

# ACORDO DE FACILITAÇÃO DE COMÉRCIO DA OMC

## UM GUIA DE NEGÓCIOS PARA PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO



EXPORTAÇÕES PARA UM  
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL



Centro de  
Comércio  
Internacional

Parceira Licenciada:



Confederação Nacional da Indústria

**CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA**



# ACORDO DE FACILITAÇÃO DE COMÉRCIO DA OMC

UM GUIA DE NEGÓCIOS PARA  
PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO

## Resumo de serviços de informações sobre comércio

ID=43065

2013

F-09.07 WTO

Centro de Comércio Internacional (ITC)  
 Acordo de Facilitação de Comércio da OMC: Um Guia de Negócios para Países em Desenvolvimento  
 Genebra: ITC, 2013 xi, 30 páginas (Documento técnico)  
 Doc. No. BTP-13-239.E

Confederação Nacional da Indústria (CNI)  
 SBN, Quadra 01, Bloco "C".  
 Brasília - DF  
 CEP: 70040-903

<http://www.portaldaindustria.com.br/>

Inserir o número de páginas da versão em português.

As Edições Licenciadas "Acordo de Facilitação de Comércio da OMC: Um Guia de Negócios para Países em Desenvolvimento" e "Linha do Tempo" foram traduzidas e revisadas para a língua portuguesa pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), a qual é a única responsável pela qualidade, veracidade e precisão da tradução e de todo e qualquer conteúdo adicional.

As opiniões contidas neste documento pertencem ao autor e contribuintes, não refletindo necessariamente as opiniões do Centro Internacional de Comércio. As designações empregadas e a apresentação do material não implicam a expressão de qualquer opinião por parte do Centro Internacional de Comércio sobre o estatuto jurídico de qualquer país, território, cidade ou área ou de suas autoridades; ou relativamente à delimitação das suas fronteiras ou limites. A menção de nomes de empresas e organizações e seus sites, produtos comerciais, nomes de marca ou processo licenciado não implica o endosso pelo Centro Internacional de Comércio. Fatos e números utilizados nos Anexos são de inteira responsabilidade da Confederação Nacional da Indústria.

A proposta de elaboração de um guia que explicasse o significado do Acordo de Facilitação de Comércio da OMC baseou-se no objetivo de ajudar comunidades empresariais de países em desenvolvimento a compreender obrigações que já assumiram ou assumirão no futuro. O guia oferece uma visão geral das principais disposições do acordo, explica como ele foi concebido para facilitar controles fronteiriços para empresas e como elas ainda podem influenciar a maneira pela qual seus governos cumprem obrigações, explica compromissos específicos que eles assumiram no processo de estabelecimento do Acordo e inclui referências bibliográficas (págs. 29-30).

Palavras-chave: **Facilitação de Comércio, OMC, PME, Países em Desenvolvimento**

Para obter mais informações sobre este documento técnico, favor entrar em contato com o Sr. Rajesh Aggarwal (aggarwal@intracen.org)

O Centro de Comércio Internacional (ITC) é a agência conjunta da Organização Mundial do Comércio e da Organização das Nações Unidas.

ITC, Palais des Nations, 1211 Genebra 10, Suíça ([www.intracen.org](http://www.intracen.org))

As opiniões expressas no presente documento são de consultores e não coincidem, necessariamente, com as do ITC, da ONU ou da OMC. As designações usadas e o material apresentado neste documento não implicam a expressão de qualquer opinião por parte do Centro de Comércio Internacional sobre a condição jurídica de qualquer país, território, cidade ou área ou de suas autoridades ou a respeito da delimitação de suas fronteiras ou limites.

Referências a empresas, produtos e marcas de produtos não implicam o endosso do ITC.

Este documento técnico não foi formalmente editado pelo Centro de Comércio Internacional.

