias importadas e pela verificação do tráfego internacional através das fronteiras suecas para garantir a conformidade com as regras de importação e exportação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 88% das receitas arrecadadas são impostos aduaneiros.</li> <li>• 9% de outros impostos e taxas.</li> <li>• 75% dos direitos aduaneiros cobrados são posteriormente distribuídos à EU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orçamento central, responsável por 99% do financiamento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se fornecidas diretamente ao comprador (comércio eletrônico) de um país fora da UE, as mercadorias devem exceder € 150 para estarem sujeitas a impostos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atua em nome de todas as outras agências (por exemplo, agricultura) na fronteira por meio de acordos de nível de serviço.</li> <li>• As atividades especializadas (por exemplo, testes) são encaminhadas para agências especializadas ou gerenciadas pela alfândega.</li> <li>• Cooperação com outras agências policiais nos níveis estratégico, tático e operacional e cada uma delas tem acesso a outros sistemas de agências para áreas relevantes (por exemplo, narcóticos).</li> <li>• A Suécia opera um Portal Único e um Portal Único Marítimo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por lei, os portos ou operadores que atuam nos pontos de passagem de fronteira devem fornecer instalações, sem custos, para que a alfândega realize suas atividades operacionais.</li> <li>• A alfândega sueca possui a maior parte do prédio a partir do qual opera nos pontos de entrada.</li> </ul>
 <p><b>Holanda</b></p> <p>Parte da Administração Tributária da Holanda, subordinada ao Ministério das Finanças</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Alfândega declara sua ordem de prioridades como: supervisão do cumprimento das leis para o cumprimento dos procedimentos aplicáveis nas áreas de segurança, saúde, finanças e meio ambiente e como garantia de que as taxas sejam pagas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 85% dos impostos de importação.</li> <li>• 15% de IVA sobre as importações.</li> <li>• O imposto especial de consumo também é pago à alfândega sobre importações tributáveis.</li> <li>• 75% dos direitos aduaneiros cobrados são posteriormente distribuídos à EU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Através de um pedido anual de orçamento centralizado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se fornecidas diretamente ao comprador (comércio eletrônico) de um país fora da UE, as mercadorias devem exceder € 150 para estarem sujeitas a impostos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outras agências (por exemplo, agências de agricultura e biossegurança) estão presentes no porto e realizam inspeções.</li> <li>• A alfândega gerencia uma única declaração e a cooperação é regida por acordos estratégicos de nível de serviço.</li> <li>• No aeroporto, equipes mistas de polícia aduaneira e de fronteira e um modelo integrado de balcão único para inspeção de carga (Centros de Inspeção Conjunta).</li> <li>• Opera um Portal Único e um Portal Único Marítimo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As instalações / escritórios aduaneiros são próprios ou alugados por departamentos governamentais separados.</li> <li>• A alfândega holandesa administra um projeto de PPP no aeroporto de Schiphol (Centro de Inspeção Conjunta), que combina funções de logística e segurança / controle.</li> </ul>
 <p><b>Estados Unidos</b></p> <p>O Serviço de Alfândega e Proteção de Fronteiras (CBP) faz parte do Departamento de Segurança Interna.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O serviço é responsável por regular e facilitar o comércio internacional, cobrar taxas de importação e aplicar os regulamentos dos EUA, incluindo as áreas de comércio, alfândega e imigração. O CBP é a maior agência de aplicação da lei nos EUA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprox. 60% da receita é depositada como receita consolidada e o restante é transferido para outras agências governamentais.</li> <li>• Em 2016, 88% da receita arrecadada foram impostos e o restante, outras taxas e tributos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financiado pela alocação central do orçamento e receita de taxas (7,5% do total).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remessas de fora dos EUA custam US \$ 800 (uma remessa por dia).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sob os SLAs, o CBP executa o cumprimento das normas para os Deps. Agricultura, FDA, Pesca e Vida Selvagem e CDC e mantém operações e funcionários especializados para esse fim.</li> <li>• Coordena e compartilha inteligência por meio do Gabinete de Inteligência e de Ligação investigativa, que mantém relações de compartilhamento de inteligência com agências federais, estaduais, locais e indígenas e agências nacionais de inteligência.</li> <li>• Os EUA possui um Portal Único.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os operadores portuários, por lei, devem fornecer instalações para a Alfândega realizar suas atividades operacionais.</li> <li>• Nos pontos de passagem de fronteira terrestre, o CBP deve fornecer instalações, sem custos, para que a alfândega realize suas atividades operacionais.</li> </ul>
 <p><b>Austrália</b></p> <p>O Departamento de Imigração e Proteção de Fronteiras (DIBP) é um departamento do Governo da Austrália.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O DIBP visa facilitar o comércio, as viagens e a migração, protegendo a Austrália das ameaças à fronteira.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No ano fiscal de 2015-2016, 81% das receitas coletadas foram de direitos de importação. 19% de outros impostos. A receita coletada é distribuída para a receita consolidada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financiado principalmente pela alocação do orçamento central, responsável por 97% do financiamento total. O restante vem de outras fontes de receita.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As mercadorias importadas para a Austrália com um valor de AUD 1.000 não estão sujeitas a impostos. O IVA é pago sobre todas as mercadorias, inclusive com um valor abaixo de AUD 1.000.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O DIBP coopera com agências de segurança por meio de vários comandos conjuntos envolvendo as forças de defesa e a polícia.</li> <li>• Eles atuam como fóruns para o compartilhamento de inteligência com base nas necessidades operacionais.</li> <li>• O Departamento de Agricultura e Recursos Hídricos (DAWR) está presente na fronteira e mantém seu próprio sistema de gerenciamento de carga e tem acesso ao Sistema de Carga Integrado da Alfândega para fins de gerenciamento de risco.</li> <li>• As funções de fronteira são coordenadas em nível de políticas por meio de um Comitê Nacional de Facilitação do Comércio e a Austrália está considerando implementar um Portal Único Nacional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os operadores portuários, por lei, devem fornecer as instalações para que a Alfândega realize suas atividades operacionais.</li> </ul>



País e Agência Responsável	Papel	Cobrança de Receitas	Financiamento	De minimis	Coordenação de Outras Agências	Propriedade
 <p><b>Coreia do Sul</b></p> <p>A Alfândega da Coreia do Sul se reporta ao Ministério de Estratégia e Finanças.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visa fornecer serviços aduaneiros rápidos e proteger a sociedade das transações estrangeiras ilegais. O papel da Alfândega sul-coreana é impulsionado pelo objetivo do governo sul-coreano de manter a liderança comercial do país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As receitas são pagas em receita consolidada.</li> <li>• Em 2015, 16% da receita da Alfândega sul-coreana eram direitos alfandegários, enquanto os 84% restantes eram impostos internos, incluindo sobre valor agregado, sobre consumo local, sobre consumo de tabaco, sobre educação local, sobre consumo individual, sobre bebidas alcoólicas e sobre educação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Alfândega é financiada por uma alocação anual de orçamento do Ministério de Estratégia e Finanças.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O imposto é pago quando as mercadorias excederem o valor de KRW 150.000 e forem destinadas ao uso comercial. Impostos inferiores a 10.000 KRW não são cobrados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Alfândega verifica se uma importação atende aos requisitos de importação de outras agências.</li> <li>• A inspeção e o exame especializados são realizados pelas agências especializadas (por exemplo, alimentos e agricultura).</li> <li>• A alfândega também calcula os impostos e as isenções de impostos para outras agências.</li> <li>• A Coreia do sul opera um Portal Único.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operadores designados de portos e fronteiras fornecem facilidades para que a Alfândega realize suas atividades operacionais (como inspeção física) e a Alfândega paga aluguel por essas instalações.</li> <li>• A maioria dos principais prédios administrativos da Alfândega pertence ao governo.</li> <li>• Sucursais em portos ou aeroportos normalmente usam instalações alugadas.</li> </ul>
 <p><b>Brasil</b></p> <p>A RFB exerce a administração aduaneira e está diretamente subordinada ao ministro de Estado da Economia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planejar, coordenar, supervisionar, executar, controlar e avaliar as atividades de administração aduaneira.</li> <li>• Acompanhar a execução da política aduaneira e estudar seus efeitos sociais e econômicos.</li> <li>• Dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar os serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiros, inclusive quanto ao alfandegamento de áreas e recintos.</li> <li>• Dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar o controle do valor aduaneiro.</li> <li>• Planejar, coordenar e executar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria, ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, ao tráfico internacional de arma de fogo e à lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos.</li> <li>• Administrar, controlar, avaliar e normatizar o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e, no âmbito deste, o Portal Único de Comércio Exterior, ressalvadas as competências de outros órgãos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A participação do II e do IPI-Vinculado à Importação no total da arrecadação da RFB em 2019 foi de 2,8% e 1,24%, respectivamente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orçamento geral da RFB.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não há.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outras agências, tais como Anvisa e Vigiagro, estão presentes em portos, aeroportos e pontos de fronteiras e exercem seus controles de forma autônoma.</li> <li>• O Brasil está em fase de desenvolvimento de um Portal Único e um Portal Único Marítimo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os operadores portuários e aeroportuários, por lei, devem fornecer instalações para a Alfândega realizar suas atividades operacionais.</li> <li>• Nos pontos de fronteira terrestre, a RFB geralmente dispõe de instalações próprias.</li> </ul>

**TABELA 3 - Tempo de espera com a otimização das operações<sup>7</sup>**

TEMPO DE ESPERA					
País	Declaração	Liberação	Informações prévias à chegada	Armazenamento	Intervenções
	<ul style="list-style-type: none"> <li>99,6% de declarações eletrônicas.</li> <li>4 documentos comprovativos - não enviados (armazenados nas instalações do comerciante).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dentro de 3 minutos.</li> <li>88% desembarçados no mesmo dia.</li> <li>Mais de 88% desembarço automático.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Via marítima: 24hs antes do desembarque.</li> <li>Via aérea: 4 horas antes da chegada.</li> <li>Via terrestre: 1h antes da chegada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Armazém aprovado no porto ou nas instalações dos importadores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>13% das importações (documento e físico).</li> <li>18,5% de detecção de controle físico.</li> <li>7,1% de detecção com escaneamento da carga.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Todas as declarações são eletrônicas.</li> <li>4 documentos comprovativos - não enviados (armazenados nas instalações do comerciante).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mais de 90% desembarçados automaticamente através do canal verde em minutos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os mesmos regulamentos da UE que a Suécia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Igual à Suécia (UE).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2,5% do documento de importação e físico).</li> <li>0,6% de inspeção física.</li> <li>5,65% de correções de inspeção física.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>As declarações são apresentadas 15 dias após a chegada. C-TPAT é desembaraçado previamente 12 horas antes da chegada.</li> <li>Mais de 5 documentos comprovativos necessários.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desembarço no mesmo dia.</li> <li>Bens por via marítima 1-3 dias.</li> <li>10 dias em caso de intervenção.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registro Eletrônico de Segurança do Importador (10+2) 24h antes carreg.</li> <li>Benefício de pré-desembarço do C-TPAT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>As mercadorias que chegam por via marítima devem estar em armazém alfandegado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>99,28% da carga importada de alto risco é escaneada na origem ou no porto de entrada.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>99% de declarações eletrônicas.</li> <li>Valor da Declaração Alfandegária Auto-Avaliada (Self-assessed clearance, SAC) menor que AUD1000.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>TRS 2013: desembarço na chegada, em média.</li> <li>TRS 2014: 12h após a chegada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relatórios de carga enviados 48-24hs antes da chegada.</li> <li>72 elementos de dados.</li> <li>Via aérea: 2hs antes da chegada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Armazém aprovado no porto ou nas instalações dos importadores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3-5,5% de escaneamento em carga aérea e marítima.</li> <li>0,22-0,4% de Inspeção física em carga aérea e marítima.</li> <li>0,33% de inspeção física.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>99,9% de declarações eletrônicas.</li> <li>4 documentos comprovativos - envio não é necessário.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>85% da importação desembarçada em 22 minutos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Via marítima: 12hs - 10 dias antes da chegada.</li> <li>Via aérea: 1h antes da chegada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deve ser usado um armazém aprovado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>13% alvo de intervenção.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Declarações eletrônicas através do portal.</li> <li>Cópia em papel dentro de 2 semanas.</li> <li>As declarações podem ser enviadas com antecedência.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>85% de desembarço automático em minutos.</li> <li>Média 23 minutos para desembarço.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recebe manifesto - mas não é usado para desembarço ou risco.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Armazém privado (próprio) e público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15% de controle documental (etapa 1).</li> <li>3% de escaneamento (etapa 2).</li> <li>0,3% de inspeção física.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>99% de declarações eletrônicas.</li> <li>4 documentos comprovativos a serem mantidos pelo importador / despachante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempo de liberação de 1,69 dias.</li> <li>Via aérea 1 dia.</li> <li>Via marítima 5 dias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1-5 dias antes da chegada.</li> <li>Pré-carregamento antes da partida da origem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Todas as importações devem ser armazenadas em armazém alfandegado licenciado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2% de escaneamento.</li> <li>5% selecionado para controle.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>99,8% são eletrônicas (2019 - foram aproximadamente 2,4 milhões de declarações de importação).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Em 2019, 92,86% das declarações de importação registradas foram desembarçadas pela RFB, ou seja, sem considerar os demais controles exercidos por outras agências, em menos de 24 horas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instituído somente a OEA, por meio do denominado "Despacho sobre Águas<sup>8</sup>", permite o registro da declaração de importação antes da descarga na unidade da RFB de despacho (apenas controle aduaneiro, sem considerar os exercidos pelas demais agências).</li> <li>Porto - tempo médio entre a chegada da mercadoria e a entrega ao importador para o despacho (apenas controle aduaneiro, sem considerar os exercidos pelas demais agências): <ul style="list-style-type: none"> <li>- modalidade normal: 10,79 dias; e</li> <li>- modalidade Despacho sobre Águas: 3,16 dias.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Armazéns alfandegados e descarga direta para OEA, nos casos de canal verde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4,7% de inspeção aduaneira na importação em 2018, sem considerar as inspeções exercidas por outras agências.</li> </ul>

7 Com base nos dados disponíveis mais recentes (2017). Observação: a Austrália publicou os relatórios de **Time Release Study (Estudo do Tempo de Liberação)** para 2010-2014: a diminuição no tempo de desembarço foi relacionada ao aumento de volumes e ao recebimento tardio das informações prévias à chegada de cargas.

8 Benefício que permite registrar a Declaração de Importação (DI) antes da chegada da carga no território nacional a Operadores Econômicos Autorizados (OEA - nível 2 de certificação), quando a mercadoria for transportada por meio aquaviário. Por meio desse benefício, as cargas parametrizadas em canal verde de conferência aduaneira podem ser retiradas imediatamente após sua descarga, sem a necessidade de armazenamento.

No mundo todo, as autoridades aduaneiras utilizam ampla gama de indicadores estratégicos e operacionais para monitorar seu desempenho e melhorar suas operações. Dependendo do modelo aduaneiro operacional aplicável, os indicadores de medição de desempenho podem ser mais focados na segurança (por exemplo, EUA e Austrália) ou mais focados na facilitação do comércio (por exemplo, Holanda, Coreia do Sul; esta última, por exemplo, também mede a utilização e os benefícios com os Tratados de Livre Comércio para exportações). O Anexo A fornece uma visão geral dos principais KPIs e indicadores para medir o desempenho operacional, como já aplicado em vários países, e que podem servir de exemplo para outros.

Em geral, está se tornando cada vez mais importante implementar um modelo abrangente de medição de desempenho. Esse modelo deve ter indicadores que meçam e incluam todas as partes dos domínios de trabalho das agências. Os KPIs devem ser discutidos com o setor privado e devem cobrir e medir indicadores qualitativos e quantitativos para todas as partes interessadas, incluindo negócios. Os resultados devem ser publicados de forma transparente para mostrar tendências ao longo do tempo para as agências governamentais e os diferentes grupos de *stakeholders* do setor privado. Nesse contexto, uma tendência notável e bem-sucedida tem sido atrair acadêmicos e avaliadores independentes, como vem sendo feito em países como Austrália, Nova Zelândia, Holanda e Suécia.

Para modelos maiores e mais modernos, como os programas de OEA e os Portais Únicos, novos indicadores devem ser desenvolvidos e metas devem ser estabelecidas nos Acordos de Nível de Serviço em relação ao setor privado. No que diz respeito aos programas de OEA, os indicadores devem medir as tendências gerais para o governo e o setor privado, bem como os benefícios para todas as partes interessadas em um nível mais individual.

Nesse contexto, um Estudo do Tempo de Liberação<sup>9</sup> oferece uma ferramenta importante. Particularmente, um TRS+, como foi divulgado pelo Grupo do Banco Mundial: um TRS+ considera não apenas a aduana, mas também leva em consideração o tempo dispendido por outros órgãos anuentes e os processos logísticos necessários para importação, exportação e trânsito. Sem esses dados, continua sendo um desafio identificar a principal agência responsável por atrasos e identificar oportunidades concretas de melhorias. A consulta ao setor privado é um componente vital desse estudo<sup>10</sup>.

9 Organização Mundial das Alfândegas. *Guide to measure the time required to release goods*, Version 3 (2018)

10 O Brasil, por meio da RFB, iniciou construção de seu *Time Release Study* em 2019 juntamente com outros órgãos públicos e representantes do setor privado.

### 3.1.1 GESTÃO DE RISCOS

Sistemas eficazes de gerenciamento de riscos estão no centro da facilitação do comércio. Facilitação e *compliance* do comércio são dois lados da mesma moeda: os comerciantes e as aduanas têm o mesmo interesse quando se trata de melhorar o comércio transfronteiriço seguro e legítimo como uma força motriz para a prosperidade econômica.

Em linha com o que prevê o Acordo de Facilitação de Comércio da OMC, um sistema eficiente de gestão de risco para controle aduaneiro, que incorpore outros controles de fronteira relevantes e que se concentre sobre as cargas de alto risco, é crucial para a integração dos órgãos e para maior conexão do país no comércio internacional.

Nesse sentido, também deve ser observado que o aumento do comércio eletrônico está mudando a maneira como as empresas e os consumidores interagem e negociam, incluindo novos tipos de vendedores e compradores e opções de remessa antecipada, pagamento e entrega de baixo valor e/ou pequenas remessas em consignação. Portanto, a gestão de riscos está se tornando ainda mais importante para as agências aduaneiras gerenciarem o aumento sem precedentes no volume de transações, garantindo processos de desembaraço rápido. Depois de explorar novos modelos de cobrança de receitas, a chave para o gerenciamento eficaz e eficiente do comércio eletrônico transfronteiriço está no uso de informações oportunas e precisas, idealmente a partir de sua fonte, para permitir a avaliação de riscos e o desembaraço antecipado de transações legítimas em um ambiente automatizado com necessidade mínima de intervenções físicas.<sup>11</sup>

Ao observar vários países, é evidente que as autoridades aduaneiras orientam seu mecanismo de risco para seus objetivos estratégicos no contexto de seu modelo operacional. Por exemplo, os EUA e a Austrália têm forte foco de segurança e vão além de seus territórios nacionais em termos de colaboração em análise preditiva para gerenciamento de riscos. A África do Sul concentra-se nos riscos de falta de *compliance* e receitas (ou seja, possível subavaliação e classificação incorreta), enquanto a Coreia do Sul mantém claro equilíbrio entre *compliance* e segurança.

Os mecanismos de risco trabalham predominantemente para identificar e destacar remessas de alto risco. As alfândegas de Dubai gerenciam os riscos por meio de um processo de inteligência (também usando as mais recentes aplicações de inteligência artificial) e pela definição de perfis de risco que são implementados em seu sistema *Smart Risk Engine*, que foi identificado pela OMA como uma possível boa prática. O sistema contribui para agilizar o desembaraço de transações isentas de risco, o que, por sua vez, dá a Dubai Customs a oportunidade de oferecer serviços eficientes a seus clientes, facilitando o

<sup>11</sup> Organização Mundial das Alfândegas. *Cross-Border E-Commerce Framework of Standards* (2018).

comércio legítimo e dissuadindo possíveis práticas ilícitas de comércio.<sup>12</sup> A maioria dos países possui algum grau de intervenção humana na identificação de riscos: embora existam sistemas automatizados para calcular uma pontuação de risco, muitas vezes cabe ao analista selecionar remessas para inspeção secundária. No entanto, Suécia, Holanda e Emirados Árabes Unidos-Dubai estão liderando a facilitação do comércio com avaliação de risco automatizada, em que a identificação é totalmente automatizada.

No caso brasileiro, mesmo tendo a Receita Federal como pioneira entre as administrações tributárias mundiais no uso da Inteligência Artificial (IA)<sup>13</sup>, os controles exercidos pelos órgãos anuentes são tidos como um dos entraves mais críticos ao comércio exterior pelo setor privado. Esta percepção, refletida no indicador que mede a facilitação de comércio da OCDE entre 2015 e 2017, que registrou a cooperação entre os órgãos de fronteira como um dos resultados de pior desempenho no Brasil, se dá em função de que a maior parte dos órgãos que atuam no controle do comércio exterior no Brasil ainda se encontram na fase de elaboração e implementação de seus processos de gestão de risco.

O Anexo B descreve, em detalhes, a gestão de riscos de vários dos exemplos mencionados acima.

### 3.1.2 GESTÃO COORDENADA DE FRONTEIRAS

O artigo 8 do AFC/OMC reitera isso, estipulando que as autoridades e agências responsáveis pelos controles e procedimentos nas fronteiras que lidam com importação, exportação e trânsito de mercadorias devem cooperar entre si e coordenar suas atividades para facilitar o comércio. Isso também é observado no artigo 10 do Acordo, que prevê o estabelecimento de um Portal Único em que os comerciantes podem enviar todos os documentos e/ou dados exigidos pela Aduana e todas as outras autoridades de fronteira ou de licença para importação, exportação ou trânsito de mercadorias e, a partir da qual, o profissional receberá todas as notificações. Isso também implica “envio único”, para que um profissional envie os dados e/ou documentos necessários para o Portal Único, sem que as mesmas informações sejam solicitadas novamente. Além disso, na medida do possível e sendo viável, deve-se buscar procedimentos de coordenação nas passagens de fronteira com os países vizinhos (“postos de fronteira únicos”). Uma abordagem coordenada de

<sup>12</sup> O sistema visa, ativamente, a remessas de alto e baixo risco – usando Inteligência Artificial e identificação de padrões. O tempo de desembaraço aduaneiro foi reduzido para apenas 10 segundos (2017).

<sup>13</sup> Desde 2014, o Sistema de Seleção Aduaneira por Aprendizado de Máquina (SISAM) da RFB é responsável por analisar todas as Declarações de Importação (DI) registradas no Brasil. O projeto consolidou-se como pioneiro no uso de IA na Receita Federal e teve como uma de suas origens o intercâmbio de conhecimentos com institutos de pesquisa de excelência no país, ainda em 2006.

gestão de fronteiras é um pré-requisito fundamental para a facilitação do comércio.<sup>14</sup> Dito isso, problemas políticos, técnicos, institucionais e processuais costumam ser difíceis de superar, como ilustrado pela medida do Portal Único, uma das medidas do AFC com a menor taxa de implementação até o momento.

No entanto, pode-se observar que a maioria dos países já possui elementos do Portal Único. Modelos de Portal Único, roteiros e estágios evolutivos são muito diferentes entre os países. A figura 1 apresenta a evolução geral do Portal Único em cinco estágios, conforme definido pela UN-Escap/Unece. O Portal Único do Serviço de Alfândegas e Proteção das Fronteiras dos Estados Unidos reuniu 49 outras agências e 300 formulários automatizados – resultando em uma redução de 33% no tempo de espera nas fronteiras terrestres. A Suécia e a Holanda (juntamente com Cingapura) estão entre os países com Portal Único em estágio mais avançado. Ambas têm uma abordagem completa de gestão coordenada de fronteiras: o Portal Único é operado pela Aduana, mas integrado às principais agências. A Holanda também aplica equipes de inspeção conjuntas na fronteira e um sistema vinculado ao seu Portal Único Marítimo. A tabela 4 apresenta o Portal Único Sueco em mais detalhes como um bom exemplo de uma abordagem abrangente e holística.

No Brasil, o Programa Portal Único de Comércio Exterior representa uma modernização fundamental a partir de uma evolução tecnológica sobre o controle administrativo e aduaneiro. O sistema, que tem sido desenvolvido em módulos e com entregas parciais, já incorporou funcionalidades para compor o “novo processo de exportações” e passa por alguns desafios para conclusão, principalmente relacionados ao novo processo de importação – com declaração única de importação –, a total integração de todos os órgãos anuentes e seus respectivos controles e regulamentações e a implantação do sistema de coleta única para arrecadação dos impostos, taxas, encargos e contribuições incidentes nas operações de comércio exterior do país.

Outro estudo da CNI (2015), realizado em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), estimou que essa única medida de facilitação de comércio, o Portal Único, tem potencial para reduzir os custos associados aos atrasos decorrentes da burocracia aduaneira em cerca de 13% e 14,2% nas exportações e importações brasileiras, respectivamente.

No caso do novo processo de exportações, já implantado no âmbito da janela única brasileira, desde 2018, registrou-se redução média de 30% dos tempos necessários para exportar e de 60% dos campos necessários para preenchimento dos usuários do sistema.

<sup>14</sup> Embora muitas organizações se refiram à Gestão Integrada de Fronteiras, a OMA prefere Gestão Coordenada de Fronteiras, pois destaca o princípio de coordenação de políticas, programas e resultados de entrega, evitando qualquer percepção de favorecer uma solução única. O Portal Único oferece a oportunidade de envio de todas as informações de importação, exportação e trânsito exigidas pelas agências reguladoras de uma só vez – por meio de um único portal eletrônico – em vez de se enviar essencialmente as mesmas informações repetidas vezes para várias entidades governamentais. Os “balcões únicos” estabelecem que os países vizinhos coordenam os processos de importação, exportação e trânsito: os comerciantes não precisam duplicar as formalidades regulatórias dos dois lados da fronteira.

Os resultados finais são potencialmente mais superiores, sobretudo se for concluído o módulo que irá implantar o novo fluxo de importações com ganhos de eficiência tanto para os operadores quanto para os órgãos envolvidos.

Nesse sentido, é também importante que programas de Portal Único reconheçam e acolham especificamente os operadores de baixo risco que investiram na gestão de *compliance* e obtiveram o *status* de OEA. As comunicações desses operadores devem ser aceleradas também a partir de uma perspectiva de Portal Único. Além disso, a coordenação das agências no Portal Único precisa ter otimizada os processos facilitados e a flexibilidade identificada por meio da engenharia avançada de processos de negócios; caso contrário, existe um alto risco de que processos antigos e ineficientes se tornem institucionais dentro do Portal Único.

Um exemplo inspirador de gestão direcionada e coordenada de gerenciamento de risco de fronteiras é o Centro Integrado de Identificação e Operações (Itoc) da Nova Zelândia. Os processos de identificação e planejamento do Itoc são informados por inteligência e garantem um foco em riscos e prioridades, orientando as operações por meio de boas práticas e processos. Com o objetivo de tornar a segurança nas fronteiras mais eficiente e eficaz, o Itoc reúne seis agências-chave<sup>15</sup> e reconhece três níveis de atividade nas fronteiras:

- Operações e exercícios deliberados, resultantes de uma avaliação de riscos e outras análises. Essas são atividades planejadas previamente para que sejam enfrentados riscos significativos e contínuos para a fronteira.
- Operações de contingência são operações responsivas/reativas, conduzidas por ocasião de um risco específico. Podem durar pouco tempo ou vários meses.
- Uma conscientização situacional que “vigia” as atividades operacionais em todo o setor de fronteira.