Imagem digital da capa: © Shutterstock, Erwyn van der Meer e ITC

© Centro de Comércio Internacional 2013

O ITC incentiva a reimpressão e tradução de suas publicações para que sejam mais amplamente divulgadas. Trechos curtos deste documento técnico poderão ser livremente reproduzidos, desde que a fonte seja citada. Deve ser solicitada autorização para reproduções ou traduções do documento. Uma cópia do material reproduzido ou traduzido deve ser enviada ao ITC.



## Introdução

A Organização Mundial do Comércio (OMC) deu um passo importante para expandir o comércio internacional e fortalecer seu papel na governança da economia mundial, em dezembro de 2013, na reunião ministerial na Indonésia. Depois de intensa negociação, os 159 países concluíram o “Pacote de Bali”, um histórico conjunto de acordos comerciais, o primeiro desde a criação da OMC.

Para a indústria brasileira, o elemento mais relevante deste pacote foi a aprovação do Acordo de Facilitação de Comércio. O acordo representa uma oportunidade para a redução de custos domésticos e externos relacionados ao comércio exterior do Brasil, sobretudo referentes à aduana, uma das preocupações mais frequentes dos exportadores brasileiros.

Entre 2012 e 2013, pesquisa da CNI com mais de 600 exportadores brasileiros mostrou que a burocracia alfandegária é o principal entrave ao aumento das exportações do país, atrás apenas da taxa de câmbio. A adoção das regras previstas no Acordo de Facilitação de Comércio acelera a implementação no Brasil de medidas que reduzam o tempo e os custos no despacho aduaneiro.

O acordo atualiza as disciplinas do comércio internacional e tem potencial para reduzir os custos de transação em 14% para manufaturados e 10% para os demais produtos, segundo a OCDE. Diante deste cenário, a CNI firma parceria com o *International Trade Center* (ITC) para a tradução deste guia para a língua portuguesa.

A CNI entende que a sua elaboração pelo ITC representa importante iniciativa para que o setor empresarial, sobretudo exportador, entenda como o Acordo de Facilitação de Comércio pode influenciar positivamente os seus negócios no dia a dia, principalmente pequenas e médias empresas, as mais afetadas pela burocracia aduaneira.

A partir do texto do Acordo de Facilitação de Comércio, a CNI avaliou as medidas que o Brasil precisa adotar para adequar seus processos e publicou-as em seu boletim *Integração Internacional*. Dentre as principais áreas, a CNI elegeu como prioritárias a criação de um guichê único de comércio exterior, a ampliação do programa Operador Econômico Autorizado para também incluir as empresas de menor porte e a melhoria das regras para Consultas Antecipadas.

Desde então, a CNI tem apoiado e trabalhado intensamente junto aos órgãos governamentais brasileiros para a implementação de todas essas medidas, que podem reduzir em até 50% o tempo de despacho aduaneiro no país.

Agradecemos ao ITC pela parceria e seguiremos acompanhando de perto e dialogando com o governo brasileiro para por em prática as melhorias necessárias para facilitação de comércio no Brasil.



Carlos Eduardo Abijaodi

Diretor de Desenvolvimento Industrial

Confederação Nacional da Indústria (CNI)





## Prefácio

Um dos principais resultados da IX Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio, realizada em Bali, Indonésia, em dezembro de 2013, foi o Acordo de Facilitação de Comércio. A facilitação de comércio é importante porque pode ter um grande impacto sobre a redução dos custos de transação do comércio, os quais consistem, essencialmente, nos custos envolvidos na liberação de mercadorias para importação e exportação. Apesar da grande atenção dada ao custo dos controles fronteiriços nos últimos 10 a 15 anos, continuam a ocorrer atrasos na liberação de bens nas aduanas que podem durar dias (ou semanas), o que reduz o ritmo dos fluxos de comércio e aumenta os custos para empresas, os quais são frequentemente repassados ao consumidor. Os custos de transação do comércio são mais altos nos países em desenvolvimento, os menos capazes de arcar com esse ônus adicional.