O Itoc opera 24 horas por dia/sete dias por semana com uma equipe bem treinada para apoiar o comando, o planejamento e a coordenação das operações na fronteira; o controle é centralizado enquanto a execução operacional é descentralizada. Trabalhar em um local permite maior entendimento entre as agências das funções de cada uma e o compartilhamento aprimorado de informações dentro dos limites legais. Essa integração também simplifica as atividades fronteiriças, remove a duplicação de esforços e melhora o uso de recursos. A responsabilidade pelos resultados operacionais permanece com o grupo de trabalho ou agência específica por meio de estruturas de gerenciamento permanentes. Informações e inteligência de diferentes agências são reunidas em um só lugar por meio de tecnologia sofisticada e ferramentas avançadas de inteligência, dando

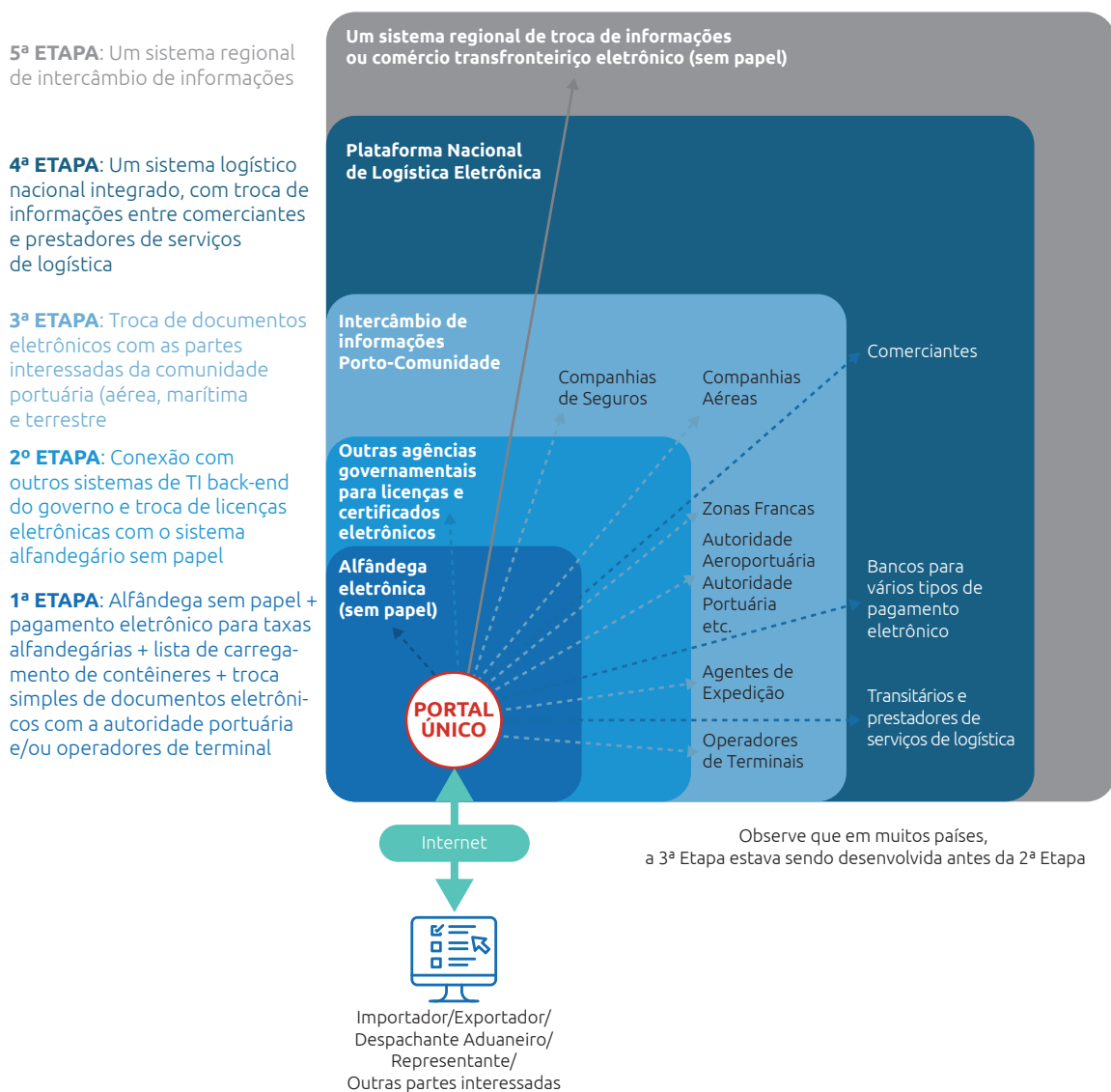
<sup>15</sup> Serviço Aduaneiro da Nova Zelândia, Ministério das Indústrias Primárias (MPI), Departamento de Imigração da Nova Zelândia (INZ), Nova Zelândia Marítima (MNZ), Polícia da Nova Zelândia e Serviço de Inteligência de Segurança da Nova Zelândia (SIS).

suporte a uma visão compartilhada dos riscos e a uma abordagem mais integrada para manter a segurança nas fronteiras.

Além disso, deve ser enfatizado que o Portal Único integrado é fundamental para melhorar a transparência e a conformidade dos comerciantes. As boas práticas incluem informações e serviços abrangentes em *sites* e presença nas mídias sociais – incluindo o envio direto de declarações aduaneiras, registro de empresas, pedidos para estabelecer um depósito aduaneiro, apresentação de elogios e reclamações, além de informações sobre reformas aduaneiras recentes e futuras, utilização do Tratado de Livre Comércio (TLC), classificação, avaliação e procedimentos estrangeiros de desembaraço aduaneiro. Além disso, a informação deve estar disponível em vários idiomas.

**FIGURA 1 - Os Cinco Estágios do Portal Único UN-Escap/Unece**

**Evolução do Portal Único definida em 5 etapas**





**TABELA 4 - Portal Único da Suécia – abordagem coordenada e holística****ESTUDO DE CASO:**

O Portal Único da Suécia é baseado na coordenação tática e operacional do governo e da TI, governança, processamento e harmonização de dados



### 3.1.3 COOPERAÇÃO ADUANEIRA-COMERCIAL

A comunidade internacional de comércio confirmou, em inúmeras ocasiões, que o setor privado desempenha papel importante na reforma da gestão de fronteiras: em primeiro lugar, como parte interessada e cliente a ser consultado sobre as necessidades e iniciativas de reforma; em segundo lugar, como parceiro no cumprimento dos controles comerciais; em terceiro lugar, como um provedor de serviços. Esta seção limita-se a ampliar as duas funções anteriores: a empresa como parceira de conformidade por meio dos programas de OEA/*Trusted Trader* (TT) – e como parceira de diálogo para cocriação e implantação de políticas de reforma.

#### 3.1.3.1 *Diálogo entre empresas aduaneiras e cocriação de políticas*

As empresas desempenham papel crítico na orientação dos esforços do governo e na identificação de desafios e oportunidades locais para melhorar os vínculos logísticos nas cadeias globais de valor e no fomento de oportunidades amplas para melhorar a competitividade nacional. Também incentivam um clima de responsabilidade e propriedade compartilhadas e, ao mesmo tempo, aumentam o entendimento das agências de fronteira sobre operações comerciais complexas para além das organizações governamentais individuais. O intercâmbio público-privado regular pode gerar uma visão coletiva de reforma. Além disso, o diálogo público-privado pode levar a uma visão coletiva de reforma e defesa conjunta para garantir apoio político e investimento em reformas.<sup>16</sup> Em resumo, o diálogo público-privado aprimorado e o aumento do intercâmbio de conhecimentos e ideias estão sendo reconhecidos como fator crítico de sucesso para as reformas de facilitação do comércio.<sup>17</sup>

O artigo 2 do Acordo de Facilitação do Comércio da OMC prevê oportunidades para que os comerciantes, em um “momento apropriado”, comentem as propostas de emendas às leis e regulamentações relacionadas à movimentação, ao desembaraço e à liberação de mercadorias. Além disso, eles devem ser informados com antecedência antes que essas mudanças entrem em vigor, e o AFC prevê consultas regulares entre as agências de fronteira, comerciantes e outras partes interessadas. Relacionado a isso está o artigo 23, que prevê um Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (Confac) para facilitar a coordenação doméstica e a implementação das disposições do AFC. Embora o AFC não afirme explicitamente que o setor privado deve formalmente fazer parte do Confac, existe amplo consenso de que ele deveria estar para conduzir efetivamente a agenda geral de facilitação do comércio.

<sup>16</sup> Veja, por exemplo, UNCTA. *National Trade Facilitation Committees: beyond compliance with the WTO Trade Facilitation Agreement* (2017); OMA. *Customs-Business Partnership Guidance* (2015); e Banco Mundial. *Border Management Modernization* (2011).

<sup>17</sup> Consultas do Banco Mundial, Anexo D da OMC (2015).

Em relação ao Brasil, o espaço para coletar subsídios e sugestões junto à sociedade no processo de aperfeiçoamento dos atos normativos nem sempre ocorre. Nos casos de atos normativos que alterem substancialmente procedimentos aduaneiros, é comum que a produção de efeitos seja postergada para período de tempo razoável posterior à publicação das normas. Dessa forma, os operadores de comércio exterior podem conhecer e ajustar-se às novas regras. Por outro lado, um ponto sensível diz respeito à ausência de obrigação legal para que os órgãos realizem as consultas, ainda que dentro dos critérios de conveniência e oportunidade. Sem essa vinculação legal, as consultas acabam sendo realizadas somente por algumas autoridades e sem um padrão de realização, tempo mínimo de duração e/ou forma de divulgação que garanta a devida participação dos interessados.

Além disso, outro aspecto importante e que se encontra pendente no Brasil diz respeito ao artigo 3º do AFC relativo às consultas antecipadas. Segundo o estudo da CNI (2018), apenas a Receita Federal adota o mecanismo de consultas antecipadas de modo vinculante e para casos concretos, embora com tempo de resposta muito superior ao previsto no AFC. Os demais órgãos somente respondem a dúvidas do setor privado sob forma de recomendações/orientações não vinculantes, muitas vezes em situações abstratas e genéricas, o que gera insegurança.

Analisando a composição dos Confacs, a Unctad concluiu que comerciantes e associações comerciais estão mais representados nos países desenvolvidos do que nos países em desenvolvimento. O envolvimento do setor privado pode assumir muitas formas diferentes, especialmente quando a prática de consulta já está bem estabelecida e segue procedimentos predefinidos.<sup>18</sup>

No Brasil, apesar de ter funcionado entre 2016 e 2018, atualmente o Confac encontra-se inativo aguardando novo regimento. Uma série de atividades elencadas pelo comitê brasileiro, tais como para melhoria do sistema de licenciamento de importações e exportações, a evolução no desempenho da ação governamental em recintos alfandegados e o desenvolvimento de indicadores de desempenho de facilitação de comércio aguardam a retomada das atividades.

A participação do setor privado no Confac brasileiro se dá por meio do Subcomitê de Cooperação. A CNI integra esse subcomitê com importante papel de trabalhar em conjunto com as autoridades governamentais e outras entidades representativas do setor privado no desenvolvimento de soluções comuns de interesse do país.

A fim de evitar repetições, este documento gostaria de consultar o Guia de Parcerias entre Negócios e Aduana da OMA (WCO's Customs-Business Partnership Guidance), publicado

---

<sup>18</sup> UNCTAD, repositório on-line dos comitês nacionais de facilitação do comércio.

em 2015, para uma visão detalhada de mais de 30 boas práticas de engajamento do setor privado e iniciativas de parceria, conforme endossado pelos membros da OMA. Com base nesses exemplos, o Anexo D elabora, mais detalhadamente, as estruturas bem-sucedidas para o envolvimento das empresas na formulação de políticas aplicadas na Holanda, na Suécia e nos EUA.

Os países que já possuem um relacionamento aduaneiro-comercial bem estabelecido exigem um envolvimento contínuo para garantir que as linhas de comunicação sejam claras e que os relacionamentos evoluam continuamente. Para aprofundar as parcerias existentes e maduras, podem ser exploradas as seguintes oportunidades:



**Política de Cocriação:** a incorporação de perspectivas de negócios na fase inicial ajudará a descrever os casos de negócios subjacentes para decisões ou mudanças, suas possíveis implicações financeiras, técnicas, logísticas, políticas, de TI e outras implicações, bem como suas aplicações apropriadas na prática. A cocriação deve levar à propriedade conjunta e à sustentabilidade ao longo prazo. Deve-se observar que, em alguns países, são necessários ajustes processuais e legislativos para permitir a cocriação, definindo-se potencial e formalmente o papel do setor privado na cocriação.



**Centros de Excelência e Expertise:** estabelecimento de uma competência central centralizada em setores e *commodities* específicos para promover consistência e harmonização em vários pontos de entrada/saída, oferecendo, virtualmente, um “processamento único” para *commodities* específicas do setor, além de fornecer suporte especializado aos negócios e aprimorar o gerenciamento de *compliance*. Tais centros focados na facilitação do comércio e nas boas práticas disponibilizam um mecanismo para reduzir o tempo de espera e aumentar a coordenação e a confiança entre os órgãos governamentais e o setor privado, igualmente importante, economizando recursos escassos da administração aduaneira. Isso requer um sistema de TI sofisticado.



**Memorando de Entendimento:** definir uma estrutura para os respectivos direitos, obrigações e medidas de desempenho com setores específicos (por exemplo, integridade, aplicação dos direitos de propriedade intelectual, qualidade dos dados).



**Alavancagem de Parcerias para a Inteligência Comercial:** os parceiros de negócios confiáveis podem fornecer as ideias e os avanços mais recentes do setor para a identificação de perfis de risco e a gestão de *compliance*.

**Ampliação de parcerias para a inclusão dos demais órgãos anuentes:** deve incluir a possibilidade de reconhecimento mútuo dos programas de OEA / *Trusted Trader* de cada agência e trabalhar para o desenvolvimento de um programa integrado, otimizando o compartilhamento de recursos e informações. Também deve incluir o mapeamento e a análise de processos conjuntos para o preenchimento de lacunas nos corredores comerciais e processos de liberação de fronteiras (por exemplo, “Estudos de Liberação de Tempo”). Ambos seriam um passo significativo no sentido de um portal único eficaz e uma gestão coordenada das fronteiras. Nesse contexto, os negócios também devem se engajar em negociações sobre acordos comerciais para fornecer indicadores práticos sobre considerações da cadeia de suprimentos.<sup>19</sup>

Considerando vários exemplos em todo o mundo, as seguintes iniciativas práticas podem ser derivadas em termos de fortalecimento da cooperação política entre o setor privado e o governo:

### 1) Estrutura do Grupo de Cooperação Avançada

- Estrutura implementada com grupos de cooperação específicos no âmbito dos comitês oficiais do setor aduaneiro-privado nos níveis nacional, regional e local, com membros rotativos.
- Os grupos reportam-se a grupos superiores na hierarquia.
- Os grupos têm temas diferentes com um grupo nacional para todas as mudanças no nível da política estratégica, enquanto um subnível (por exemplo, 2-3 grupos) se preocupa com subtemas específicos ou assuntos técnicos, como legislação, TI, programas de OEA, etc. e envolve-se com grupos locais para obter o máximo de transparência e comprometimento.
- Por exemplo, Suécia, Dinamarca, Noruega, Holanda, Reino Unido.

<sup>19</sup> WCO, *Customs- Business Partnership Guidance* (2015)

## 2) Seminários Nacionais Conjuntos da Aduana e do Setor Privado

- É importante coorganizar seminários com o governo e as empresas ao longo do ano, com foco em um tema específico (por exemplo, política, educação, OEA ou TI).
- Participação aberta ou restrita a VIPs (por exemplo, empresas que são OEA).
- Por exemplo, Austrália, Nova Zelândia, Canadá, Holanda, Suécia, Noruega

## 3) Via rápida de interação com o cliente por *smartphone*

- Oferecer e usar novas tecnologias e aplicativos de redes sociais para *smartphones*, *iPads*, etc. para interagir com clientes.
- Pode ser usado para (i) enviar informações para clientes registrados e/ou grupos-alvo diferentes, (ii) pesquisar grupos de clientes antes ou depois de alterações na legislação/política ou (iii) para novas funções, a fim de verificar os tempos de lançamento ou os benefícios do OEA, etc.
- Por exemplo, Emirados Árabes Unidos.

## 4) Ouvidoria do Cliente

- A aduana deve ter uma função de Ouvidoria do Cliente que pode lidar com perguntas e/ou reclamações e contatos diretos com os clientes para investigar questões internamente e fornecer respostas ao setor privado.
- Essa é uma função que é bem recebida pelas comunidades de negócios e também compila, de maneira neutra, as áreas problemáticas que podem ser usadas no trabalho de reforma das agências
- Por exemplo, países escandinavos.

## 5) Pesquisas de Satisfação Governo-Cliente

- Alfândegas realizando pesquisas de Satisfação do Cliente em nível nacional, regional e local; existem modernas ferramentas baseadas na *web* disponíveis para realizar isso com relativa facilidade.
- Podem ser usadas para definir metas de KPI.
- Verificam como as alterações de procedimentos/processos estão sendo recebidas e/ou se estão causando problemas.
- Por exemplo, a maioria dos países da Europa, da América do Norte e da Ásia-Pacífico. O Anexo D destaca várias experiências de países com pesquisas de satisfação do cliente.

## 6) Transparência aprimorada na gestão de desempenho

- Um *site* dedicado que mostra resultados 24 horas por dia, sete dias por semana.

- Envio de funções e informações para grupos específicos, como os benefícios de OEA.
- Por exemplo, Austrália, Emirados Árabes Unidos.

#### 7) Destacamentos:

- Da aduana ao setor privado e vice-versa (evitando qualquer conflito de interesses em potencial).
- Por exemplo, Holanda.

A facilitação do comércio exige uma interação estreita e forte entre muitos agentes diferentes, incluindo outros comitês e grupos que lidam com questões ou políticas transversais. Muitos países tendem a ter outros comitês que lidam com a facilitação do transporte ou a implementação de acordos sobre barreiras sanitárias e fitossanitárias ou técnicas ao comércio. É uma prática recomendada implementar um procedimento formal para garantir a circulação de atas de reuniões e relatórios do comitê de facilitação do comércio para outros grupos relacionados.

#### 3.1.3.2 Programas de Operador Econômico Autorizado/Trusted Trader

Os programas de OEA/TT estão no centro da gestão personalizada moderna, criando uma linha rápida para comerciantes compatíveis. Os programas modernos de OEA/TT estão totalmente alinhados com o WCO SAFE *Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade* (Estrutura Normativa da OMA para a Segurança e a Facilitação do Comércio Internacional), ao mesmo tempo em que são abertos a todos os operadores comerciais e, portanto, vão além dos importadores. Os benefícios devem ser claros e convincentes e devem abranger não apenas as aduanas, mas também os demais órgãos anuentes. A integração com sofisticados sistemas de TI deve permitir uma interface digital transparente com as empresas, tornando mais fácil e menos dispendioso para as empresas (incluindo Pequenas e Médias Empresas - PME) obter e manter o *status* de OEA, criando um ambiente de facilitação do comércio mais inclusivo e promovendo o investimento estrangeiro direto. Além disso, a comunidade empresarial global e a OMA expressaram, em numerosas ocasiões, que os programas regionais de OEA/TT e os ARMs devem ser seguidos para fornecer benefícios abrangentes além das fronteiras, melhorando a conformidade geral.<sup>20</sup> Além disso, deve-se notar que os programas de OEA não devem, de forma alguma, diminuir a facilitação do comércio para comerciantes que não sejam OEA, nem comprometer o acesso das PME às cadeias globais de valor.

<sup>20</sup> WCO. *Customs-Business Partnership Guidance* (2015); *International Chamber of Commerce. Recommendations on Authorized Economic Operators.*

No Brasil, o OEA atende duas das medidas de facilitação elencadas pelo AFC: menor índice de inspeções e exames físicos; e tempo de liberação agilizado. Além disso, são habilitados os operadores do comércio exterior que atendam os níveis de conformidade e confiabilidade do Programa e que cumpram voluntariamente os critérios de segurança aplicados à cadeia logística, bem como as obrigações tributárias, administrativas e aduaneiras. O programa brasileiro possui quatro modalidades:

- Segurança (OEA-S), com foco na segurança física da carga a ser exportada.
- Conformidade (OEA-C), com foco no cumprimento da legislação tributária e aduaneira das importações.
- Pleno, no caso de o operador ser certificado como OEA-S e OEA-C, no nível de Conformidade 2.
- OEA Integrado, com foco no cumprimento das exigências dos órgãos anuentes.

No caso do OEA Integrado, apesar de terem sido publicadas portarias conjuntas para início de implantação com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), com o Exército Brasileiro, com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), há atraso no cronograma de implementação e, como consequência, apenas o projeto com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) encontra-se vigente.

No novo paradigma dos programas de OEA e TT que foram projetados, desenvolvidos e implementados nos últimos anos, o desenvolvimento mais significativo é a criação e a concretização de ampla gama de novos benefícios. Isso aumenta os incentivos para ingressar e manter o *status* de OEA/TT ao longo do tempo. Os governos precisam melhorar constantemente a atratividade do programa de OEA e os benefícios da adesão e permanência voluntárias. Um KPI importante nesse contexto refere-se ao número de empresas que ingressam no programa. Benefícios como declarações periódicas, isenções de garantia, pagamento diferido e tratamento acelerado ainda estão entre os mais populares em todo o mundo, mas, nos últimos anos, também novos tipos de benefícios foram implementados.

Nesse sentido, é importante observar que os ARMs com outros países também se tornam cada vez mais valiosos, populares e atraentes quando se expande o escopo dos respectivos benefícios nacionais.

O Programa OEA brasileiro faculta aos operadores usufruírem de benefícios e vantagens de ARMs com aduanas de outros países. Apesar disso, até o momento, apenas Uruguai e China possuem ARM assinados com o Brasil.

Depois de se analisar os programas de OEA/TT mais modernos (principalmente os da Suécia, Austrália, Dubai, Brasil e Arábia Saudita, que são considerados os programas da



próxima geração), o Anexo E resume, em uma lista abrangente, os principais benefícios e as razões para os comerciantes se esforçarem para obter o *status* de OEA/TT e, portanto, realizam programas bem-sucedidos de OEA/TT. Em decorrência disso, os dez principais benefícios a seguir são considerados os mais eficientes e favoráveis, além de um Gestor Principal de Contas (Key Account Manager).

- 1) Declaração Periódica
- 2) Pagamento diferido de impostos
- 3) Declaração antecipada
- 4) Integração OEA ao Portal Único de Comércio Exterior
- 5) Autoinspeção
- 6) Acordos de reconhecimento mútuo com o maior número possível de parceiros comerciais
- 7) Via rápida na fronteira e em todas as interações com os respectivos órgãos governamentais
- 8) “Portal Único”, liberação automática
- 9) Reembolso automático de créditos tributários
- 10) Redução da exigência de garantias e taxas administrativas

## 3.2 ESTRUTURA DE TI E PROTEÇÃO DE DADOS

Os países desenvolvidos estão liderando procedimentos automatizados voltados ao cliente, bem como respectivos processos alfandegários internos. Os países com melhor desempenho, como Nova Zelândia, Austrália, Holanda, Suécia e EUA, com infraestrutura avançada de dados e de TI, utilizam as mais recentes tecnologias, estratégias de recuperação de desastres, padrões de segurança, soluções ativas de reserva e suporte técnico 24 horas por dia, sete dias por semana, para garantir a robustez e a alta disponibilidade de serviços de TI. Frequentemente, são gerenciados internamente ou por meio de uma entidade de propriedade do governo.

No caso brasileiro, a implantação de um sistema para coleta única é uma das prioridades do setor privado e tem potencial para revisar ao menos um quarto dos encargos de diferentes órgãos anuentes, segundo estudo sobre os custos e encargos dos órgãos anuentes no comércio exterior brasileiro (CNI, 2018).

Embora esses países tenham sistemas de pagamento automatizados, existem vários níveis de automação nas áreas de gestão, inspeção, auditoria e risco dos comerciantes. Além disso, embora os sistemas de gerenciamento de riscos sejam frequentemente

automatizados, eles ainda carecem de monitoramento das rotas de comércio.<sup>21</sup> Até mesmo os países com sistemas de TI razoavelmente avançados continuam a se deparar com a falta de disponibilidade e qualidade dos dados prévios à chegada de mercadorias, além de dados de licença, permissão e certificação.

Portanto, embora eles tenham acesso a dados de qualidade relativamente alto em todas as outras dimensões com o suporte de uma infraestrutura de TI robusta, há clara aspiração de começar a usar as mais recentes tecnologias, como inteligência artificial e tecnologia de contabilidade distribuída.<sup>22</sup>

Em relação ao Brasil, o país empreende esforços no sentido de utilizar padrões internacionais existentes e preconizados pela OMA, tais como o Modelo de Dados, a Convenção de Istambul e a Convenção de Quioto Revisada, recém-internalizada no ordenamento jurídico brasileiro.

O Anexo F fornece ilustrações dos sistemas atuais de TI em vários países, incluindo várias economias emergentes, à medida que avançam devido a reformas em estreita cooperação com seus respectivos setores privados. Além de investir em dados seguros e confiáveis e em infraestrutura de TI, existem várias dicas e boas práticas que podem ser derivadas em termos de um projeto dos aplicativos e recursos da Alfândega para oferecer suporte à automação:

- A grande automação começa com canais eletrônicos de informação.
- As informações prévias à chegada de mercadorias não são apenas um meio de segurança, mas também uma possibilidade de facilitar a liberação de mercadorias e o uso de declarações suplementares e periódicas.
- Estabelecer sistemas automatizados relacionados a serviços.
- Estabelecer painéis para visualização gerencial e acompanhamento de KPIs.
- Fornecer a opção de um procedimento simplificado, em que uma declaração simplificada no momento da importação é seguida por uma declaração suplementar.
- As alfândegas funcionam 24 horas por dia, sete dias por semana<sup>23</sup> e requerem uma infraestrutura segura e confiável.
- Estabelecer um suporte técnico de TI 24 horas por dia, sete dias por semana.

21 Soluções avançadas para criação de faixas comerciais seguras/confiáveis, em que a Alfândega tem a possibilidade de acessar as informações da cadeia de suprimentos a partir da fonte e não apenas por meio de declarações e ferramentas de inteligência.

22 Por exemplo, aproveitando a inteligência artificial como substituto para a inspeção secundária física ou para acessar fontes de dados sofisticadas para rastrear remessas. Há também vários programas-piloto promissores em andamento explorando o uso da Tecnologia de Contabilidade Distribuída/*Blockchain*, como o projeto da Austrália de gasoduto de governo para governo, focado em Certificados de Origem.

23 Para o modelo brasileiro, se a alfândega funcionar 24 h nos sete dias da semana, os demais intervenientes, inclusive a estrutura de portos, precisaram também funcionar em igual período.

- Estabelecer, em cooperação com o setor privado, locais separados de recuperação de desastres, sempre que possível/apropriado, juntamente com SLAs e procedimentos de recuperação de falhas. Devem existir planos claros sobre como lidar com os fluxos comerciais em caso de desastre; as rotinas alternativas devem ser publicadas e conhecidas por todas as partes e os OEAs/TTs devem ser priorizados.
- Implementar o padrão de segurança da informação ISO 27001.

Deve-se observar que um Portal Único, da perspectiva da TI, inclui a facilidade de os comerciantes enviarem informações padronizadas uma só vez (e apenas uma vez) para as Aduanas e outros órgãos anuentes relacionados: ele atua como uma interface para o comércio e coordena as exigências regulatórias do governo.

Uma estrutura que chegou a ser utilizada pelo Brasil e que, com adequada estrutura de TI, também pode ser considerada como boa prática é o Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA), que, por ser um local, que se encontra na zona secundária para armazenagem e despacho de importação e exportação, serve como entreposto aduaneiro que pode ser mais eficiente como etapa logística de importação e exportação.

O CLIA funciona como uma espécie de recinto alfandegado cujo objetivo é escoar as cargas de importação e exportação de forma facilitada. Uma alternativa à retenção e ao armazenamento nos portos e aeroportos que, na maioria dos casos, se encontram saturados, com gargalos para acesso e impactos negativos, como o aumento de custos, a falta de estrutura e outros problemas.

Outra aplicação que também merece destaque é a utilização do *blockchain* para troca de informações entre autoridades aduaneiras de diferentes países. A tecnologia resolve uma questão importante, ao permitir que se preserve a autonomia de cada uma das administrações aduaneiras ao invés de utilizar um sistema e um banco de dados centralizado em uma única nação, permitindo o compartilhamento das informações com corresponsabilidade entre as partes que estão se comunicando.

Por meio do Mercosul, Brasil, Uruguai, Paraguai e Argentina iniciaram, em 2019, a implementação da solução batizada de b-Connect a partir de um protótipo dedicado à troca de dados referentes a empresas cadastradas para operar no comércio exterior desses países, atividade essencial para aduanas. O processo de intercâmbio de informações deverá iniciar pelo Uruguai, ampliando-se para os demais países. Também há expectativa de que, com o acordo de comércio firmado, a utilização do *blockchain* para troca de informações se estenda para as transações entre o Mercosul e a União Europeia.



## 4 CONCLUSÃO

Este documento destacou várias boas práticas em operações aduaneiras e a cooperação comercial-aduaneira que podem servir como exemplos para fortalecer a facilitação do comércio e a gestão de fronteiras. A padronização de processos, estruturas organizacionais simplificadas e transparentes, a cooperação aduana-empresa junto com sistemas de TI integrados e infraestrutura moderna são fundamentais para o desempenho do comércio nacional e o crescimento econômico impulsionado pelo comércio.

As oito principais conclusões e recomendações a seguir podem ser derivadas da análise acima:

- 1) Defender um **Estudo do Tempo de Liberação+ (Time Release Study+)** a cada dois anos. O papel de qualquer agência, em si, vai além do gerenciamento de fronteiras, pois sempre haverá várias agências com responsabilidades de gestão de fronteiras. Para atender a outros interesses de cada organização, é recomendável que se façam reformas baseadas em evidências – um “Estudo do tempo de liberação+” é um primeiro passo importante. Este estudo não só vai além do manuseio aduaneiro, levando em consideração o tempo despendido pelos demais órgãos anuentes (por exemplo, saúde, meio ambiente, agricultura) para receber, processar e aprovar ou rejeitar pedidos de licenças, autorizações e certificados, mas também inclui processos logísticos necessários para importação, exportação e trânsito. Sem esses dados, as agências podem simplesmente culpar a Alfândega ou a falta de infraestrutura comercial por atrasos.



- 2) Buscar a **verdadeira cocriação aduana-empresa**, o mapeamento e a reengenharia avançados de processos de negócios (por exemplo, conforme ilustrado no Fórum de Consulta de Empresas Aduaneiras da Holanda). Nesse contexto, a indústria brasileira também deve ter cautela em relação a possíveis tendências de transformação da Receita Federal em um modelo e ambiente de Serviço de Proteção de Fronteiras, pois isso provavelmente não seria benéfico para a facilitação do comércio nem para o interesse da comunidade empresarial (ou seja, desvio esperado da *expertise* das Alfândegas).
- 3) Buscar um **diálogo aduaneiro-comercial sobre a medição de desempenho** das Alfândegas e KPIs relacionados a serem medidos e publicados (incluindo a utilização e os benefícios dos Tratados de Livre Comércio para Exportação). Esse é um mecanismo de modernização comprovado que aprimora os resultados para todos os interessados em uma situação em que todos saem ganhando.
- 4) Defender a **centralização das operações aduaneiras**. É evidente que a centralização nas funções nacionais é eficiente para o governo e, ao mesmo tempo, é de extrema importância para o setor privado. A centralização tem um impacto positivo e é quase um pré-requisito para a harmonização e uma abordagem global. Isso é fundamental para o setor privado em relação à padronização, à transparência, à previsibilidade, à eficiência de custos e à concorrência neutra. Portanto, as empresas brasileiras devem apoiar ativamente funções nacionais e centralizadas nas alfândegas. Nesse contexto, o Centro Integrado de Identificação e Operações da Nova Zelândia serve como um exemplo interessante.
- 5) Pressionar para que os oito **principais benefícios globais de OEA** sejam implementados o mais rápido possível como parte do Programa Brasileiro de OEA na medida em que ainda não estejam em vigor:
  - 1) Declaração Periódica
  - 2) Pagamento diferido de impostos
  - 3) Declaração antecipada
  - 4) Integração OEA ao Portal Único de Comércio Exterior
  - 5) Autoinspeção
  - 6) Acordos de reconhecimento mútuo com o maior número possível de parceiros comerciais
  - 7) Via rápida na fronteira e em todas as interações com os respectivos órgãos governamentais
  - 8) “Portal Único”, liberação automática
  - 9) Reembolso automático de créditos tributários
  - 10) Redução da exigência de garantias e taxas administrativas

Fazer disso uma prioridade, além de garantir um Gestor Principal de Contas, trará melhores resultados para o governo e os comerciantes em várias dimensões. Além disso, também é recomendável o tratamento preferencial de OEA no Portal Único para maximizar os efeitos de ambos os modelos. Embora o Brasil já possua um dos melhores e mais modernos programas de OEA do mundo, ele deve continuar a evoluir e progredir, principalmente no que diz respeito a torná-lo o mais atraente possível para que as empresas busquem o *status* de OEA. Muitos dos benefícios adicionais já existentes em outros países não exigem alterações legislativas ou de TI e, portanto, constituem vitórias rápidas para o programa brasileiro de OEA.

- 6) Defender um **sistema de avaliação de risco totalmente automatizado**, em que a identificação seja totalmente automática.
- 7) Aprimorar o **ambiente propício ao comércio eletrônico**, defendendo um sistema simplificado de declaração de exportações para o comércio eletrônico com um número bastante reduzido de campos na Declaração de Exportação.
- 8) Iniciar **um projeto específico para avaliar as rotinas de desastre e emergência na gestão de fronteiras** do comércio brasileiro e alinhá-las às boas práticas internacionais. Essa é uma área em que a estreita cooperação entre empresas e alfândegas demonstrou ter um grande impacto na qualidade da redução de riscos de desastres para todas as cadeias de suprimentos.

É importante observar que este documento não envolveu uma avaliação dos atuais acordos de facilitação de comércio e práticas aduaneiras no Brasil. Seu principal objetivo é destacar experiências internacionais que possam servir como boas práticas e inspiração para melhorias adicionais no ambiente aduaneiro brasileiro, para um avanço rumo à excelência global.



Deve-se enfatizar que o desejo político é o fator mais importante para a implantação bem-sucedida de reformas. A mudança não ocorrerá sem um apoio governamental claro e sustentado e uma liderança a partir do alto escalão. Para serem bem-sucedidas, as reformas propostas precisarão acolher as preocupações e necessidades operacionais legítimas de todos os órgãos-chave; as reformas devem ser construídas com base em uma visão compartilhada do futuro e na propriedade conjunta do programa de reformas. O setor privado pode ser um aliado importante nesse sentido, ajudando também a garantir apoio financeiro e político ao governo e suas reformas.




Considerando-se que, hoje, o Programa Brasileiro de OEA serve internacionalmente como um dos principais modelos de OEA/*Trusted Trader*, ele ilustra que são possíveis reformas efetivas no Brasil quando houver desejo político, liderança e uma cooperação estreita e contínua entre o governo e o setor privado.






# ANEXO A – MEDIÇÃO DO DESEMPENHO OPERACIONAL

	 Suécia	 Holanda
<b>KPIs</b>	<p>Orçamento anual do governo com KPIs. Objetivos de 2016.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução das discrepâncias nos impostos.</li> <li>• (Controle de) restrições de importação e exportação.</li> <li>• Cobrança de direitos aduaneiros e outros impostos.</li> <li>• Combater o crime organizado e em larga escala.</li> <li>• Prevenção contra as drogas.</li> <li>• Álcool e tabaco (importação ilegal).</li> <li>• Luta contra crimes econômicos.</li> </ul>	<p>Objetivos estratégicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantir a cobrança de quaisquer direitos aduaneiros devidos.</li> <li>• Cumprimento dos regulamentos estabelecidos na legislação aduaneira.</li> <li>• Segurança.</li> </ul> <p>Os KPIs são divididos em temas e prioridades anuais para as Alfândegas. Temas de 2016:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manter o foco atual na tributação; aplicação orientada a informações e aos riscos; fiscalização flexível; fiscalização focada em empresas e cadeias; recursos inovadores; serviços; comércio eletrônico; antifraude.</li> </ul> <p>Os KPIs operacionais são definidos para cada unidade operacional regional.</p>
<b>Indicadores</b>	<p>Mais de 50 indicadores operacionais baseados nas metas anuais. Podem ser divididos em três grandes categorias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Financeiros - receitas coletadas e custos, por ex.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direitos aduaneiros e receitas cobradas.</li> <li>- Volume de processos.</li> <li>- Volume de processos eletrônicos.</li> <li>- % de declarações corretas.</li> </ul> </li> <li>• Medidas de eficácia baseadas no tempo, por ex.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de remessas liberadas e horas de trabalho necessárias.</li> <li>- Número de controles físicos e horas de trabalho necessárias.</li> </ul> </li> <li>• Resultados operacionais, por ex.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Volumes de apreensões (por categoria).</li> <li>- Número de ações criminais.</li> <li>- Quota de interceptações baseadas em inteligência.</li> <li>- Escaneamentos por scanner.</li> <li>- Número de organizações criminosas desmanteladas.</li> </ul> </li> </ul>	<p>A medição é baseada em:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de inspeções físicas.</li> <li>• Número de auditorias após desembaraço (PCAs).</li> <li>• Número de validações / revalidações de OEAs.</li> <li>• Número de autorizações.</li> <li>• Tempo gasto por atividade.</li> </ul> <p>Também existem KPIs de qualidade em áreas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditorias após desembaraço (PCAs).</li> <li>• Validações.</li> <li>• Gestão de clientes.</li> </ul>
<b>Relatórios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório anual ao governo em mais de 250 métricas. Relatórios operacionais e trimestrais mensais à DG.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatórios operacionais mensais e anuais dos KPIs, dados históricos e benchmarking internacional (UE).</li> <li>• Medidas anuais de qualidade em PCAs, validações de OEAs e facilitação/autorizações de comércio, ciclos de aprendizado e aprimoramento.</li> </ul>

	 Estados Unidos	 Austrália
<b>KPIs</b>	<p>4 metas estratégicas definidas no plano estratégico (Visão 2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Combate ao terrorismo e ao crime transnacional.</li> <li>• Gestão avançada e abrangente da segurança das fronteiras.</li> <li>• Aumento da competitividade econômica dos EUA, permitindo comércio e viagens lícitos.</li> <li>• Promoção de integração organizacional, inovação e agilidade.</li> </ul>	<p>KPIs de orçamento anual e um plano corporativo de quatro anos e planos anuais com objetivos, desempenho estratégico e indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A cobrança de receitas nas fronteiras é gerenciada e aprimorada.</li> <li>• Uma gestão integrada das fronteiras facilita o fluxo de viajantes e mercadorias legítimos.</li> <li>• As ameaças são detectadas antes da fronteira, na própria fronteira e depois da fronteira.</li> <li>• A fronteira é reforçada através do controle e vigilância do domínio marítimo.</li> <li>• Colaboração com parceiros dentro e fora da Austrália melhora a segurança nas fronteiras.</li> </ul>
<b>Indicadores</b>	<p>Medidas de desempenho:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentagem de carga de entrada identificada pelo CBP como potencialmente de alto risco que é avaliada ou escaneada antes da partida ou na chegada a um porto de entrada nos EUA.</li> <li>• Porcentagem de incursões em aeronaves convencionais detectadas em todas as fronteiras dos Estados Unidos.</li> <li>• Porcentagem de pessoas apreendidas várias vezes ao longo da fronteira sudoeste.</li> <li>• Taxa de eficácia da interdição ao longo da fronteira sudoeste entre os portos de entrada.</li> <li>• Volume de divisas contrabandeadas como carga de saída, apreendida nos portos de entrada.</li> <li>• Número de armas contrabandeadas como carga de saída, apreendidas nos portos de entrada.</li> <li>• Porcentagem da receita de importação cobrada com sucesso.</li> <li>• Porcentagem de importações em conformidade com as leis comerciais aplicáveis dos EUA.</li> <li>• Porcentagem de carga por valor importado para os EUA por participantes de programas de parceria comercial do CBP.</li> </ul>	<p>84 indicadores e subindicadores, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de TEU inspecionados.</li> <li>• Número de TEU examinados.</li> <li>• Declarações de importação/exportação avaliadas antes do desembarco através de um programa geral de monitoramento.</li> <li>• Número de declarações aduaneiras de importação finalizadas.</li> <li>• Proporção de dispositivos de classificação, avaliação e regras de origem tarifária preenchidos de acordo com os padrões de serviço (30 dias).</li> <li>• Proporção de documentos de carga apresentados eletronicamente em que uma mensagem de resposta é transmitida em cinco minutos.</li> <li>• Cobrança de receitas significativas (incluindo taxas alfandegárias, taxa de movimentação de passageiros, taxa de processamento de importação e impostos sobre bens e serviços).</li> <li>• Número de declarações de reembolso avaliadas.</li> <li>• Valor das subavaliações de receitas identificadas nas atividades de investigação e conformidade.</li> </ul>
<b>Relatórios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório anual ao governo com medidas e metas de desempenho e resultados reais em relação a essas metas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório anual ao governo sobre o cumprimento das metas anuais de orçamento e plano corporativo.</li> </ul>
	 África do Sul	 Coreia do Sul
<b>KPIs</b>	<p>Planos anuais de negócios e desempenho baseados em planos estratégicos de três anos. Metas estratégicas para 2016:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior conformidade com a Alfândega e cobrança de impostos.</li> <li>• Maior conformidade tributária.</li> <li>• Maior facilidade e justiça ao fazer negócios com SARS.</li> <li>• Maior custo-benefício e eficiência interna.</li> <li>• Maior confiança e credibilidade do público.</li> </ul>	<p>Objetivos estratégicos definidos pelo Ministério da Fazenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proteger as finanças e a economia do país.</li> <li>• Impedir a entrada de elementos prejudiciais à segurança da sociedade e dos cidadãos.</li> <li>• Promover o comércio e as viagens internacionais lícitas.</li> </ul>
<b>Indicadores</b>	<p>As métricas de medição relevantes para 2016 foram:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % cobertura de auditorias de comércio.</li> <li>• % de declarações de mercadorias visadas.</li> <li>• % de conformidade com a estrutura de cobrança de impostos.</li> <li>• % do comércio que foi auditado com o objetivo de obter o status de comerciante preferencial.</li> <li>• Relatório de auditoria não qualificado pelo Auditor-Geral.</li> <li>• % de aumento de envios de manifestos eletrônicos.</li> <li>• Receita total (excluindo a receita aduaneira) coletada.</li> <li>• % de aceitação de documentos / declarações eletrônicas aduaneiras (EDI).</li> </ul>	<p>Abaixo estão exemplos de indicadores:</p> <p>1. Apoiar as empresas na retomada do crescimento: Promoção das exportações e dinamização do mercado interno.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de exportadores apoiados por centros públicos de estâncias aduaneiras.</li> <li>• Proporção de utilização dos TLCs para exportação.</li> </ul> <p>Apoio aos requisitos das finanças nacionais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de auditorias, taxa de recuperação, valores de recuperação.</li> <li>• Número e qualidade dos pré-exames para valor, classificação e origem aduaneiros.</li> </ul> <p>2. Garantir a segurança pública e a ordem econômica internacional: Reforçar a gestão das fronteiras para combater o terrorismo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de inspeções de cargas suspeitas.</li> <li>• Taxa de inspeções e exames bem-sucedidos.</li> <li>• Erradicar o comércio ilegal e o comércio ilegal no câmbio internacional.</li> <li>• Apreensão de produtos ilegais e perigosos.</li> </ul>
<b>Relatórios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório anual ao governo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Alfândega sul-coreana fornece um plano estratégico anual e um relatório sobre avaliação de desempenho ao Congresso. O Congresso emite um relatório anual de análise de avaliação com base na avaliação recebida.</li> </ul>



 <b>Brasil</b>	
<b>KPIs UTILIZADOS PELA ADUANA/ RFB<sup>24</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Índice de Presença Fiscal do Controle Aduaneiro Pós-despacho.</li> <li>Índice de Efetividade do Combate ao Contrabando e Descaminho, cuja finalidade é avaliar o incremento das apreensões de produtos contrabandeados (inclusive drogas), descaminhados, contrafeitos e pirateados em relação ao valor acumulado no mesmo período do ano anterior.</li> </ul>
<b>Indicadores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grau de Eficácia da Análise de Riscos de Conformidade – Despacho de Importação.</li> <li>Grau de Cumprimento das Obrigações (tributárias e aduaneiras) na Importação.</li> <li>Grau de Fluidez de Despacho de Importação, em canal verde, mede o percentual de declarações de importação em canal verde desembaraçadas em menos de 24 horas.</li> <li>Grau de Fluidez de Despacho de Importação, em canal amarelo, mede o percentual de declarações de importação em canal amarelo desembaraçadas em menos de 72 horas.</li> <li>Grau de Fluidez de Despacho de Importação, em canal vermelho, mede o percentual de declarações de importação em canal vermelho desembaraçadas em menos de 120 horas.</li> </ul>
<b>Relatórios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cobertura fiscal aduaneira nacional e regional com periodicidade trimestral e anual.</li> </ul>

Com base nos dados disponíveis mais recentes (2017).


<sup>24</sup> Com objetivo de garantir segurança e agilidade no fluxo internacional de bens, mercadorias e viajantes e ampliar o combate ao contrabando, ao descaminho e à sonegação fiscal a Portaria RFB nº 2.246, de 26 de dezembro de 2019, que altera a Portaria RFB 1.749, de 26 de dezembro de 2016, aprova a estratégia, os indicadores estratégicos e os projetos estratégicos institucionais da Secretaria da Receita Federal do Brasil para o período de 2016 a 2019.



# ANEXO B – IDENTIFICAÇÃO E GESTÃO DE RISCOS

 Suécia		
Segurança e Modelo Operacional	Conscientização e Identificação de ameaças	Surgimento e Gestão de Riscos
<ul style="list-style-type: none"> <li>As Aduanas Suecas implantaram uma abordagem de Análise e Inteligência Nacional, responsável pelas definições de riscos e decisões estratégicas.</li> <li>O trabalho de gestão de risco operacional é realizado nos Centros de Excelência operacionais.</li> <li>A identificação de perfis de risco é feita em dois níveis:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Perfis comuns da UE.</li> <li>Perfis nacionais, responsáveis por 99% dos perfis.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Todas as declarações são previamente avaliadas pelo sistema de identificação de riscos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se não houver alerta, as mercadorias serão liberadas automaticamente pelo sistema.</li> <li>Nos sistemas, existem cinco perfis diferentes:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Perfis de atividades ilegais - focados em indivíduos e inteligência conhecidos</li> <li>Perfis de risco tradicionais - onde mercadorias representam um risco adicional</li> <li>Perfis de negócios - foco na mercadoria ou origem real</li> <li>Perfis estatísticos - código da mercadoria, peso e valor</li> <li>Controles aleatórios</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Usa dados da declaração ou se o valor em determinados campos estiver acima ou abaixo de um limite.</li> <li>Caso selecionados para controle:</li> <li>Declarações disponíveis para agentes que trabalham com controles físicos e documentais.</li> <li>Os resultados são exibidos para garantir que as verificações se concentrem no perfil.</li> <li>Os agentes podem alterar o resultado da criação de perfil de risco - diminuindo ou aumentando o nível de controle.</li> <li>Todos os resultados são registrados no sistema e usados para ajustar os perfis.</li> </ul>
 Holanda		
Segurança e Modelo Operacional	Conscientização e Identificação de ameaças	Surgimento e Gestão de Riscos
<ul style="list-style-type: none"> <li>A Alfândega coordena o monitoramento de transportes, cargas e pessoas rumo à Holanda.</li> <li>Os alvos de alto risco são identificados, rastreados ou interditados com base na ameaça apresentada.</li> <li>A agência-alvo líder pode ser a Imigração ou a Polícia Militar Real e de Fronteira (KMAR) (passageiros ou tripulação), Alfândega (Carga) ou Guarda Costeira (Embarcação).</li> <li>Para suspeitas de ameaças à pátria, o Ministério da Defesa holandês liderará uma força governamental coordenada para lidar com a ameaça.</li> <li>A maioria dos perfis de risco do sistema é local, com alguns perfis da UE de alto nível.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>As agências holandesas compartilham e usam um sistema de identificação e seletividade que fornece funções para monitorar e identificar embarcações, cargas e pessoas de alto risco destinadas à Holanda.</li> <li>O sistema usa uma lógica de pontuação de risco e raciocínio indutivo para identificar metas de alto risco para um exame mais minucioso.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O "PARDEX" (sigla holandesa) foi estabelecido como um programa coordenado para ambientes de passageiros e cargas aéreas e está situado no aeroporto de Amsterdã Schiphol.</li> </ul>

 <b>Estados Unidos</b>		
<b>Segurança e Modelo Operacional</b>	<b>Conscientização e Identificação de ameaças</b>	<b>Surgimento e Gestão de Riscos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>O Serviço de Alfândega e Proteção de Fronteiras dos EUA (CBP) centraliza todas as segmentações em um Centro Nacional de Identificação (NTC).</li> <li>O NTC decide quais remessas de alto risco serão totalmente descarregadas ou escaneadas na chegada ou conterão as mensagens "Não carregue" para as transportadoras oceânicas em um porto de escala estrangeiro.</li> <li>A Iniciativa de Segurança de Contêineres (CSI) coloca os agentes do CBP dos EUA em mais de 50 portos no mundo. Esses oficiais trabalham em estreita colaboração com o país anfitrião para inspecionar cargas de alto risco em nome do CBP dos EUA.</li> <li>A Iniciativa Antecipada de Dados Comerciais (ADI) e a Iniciativa 10 + 2 adquirem dados eletrônicos à medida que são criados e usados, por exemplo planos de compartimento, planos de armazenamento e mensagens de status do contêiner. Isso melhora a visibilidade da cadeia de suprimentos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O CBP dos EUA usa seu Sistema de Identificação Automatizada (ATS) para identificar o risco.</li> <li>O ATS usa uma lógica indutiva para verificar as transações de remessa e identificar os indicadores de risco.</li> <li>Uma pontuação é atribuída quando indicadores de risco são encontrados ou deduzidos caso um importador de C-TPAT seja encontrado.</li> <li>A pontuação total determina que o risco geral seja alto, médio ou baixo. Quando um analista acessa o sistema, o sistema já classificou os dados em ordem de risco percebido.</li> <li>O analista é o principal responsável por quais remessas devem ser encaminhadas para inspeção.</li> <li>O CBP emite políticas para referências de inspeção obrigatórias com base na pontuação-limite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O CBP dos EUA usa seu Sistema de Identificação Automatizada (ATS) para identificar o risco.</li> <li>O ATS usa uma lógica indutiva para verificar as transações de remessa e identificar os indicadores de risco.</li> <li>Uma pontuação é atribuída quando indicadores de risco são encontrados ou deduzidos caso um importador de C-TPAT seja encontrado.</li> <li>A pontuação total determina que o risco geral seja alto, médio ou baixo. Quando um analista acessa o sistema, o sistema já classificou os dados em ordem de risco percebido.</li> <li>O analista é o principal responsável por quais remessas devem ser encaminhadas para inspeção.</li> <li>O CBP emite políticas para referências de inspeção obrigatórias com base na pontuação-limite.</li> </ul>
 <b>Austrália</b>		
<b>Segurança e Modelo Operacional</b>	<b>Conscientização e Identificação de ameaças</b>	<b>Surgimento e Gestão de Riscos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>A Austrália está priorizando a segurança e a biossegurança por meio de várias medidas.</li> <li>O Departamento de Imigração e Proteção de Fronteiras e o Departamento de Agricultura e Recursos Hídricos (DAWR) estão coordenando a responsabilidade.</li> <li>São necessários vários relatórios, incluindo declarações de carga e alfandegárias, antes da chegada, na chegada ou após a chegada da embarcação ou aeronave e a importação real da carga na Austrália.</li> <li>Os relatórios de carga são necessários para todas as remessas com destino à Austrália pelo menos 48 horas antes da chegada para carga marítima e 2 horas antes da chegada para transporte aéreo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>As declarações usadas para determinar a admissibilidade de mercadorias regulamentadas ou controladas.</li> <li>A abordagem do Departamento de Imigração e Proteção de Fronteiras (DIBP) é baseada em inteligência e em riscos e envolve a avaliação dos riscos associados a bens proibidos ou restritos presentes na fronteira e a abordagem desses riscos com os recursos disponíveis.</li> <li>São utilizados sistemas e técnicas analíticas avançadas.</li> <li>As ameaças pendentes são avaliadas com base na probabilidade de um acontecimento e na gravidade da consequência ou dano, se o evento ocorrer.</li> <li>A Austrália está explorando análises preditivas para gerenciamento de riscos em conjunto com os países da aliança "Five Eyes" (Canadá, Nova Zelândia, Reino Unido e EUA).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Declarações usadas para determinar a admissibilidade de mercadorias regulamentadas ou controladas.</li> <li>A abordagem do DIBP é orientada por inteligência e baseada em riscos e envolve a avaliação dos riscos associados a mercadorias proibidas ou restritas presentes na fronteira e a abordagem desses riscos com os recursos disponíveis.</li> <li>São utilizados sistemas e técnicas analíticas avançadas.</li> <li>Ameaças pendentes são avaliadas com base na probabilidade de um evento e na gravidade da consequência ou dano, se o evento ocorrer.</li> <li>Juntamente com os países da aliança <i>Five Eyes</i>, a Austrália está explorando análises preditivas para gerenciamento de riscos.</li> </ul>
 <b>UAE-Dubai Emirados Árabes Unidos-Dubai</b>		
<b>Segurança e Modelo Operacional</b>	<b>Conscientização e Identificação de ameaças</b>	<b>Surgimento e Gestão de Riscos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>O Departamento de Inteligência Aduaneira de Dubai é responsável por identificar e determinar as regras e os perfis de riscos.</li> <li>As regras e os perfis (incluindo o uso de inteligência artificial) são implementados no <i>Smart Risk Engine</i>, desenvolvido internamente pela Divisão de TI.</li> <li>Este sistema integra e conecta dados do sistema para declarações comerciais aduaneiras e está focado nos embarques suspeitos e de alto risco para interceptação na fronteira.</li> <li>Quando uma declaração é selecionada para controle, são realizadas verificações manuais da documentação e toma-se uma decisão para realizar o escaneamento e a inspeção física.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Aduana de Dubai declara que seus sistemas contribuem para agilizar a liberação de transações de baixo risco.</li> <li>Esse sistema foi destacado pela OMA como uma possível boa prática.</li> <li>Uma missão de diagnóstico da OMA mencionou que outras administrações aduaneiras globais podem considerar a abordagem como parte de seu programa de gerenciamento de riscos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O sistema foi projetado para acomodar todos os tipos de transações e reduzir significativamente a necessidade de intervenção humana no processamento.</li> <li>Com essa redução junto ao comércio de baixo risco, esse processo poderia identificar melhor as remessas de alto risco junto aos candidatos restantes.</li> </ul>

 <b>Considerações Sobre o Caso Brasileiro</b>		
<b>Segurança e Modelo Operacional</b>	<b>Conscientização e Identificação de ameaças</b>	<b>Surgimento e Gestão de Riscos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>O uso da IA permite ao Sisam aprender com o histórico de declarações e estimar a probabilidade de cerca de 30 tipos de erros que podem estar presentes em cada item de cada nova declaração de importação. Algumas características do Sisam o tornam único no mundo e colocam a Receita Federal em posição de destaque. No final de 2018, a OMA fez um levantamento de uso de tecnologias disruptivas junto a todos os países-membros. As quatro experiências mais interessantes foram selecionadas para apresentação na reunião do comitê técnico permanente em março de 2019. Os países escolhidos foram Brasil, Holanda, Japão e China. O Brasil demonstrou que possui IA funcionando em escala nacional no controle de seu comércio exterior.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Sisam tem como objetivo, por meio de IA que aprende com o histórico de Declarações de Importação (DIs), ajudar a RFB a reduzir o percentual de mercadorias verificadas no despacho aduaneiro de importação e a, concomitantemente, reduzir a evasão fiscal na importação e o descumprimento de exigências administrativas.</li> <li>O primeiro benefício do Sisam é a melhoria da qualidade da seleção para verificação aduaneira, principalmente com objetivo de capturar erros difíceis, como o erro de classificação fiscal. O Sisam também melhora a efetividade da própria verificação no despacho, pois fornece relatórios interativos para todos os itens de todas as adições de todas as DIs, mesmo aquelas selecionadas por critérios que nada tem a ver com o próprio Sisam. Adicionalmente, permite aumentar a uniformidade de tratamento no despacho, tornando inútil para importadores mudar sua carga para unidades aduaneiras que ainda não conheçam suas infrações. O sistema não apenas captura sinais de presença de infração, mas também os sinais de que ela está ausente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Centro Nacional de Gestão de Riscos Aduaneiros (Cerad) é a unidade da RFB responsável pelo estudo e definição de perfis de risco que implementam os diversos monitoramentos nacionais, visando a obter uniformidade no controle aduaneiro em todo o país.</li> </ul>





# ANEXO C – COOPERAÇÃO ADUANEIRA-COMERCIAL PARA UMA POLÍTICA EFICAZ

## ENGAJANDO O SETOR PRIVADO NA POLÍTICA: O CASO DOS EUA

Embora associações/entidades privadas não participem do *Trade Policy Staff Committee* (Comitê de Pessoal de Política Comercial), o Comitê solicita informações do público por meio de audiências públicas e avisos do Federal Register (o Diário Oficial dos EUA). Além disso, o Congresso norte-americano estabeleceu o sistema de comitê consultivo do setor privado em 1974 para garantir que a política comercial dos EUA e os objetivos de negociação comercial reflitam adequadamente os interesses comerciais e econômicos norte-americanos. O Congresso expandiu e aprimorou o papel desse sistema em atos comerciais subsequentes, mais recentemente a Lei do Comércio de 2002. Os comitês consultivos fornecem informações e conselhos com relação à política comercial dos EUA. O sistema do comitê consultivo de política comercial consiste em 26 comitês consultivos, com um total de aproximadamente 700 consultores.

## ENGAJANDO O SETOR PRIVADO NA POLÍTICA: O CASO DA SUÉCIA

Como país dependente do comércio, a Suécia considera o diálogo e a cooperação regulares entre governo e indústria o pilar da facilitação do comércio. O Conselho de Procedimentos Comerciais SWEPRO é o fórum da Suécia para discussão e informações sobre procedimentos comerciais simplificados, harmonizados e eficientes em nível geral. O SWEPRO reúne interessados suecos dos setores público e privado para acompanhar e discutir questões nacionais e internacionais. O secretariado do SWEPRO, acolhido pelo Conselho Nacional do Comércio, coordena e participa ativamente dos esforços intergovernamentais para simplificar, harmonizar e, se possível, remover procedimentos e fluxos de informações desnecessários no comércio internacional. O trabalho é realizado em âmbito global, na Europa e nacionalmente. O secretariado tem três funcionários que também são analistas de facilitação de comércio no Conselho Nacional de Comércio. O SWEPRO também inicia

os próprios projetos para fornecer ao governo análises sobre o trabalho nacional de facilitação do comércio da Suécia em todas as áreas (UE, ONU, OMC, OCDE, etc.).

O SWEPRO inclui representantes de empresas e autoridades públicas da aduana, do Ministério de Relações Exteriores, da Rede de Assuntos Eletrônicos, da Junta Nacional de Comércio, da Federação de Comércio, da Câmara de Comércio Internacional, da Câmara de Comércio Internacional e de associações nacionais de frete internacional, banqueiros e autoridades locais/regionais. O fórum completo se reúne quatro vezes por ano e também pode decidir por formar grupos de trabalho relacionados a projetos, que podem se reunir com mais frequência.

## ENGAJAR O SETOR PRIVADO NA POLÍTICA: O CASO DA HOLANDA<sup>25</sup>

A Alfândega Holandesa criou um fórum de consulta sobre negócios aduaneiros (CBC). O CBC é uma plataforma consultiva dinâmica para a execução e implementação da legislação aduaneira (relacionada), na qual, com base na transparência e nos esforços conjuntos, são discutidas e ponderadas as tarefas e interesses aduaneiros e as responsabilidades e interesses do setor privado, com base na igualdade.

*Participantes:* a premissa para a inclusão de representantes do setor privado é obter uma representação equilibrada, garantindo o envolvimento dos parceiros da cadeia de suprimentos relevantes da Alfândega nas modalidades de transporte terrestre, aéreo e marítimo. As organizações setoriais devem representar uma organização nacional. Os participantes incluem a Confederação da Indústria e dos Empregadores, associações de Expedição e Logística, Transporte e Logística, Carga Aérea e Operadores de Terminais, o Conselho de Transportadores e as Federações de Armadores/agentes e exportadores.

### *CBC Central:*

- Presidido pelo Diretor-Geral da Alfândega: fornece um processo consultivo central ao setor privado para alcançar a implantação e a tomada de decisões. O CBC possui um representante de cada grupo de *stakeholders* dentro da cadeia relevante da alfândega (quando possível, incluindo organizações guarda-chuva com atividades que se sobrepõem às áreas de impostos especiais de consumo ou tarefas não fiscais sobre segurança, saúde, economia ou meio ambiente). Os representantes devem possuir ampla experiência em assuntos aduaneiros.
- O Departamento de Legislação da Direção Geral de Assuntos Fiscais do Ministério das Finanças participa das reuniões. No entanto, para consultas legislativas, existe uma estrutura consultiva separada na Confederação da Indústria e dos Empregadores.

<sup>25</sup> Administração Aduaneira da Holanda, Protocolo sobre Consulta de Empresas Aduaneiras.

- Quando as consultas fora das reuniões do CBC dizem respeito a questões de nível estratégico sobre publicidade e/ou questões politicamente sensíveis e reclamações sobre o desempenho genérico das Alfândegas, em primeiro lugar, haverá um funcionário designado pelas Alfândegas encarregado de coordenar todas as estruturas consultivas com as organizações do setor privado.

*Existem três CBCs especialistas preparatórios:*

- CBC de Assuntos jurídicos
- CBC de Tecnologia da informação [TI]
- CBC de Execução e supervisão

Eles analisam questões genéricas e fornecem informações relacionadas às suas respectivas áreas de especialização. Servem como uma plataforma para o envolvimento intensivo do setor privado com a nova legislação e a elaboração de regulamentos, mas não têm poder de decisão. A representação do cliente e do setor privado depende dos itens de discussão, proporcionando ao setor privado a oportunidade de ter especialistas para elaborar os detalhes junto à Alfândega e se preparar para a implementação.

*Parâmetros:*

- O CBC não é o canal para avisos gerais; outros meios serão usados para comunicar informações gerais.
- Outros departamentos não podem comparecer às reuniões do CBC; eles podem participar de um CBC especializado, dependendo do caso, por solicitação própria ou da Alfândega.
- Para fins de acordos de coordenação com outros departamentos, o Escritório Nacional das Alfândegas organizará periodicamente as reuniões da aliança.
- Todos os CBCs farão uso de um Secretariado central.
- A Alfândega decide os itens para discussão.
- Os CBCs especialistas podem decidir instalar um conselho ou grupo de trabalho temporário sobre um tópico específico
- Todas as estruturas consultivas, parcerias e projetos-piloto com organizações do setor privado estarão sob a responsabilidade (de gestão) do CBC ou de um dos CBCs especializados. Por exemplo, o CBC de TI é responsável pelas relações consultivas entre fornecedores de *software* e alfândegas eletrônicas e todas as atividades de OEAs com o setor privado são abrangidas pelo CBC de Execução e Supervisão.



# ANEXO D – SATISFAÇÃO DO CLIENTE/COMERCIANTE E COLETA DE *FEEDBACK*

País	Satisfação do cliente/comerciante
 Suécia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em 2016, por exemplo, a alfândega sueca realizou 67 cursos de treinamento e 197 sessões de informações sobre comércio; 93% dos participantes ficaram satisfeitos com o resultado.</li> <li>• A Suécia tem um alto nível de envolvimento comercial, incluindo um comitê consultivo.</li> </ul>
 Holanda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A pesquisa anual 'Proof of Good Service' classifica as alfândegas em 10 dimensões, incluindo: Cadeia de suprimentos com distúrbios mínimos; Sistemas informáticos com distúrbios mínimos; confiabilidade e consistência na tomada de decisões; encargos administrativos para as empresas.</li> <li>• Processo estruturado de consulta ao setor através do ODB (Business-Customs Consultation Taskforce).</li> </ul>
 Estados Unidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O CBP não realiza pesquisas regulares sobre comércio, mas recebe conselhos do Comitê Consultivo para Operações Aduaneiras Comerciais (COAC).</li> <li>• Em 2013 e 2014, o COAC realizou pesquisas sobre o comércio. Em 2014, 83% dos entrevistados estavam "satisfeitos" com as atividades de facilitação do comércio do CBP.</li> <li>• O CBP publica pesquisas mensais com usuários da web.</li> </ul>
 Austrália	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O DIBP realiza, regularmente, 'pesquisas de satisfação de serviço ao cliente' usando técnicas e metodologias padrão de pesquisa. Os resultados não são publicados.</li> <li>• O DIBP administra um Grupo Consultivo do Setor de Comércio Confiável que fornece conselhos, sugestões e feedback sobre o programa Trusted Trader / AEO.</li> </ul>
 EAU - Dubai	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em 2016, a satisfação do cliente foi medida pela Alfândega de Dubai em 87%.</li> <li>• Uma pesquisa da Alfândega de Dubai constatou que 90% dos entrevistados consideraram os serviços da Alfândega como integrado; 100%, como multicanal; 84%, como acessíveis; 89%, como confiáveis ;e 82%, como oportunos.</li> </ul>
 Coreia do Sul	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Alfândega sul-coreana realizou pesquisas de satisfação de clientes sobre a qualidade do serviço aduaneiro entre 2000 e 2007.</li> <li>• Desde 2007, a Alfândega modificou a maneira de monitorar a satisfação do cliente e as pesquisas foram consolidadas na pesquisa de satisfação do governo central e não são formalmente publicadas.</li> </ul>

Baseado nos dados disponíveis mais recentes (2017)



# ANEXO E – BENEFÍCIOS COMUNS DOS PROGRAMAS

Os programas modernos de OEA/TT(P) incluem empresas de diferentes cenários, como importadores e exportadores (por exemplo, fabricantes, varejistas, fornecedores, etc.), transportadoras (por exemplo, linhas marítimas, rodovias e ferrovias), despachantes aduaneiros e operadores portuários e terminais. Eles consideram a adesão por várias razões, incluindo os benefícios oferecidos pela agência aduaneira, conforme resumido na visão geral não exaustiva abaixo, em ordem alfabética.

<b>Acesso a benefícios semelhantes ao exportar para jurisdições estrangeiras com o ARMARM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantia para clientes/afiliados estrangeiros de que seus produtos terão todos os benefícios disponíveis no ARM.</li> </ul>
<b>Aplicativo móvel OEA/TALEO/OTP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aplicativos específicos de TT para smartphones nos quais os TTs terão acesso a várias funções, incluindo:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exibir o status de "meus casos" na Alfândega.</li> <li>- Receber estatísticas atualizadas sobre SLA e benefícios.</li> <li>- Reserva de inspeções.</li> <li>- Interação com o gestor principal de contas.</li> <li>- Comunicação dedicada com base no perfil da empresa.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Ombudsman OEA/TT(P)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Funcionário específico da Agência que trabalha no interesse de empresas TT.</li> </ul>
<b>Crédito Automático de Reembolso</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Para transações que exigem reembolso após determinado período e com base em limites definidos, as solicitações de reembolso, serão criadas automaticamente e os reembolsos serão creditados na conta de empresas que sejam OEA/TT (empresas notificadas previamente).</li> </ul>
<b>Desembaraço Centralizado de Mercadorias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Um local para liberação de mercadorias holisticamente responsável por cada TT (nacionalmente).</li> </ul>
<b>Considerações Comerciais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participação obrigatória de compradores na cadeia de suprimentos.</li> <li>Capacidade de divulgar o status do programa para promover a reputação de parceiro comercial confiável (principalmente para PMEs).</li> <li>Potencial de mitigação de risco comercial (por exemplo, risco reduzido de contaminação de suprimento ou uso de contêineres para contrabando durante a adesão às cadeias de suprimentos compostas por participantes do programa).</li> </ul>
<b>Imposto Diferido/Pagamento Financeiro Diferido</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regimes de pagamento simplificados específicos para criar benefícios de fluxo de caixa para empresas que sejam TT.</li> </ul>
<b>Nota de Liberação Simplificada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uso de informações comerciais existentes em vez de apresentação de uma declaração sumária de entrada (para rotas comerciais seguras, todas as partes interessadas que sejam TT).</li> </ul>

<b>Processamento Interno Ampliado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de informações comerciais existentes em vez de apresentação de uma declaração sumária de entrada (para rotas comerciais seguras, todas as partes interessadas que sejam TT).</li> </ul>
<b>Via rápida na fronteira</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotas dedicadas na fronteira para TTs.</li> </ul>
<b>Via de Serviço Rápida</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sempre priorizada na interação com o governo, tratamento preferencial para todas as interações com órgãos do governo.</li> </ul>
<b>Simplificações Rápidas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pré-qualificação para todos os novos procedimentos simplificados no nível de TT.</li> </ul>
<b>VISTO Rápido</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cinco pessoas envolvidas em relações comerciais podem receber visto de negócios multianual rápido (benefício ARM) para simplificar o comércio e o investimento internacionais.</li> </ul>
<b>Redução/eliminação de taxas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sem taxas ou taxas inferiores para empresas que sejam TT.</li> </ul>
<b>Local de inspeção flexível</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A inspeção será realizada no local de inspeção preferido de escolha do cliente.</li> </ul>
<b>Treinamento grátis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-learning digital oferecido gratuitamente às empresas TT, também treinamento em sala de aula / blended learning oferecido aos TTs.</li> </ul>
<b>Período de carência para alterações da declaração</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TTs recebem um período de carência para permitir alterações sem a incidência de taxas e multas; proporcionando também aos comerciantes a oportunidade de notificar as Aduanas de que os dados são provisórios e podem ser corrigidos dentro de um prazo definido.</li> </ul>
<b>Gestor Principal de Contas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ponto de contato dedicado dentro da agência.</li> </ul>
<b>Coordenação do Gestor de Contas com Outras Autoridades</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoio à empresa TT em relação a outras agências de fronteira.</li> </ul>
<b>Benefícios do Contrato de Reconhecimento Mútuo (geral)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os benefícios de conformidade e segurança concedidos às empresas TT em dois países com base em um acordo técnico bilateral.</li> </ul>
<b>Sem necessidade de envio de documentos comprovativos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• As empresas TT não precisam enviar documentos comprovativos (eletronicamente ou em papel) no momento do envio da declaração ou posteriormente, a menos que solicitado especificamente.</li> </ul>
<b>Non-stop-shop</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liberação automática coordenada de mercadorias sem parada para TTs (cadeia de suprimentos TTP completa) usando a tecnologia (fronteira inteligente).</li> </ul>
<b>Entrada em registros</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduz o número de declarações aduaneiras e o custo de administração, pois a declaração aduaneira para os procedimentos em questão é substituída por uma nota no sistema comercial do TT.</li> </ul>
<b>Potal Único</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um único ponto no governo (alfândega) responsável pela liberação de mercadorias dos TTs na fronteira.</li> </ul>
<b>Redução de penalidades</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitado a erros inadvertidos dentro dos parâmetros prescritos.</li> </ul>
<b>Declarações periódicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilidade de arquivar informações relevantes para a alfândega periodicamente, com base em dados agregados (por exemplo, mensalmente ou período mais longo).</li> </ul>
<b>Informações prévias à chegada a respeito da inspeção planejada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os TTs recebem uma notificação quando a Alfândega decide inspecionar uma remessa com base em uma declaração anterior à chegada e pode planejar suas atividades logísticas de acordo.</li> </ul>
<b>Liberação antes da chegada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desembaraço e liberação de mercadorias antes da chegada, liberação local ou liberação imediata para empresas TT.</li> </ul>
<b>Tratamento preferencial e maior segurança para as importações no país de origem</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menor risco de inspeção secundária na fronteira.</li> <li>• Tratamento preferencial quando a inspeção secundária for necessária.</li> <li>• Publicação do compromisso de "contrato de nível de serviço" do tempo de liberação da fronteira.</li> </ul>



<b>Nível de serviço <i>premium</i> da agência aduaneira</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestores de conta dedicados para servir como recurso único na navegação na alfândega e ajudar no trabalho com outras agências governamentais.</li> <li>Respostas rápidas a consultas sobre questões comerciais complexas (por exemplo, novos requisitos legislativos, desenvolvimentos aduaneiros globais).</li> </ul>
<b>Tratamento prioritário de Recuperação comercial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tratamento prioritário em programas de recuperação pós-incidente e recuperação comercial.</li> </ul>
<b>Reutilização de sistemas reconhecidos de qualidade da indústria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Validação mais rápida e monitoramento mais enxuto, usando os padrões de sucursais pré-aprovados, atendendo ou excedendo os requisitos da classe.</li> </ul>
<b>Redução/eliminação de garantias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regras específicas para empresas TT em relação a garantias, dispensa de garantias.</li> </ul>
<b>Custos administrativos reduzidos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidade de controles baseados no sistema para reduzir o rastreamento administrativo, o nível de validação antecipada necessário e a probabilidade de auditorias posteriores de pós-desembaraço</li> <li>Nível de detalhe reduzido nas declarações na fronteira.</li> <li>Cargas financeiras reduzidas (por exemplo, através da mitigação de requisitos de títulos, alívio de penalidade etc.)</li> </ul>
<b>Autoavaliação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nenhuma declaração aduaneira é submetida, o TT calcula direitos, impostos e outras taxas e paga todas as cobranças quando devido.</li> </ul>
<b>Risco de Autoavaliação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilidade de as empresas TT atenuarem os riscos comumente identificados na empresa.</li> </ul>
<b>Autoinspeção</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilidade de as empresas TT realizarem autoinspeção e amostragem pré e pós-exportação / importação nas instalações da empresa com base no risco e em conformidade com determinadas rotinas.</li> </ul>
<b>Contrato de níveis de serviço para liberação de mercadorias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A previsibilidade é oferecida às empresas TT.</li> </ul>
<b>Relatórios Estatísticos Simplificados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilidade de arquivar dados estatísticos periodicamente, até uma vez por ano, mitigados pela aduana, sabendo-se que a empresa TT utiliza dados estatísticos preditivos com base em um padrão comercial da empresa que é validado e atualizado periodicamente.</li> </ul>
<b>Status único de OEA/ TTP junto ao governo (integração OEA/TTP)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Um único processo (eletrônico) de inscrição, validação e monitoramento para todas as agências governamentais que concedem o status de TT do governo. Benefícios concedidos a todas as agências de fronteira envolvidas.</li> </ul>
<b>Relatórios VIP especializados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acesso a relatórios de carga específicos para todas as mercadorias importadas e exportadas sob o TTP, além de outras estatísticas personalizadas (<i>push/pull</i>).</li> </ul>
<b>Simplificando os relatórios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Novas formas de relatório que minimizam o uso da declaração aduaneira, por exemplo através do acesso digital direto aos registros dos comerciantes, soluções em nuvem de informação (<i>pull / push</i>), modelos simplificados de troca segura de informações.</li> </ul>
<b>Grupo de usuários de <i>Trusted Trader</i> e simpósio comercial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Convite para grupos e seminários específicos de usuários dedicados.</li> </ul>
<b>TTP – Integração de Portal Único</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menos informações necessárias para TTs, liberação mais rápida, acordo de nível de serviço como resposta.</li> </ul>
<b>Benefícios gerados pelo <i>Stakeholder</i> da TTP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>As partes interessadas no status da TT oferecem benefícios para outras empresas de status da TT, por exemplo, um Operador Portuário ou Operador Aeroportuário oferece serviços adicionais, rotas rápidas ou acordos semelhantes para importadores, exportadores e despachantes TT, etc. como parte de seus próprios modelos de negócios.</li> </ul>



# ANEXO F – PAÍSES QUE SÃO EXEMPLOS DE INFRAESTRUTURA DE TI

## DADOS COMERCIAIS E INFRA-ESTRUTURA DE TI - ROBUSTEZ DA ARQUITETURA DE TI DIFERENTES SISTEMAS DE TI PARA OPERAÇÕES ALFANDEGÁRIAS

País	Sistema de TI	Plataforma(s) de Fornecedor / TI	Descrição do Sistema	Desenvolvimento
 Estados Unidos	Portal do Ambiente Comercial Automatizado (ACE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Portal ACE é executado em servidores Linux</li> <li>Utiliza bancos de dados da IBM e da Oracle</li> </ul>	Ajuda a simplificar o processamento de manifestos, liberação de carga, processamento de exportação / importação e documentação eletrônica	Interno
 Canadá	Sistema de Intercâmbio Eletrônico de Dados (EDI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Agência Canadense de Serviços de Fronteira (CSBA) tem muitos provedores registrados, incluindo Crimsonlogic e Descartes Systems Group, para diferentes funções</li> </ul>	Ele pode transferir eletronicamente os dados de importação ou exportação de clientes de comércio e seus documentos contábeis para a CBSA, ajudando-a no processamento de mercadorias de baixo risco	Interno
 Índia	ICEGATE	<ul style="list-style-type: none"> <li>O ICEGATE é executado no sistema operacional Sun Solaris (V 2.5 / 2.6)</li> <li>Ele usa o Oracle (V. 7.1 / 7.3) como o sistema de banco de dados</li> </ul>	Os principais serviços prestados são preenchimento eletrônico, pagamento eletrônico, status de rastreamento de documentos e verificação on-line de licenças	Interno
 Malásia	uCustoms	<ul style="list-style-type: none"> <li>A DneX, provedora de serviços da uCustoms, usa o myCargo2U, uma solução completa para gerenciamento de carga e comércio, lançada pela própria DneX</li> </ul>	Fornecer um "Portal Único" para liberação de mercadorias, procedimentos operacionais consistentes, economia de transações e automação de processos manuais	Externo
 Bahamas	eCAS (Sistema Eletrônico de Informação Aduaneira)	<ul style="list-style-type: none"> <li>O aplicativo é escrito usando o Visualage Generator (IBM), compilado no COBOL em um AS / 400</li> <li>O banco de dados usado é o IBM DB2</li> </ul>	Realiza verificações de validação e consistência, calcula os impostos a pagar. Um sistema separado de gerenciamento de riscos gerencia o processo de desembaraço regulamentar	Externo
 UAE	Misral 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>O sistema é implantado na Java Platform, Enterprise Edition 1.5 e Oracle SOA Suite da Oracle</li> <li>Ele usa produtos OTS da IBM, Oracle e Microsoft</li> </ul>	Gerencia o ciclo de gerenciamento de riscos, fornece mensagens eletrônicas para liberação de mercadorias e recebe estatísticas comerciais sobre esclarecimento e documentação de mercadorias	Interno
 Austrália	Objective ECM 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Objective ECM 8 é construído em uma única plataforma consistente a partir de software nativo de 64 bits</li> <li>O Objective ECM 8.2 pode ser instalado localmente, na comunidade ou na nuvem privada escolhida pelo cliente e está disponível como SaaS em uma nuvem pública segura.</li> </ul>	Possui opções flexíveis de implantação para atender aos requisitos variáveis dos clientes, disponíveis como SaaS em uma nuvem pública segura. É usado por organizações do setor público para obter o controle do conteúdo, gerenciar processos de negócios e atender às responsabilidades legislativas.	Externo
 UK	Sistema CHIEF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Serviços de TI fornecidos pela Caggemini através de um subcontrato com a Fujitsu</li> </ul>	Registra a declaração de mercadorias e permite que importadores, exportadores e transitários preencham eletronicamente as informações alfandegárias	Externo
 Coreia do Sul	UNI-PASS	<ul style="list-style-type: none"> <li>A UNI-PASS é uma PaaS (Platform as a Service) construída no Cloud Fundry - uma aplicação de código-fonte aberto de múltiplas fontes</li> <li>Ela utiliza a pilha Java com base no framework Spring</li> </ul>	Automatiza os procedimentos aduaneiros e automatiza o processo de Desembaraço. Outras características incluem o sistema de gerenciamento de risco e o Portal Único nacional	Híbrido
 Quênia	iCMS (Sistema de Gerenciamento Aduaneiro)		Aborda os desafios da subavaliação de carga e melhora a eficiência na liberação de carga, perfil de importador e coleta eletrônica de documentos de liberação pré-alfandegária	Externo
 Singapura	TradeNet	<ul style="list-style-type: none"> <li>CrimsonLogic Pte Ltd é o administrador da TradeNet indicado. Fornece suporte técnico, serviços de conta e administrativos para agentes e usuários declarantes do TradeNet</li> </ul>	Integra procedimentos de processamento de documentação de importação, exportação e transbordo e permite que as comunidades comerciais e logísticas cumpram suas formalidades comerciais	Híbrido
 Nigéria	NICIS (Sistema Integrado de Informações Aduaneiras da Nigéria)	<ul style="list-style-type: none"> <li>O NICIS é baseado no Portal TradeWorldManager (TWM), a Plataforma Única de Janelas Fontaine de Webb</li> <li>Opera em um ambiente de servidor/cliente nos sistemas operacionais UNIX e DOS e no software RDBMS</li> </ul>	Os serviços prestados incluíram um amplo programa de modernização alfandegária e facilitação do comércio, gerenciamento de riscos, processamento de documentos governamentais, pagamento eletrônico de direitos aduaneiros, impostos e multas, além de remessa eletrônica	Externo

**CNI**

*Robson Braga de Andrade*

Presidente

**DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL - DDI**

*Carlos Eduardo Abijaodi*

Diretor de Desenvolvimento Industrial

**Gerência Executiva de Assuntos Internacionais**

*Diego Zancan Bonomo*

Gerente-Executivo de Assuntos Internacionais

**Gerência de Política Comercial**

*Constanza Negri Biasutti*

Gerente de Políticas Comerciais

*Alessandra Cristina Mendonça de M. Matos*

*Leandro Ismael Salles de Barcelos*

*Ronnie Sá Pimentel*

*Viviane Aversa Franco*

Equipe Técnica

**DIRETORIA DE COMUNICAÇÃO - DIRCOM**

*Ana Maria Curado Matta*

Diretora de Comunicação

**Gerência de Publicidade e Propaganda**

*Armando Uema*

Gerente de Publicidade e Propaganda

*Katia Rocha*

Coordenadora de Gestão Editorial

*Walner Oliveira*

Produção Editorial

**DIRETORIA DE SERVIÇOS CORPORATIVOS – DSC**

*Fernando Augusto Trivellato*

Diretor de Serviços Corporativos

**Superintendência de Administração - SUPAD**

*Maurício Vasconcelos de Carvalho*

Superintendente Administrativo

*Alberto Nemoto Yamaguti*

Normalização

---

*KGH Customs Service*

Consultoria

*Danúzia Queiroz*

Revisão Gramatical e Ortográfica

*Armando Silveiro | Significado Comunicação*

Tradução

*Editorar Multimídia*

Projeto Gráfico e Editoração



[www.cni.com.br](http://www.cni.com.br)

[/cnibrasil](https://www.facebook.com/cnibrasil)

[@CNI\\_br](https://twitter.com/CNI_br)

[/cnibr](https://www.instagram.com/cnibr)

[/cniweb](https://www.youtube.com/c/cniweb)

[/company/cni-brasil](https://www.linkedin.com/company/cni-brasil)



Confederação Nacional da Indústria  
**PELO FUTURO DA INDÚSTRIA**