Diversos elementos relacionados à baixa conectividade afetam Países de Menor Desenvolvimento Relativo (PMDRs), já que muitos deles situam-se em áreas remotas, sem saída para o mar, ou são pequenos Estados insulares cuja infraestrutura de transportes costuma ser deficiente. Por essas razões, o custo médio de transação é mais alto em países de menor desenvolvimento relativo do que em outros países em desenvolvimento (por exemplo, o custo do desembarço aduaneiro de um contêiner em países de menor desenvolvimento relativo é 43% mais alto).

Esses custos afetam pequenas e médias empresas (PMEs) desproporcionalmente. Essas empresas muitas vezes carecem dos meios e da capacidade necessária para cumprir normas complexas e os elevados custos envolvidos no cumprimento de procedimentos aduaneiros e fronteiriços e de outras medidas não tarifárias (MNTs) impõem um ônus importante aos seus comparativamente menores volumes de comércio. Isso afeta a sua competitividade como fornecedores e dificulta sua integração às cadeias de valor regionais e globais.

O acordo de facilitação de comércio, que será obrigatório para todos os 159 Estados Membros da OMC no nível de todos os órgãos responsáveis pelo controle de fronteiras, e não apenas das autoridades aduaneiras, é benéfico para todas as partes. No entanto, em decorrência de preocupações relacionadas à sua implementação observadas entre alguns países em desenvolvimento e, especialmente, entre países de menor desenvolvimento relativo, o acordo prevê algumas flexibilidades, entre as quais disciplinas para a prestação de assistência técnica para a sua implementação.

Para garantir que as empresas, particularmente aquelas dos países em desenvolvimento, possam ser efetivamente beneficiadas, é importante que elas compreendam o que está previsto no acordo e como seu processo de implementação pode ser influenciado. O objetivo deste guia simples é explicar por que o acordo foi proposto, quais são suas principais disposições, como ele foi concebido para facilitar controles fronteiriços para empresas e como elas podem ser ouvidas no sentido de influenciar a maneira como seus governos observarão as obrigações e compromissos específicos que assumiram no processo de definição do acordo.

Este guia não enfoca a questão da facilitação do comércio em si, a qual já foi abordada em outros estudos e orientações publicados por muitas outras organizações, principalmente pelo Banco Mundial, pela Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) e pelo Centro das Nações Unidas para Facilitação de Comércio e Negócios Eletrônicos (UN/CEFACT), tanto em bases independentes como sob os auspícios da Parceria Global para a Facilitação do Transporte e Comércio (*Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade - GFP*).

O Centro de Comércio Internacional (ITC) está pronto para trabalhar com PMEs em países em desenvolvimento no sentido de aumentar seus conhecimentos sobre as novas normas e benefícios disponíveis a elas. Ele também assistirá governos de países em desenvolvimento preparando materiais impressos e comunicações pela internet para informar PMEs a respeito das novas normas, em cumprimento ao dispositivo de transparência previsto no acordo. O ITC também facilitará o diálogo entre os setores público e privado, proporcionando uma plataforma para que PMEs compartilhem com representantes governamentais o tipo de informação que precisam para tornarem suas exportações mais competitivas e que ofereça um mecanismo de feedback sobre a implementação das novas normas na prática.



Arancha González  
Diretora Executiva  
Centro de Comércio Internacional



## Agradecimentos

Malcolm McKinnon, ex-chefe do Setor de Comércio de Serviços do Ministério do Comércio e Indústria do Reino Unido e ex-Diretor Executivo da SITPRO Ltd., a agência de facilitação de comércio do Reino Unido, é o autor deste guia. Suas orientações baseiam-se nos seus seis anos de atuação como Diretor Executivo da SITPRO e 11 anos de atividade como a principal autoridade do Reino Unido na área do comércio de serviços (1994 a 2005).

Malcolm viajou muito, principalmente na região da África subsaariana, onde observou, em primeira mão, problemas que prejudicavam uma gestão aduaneira eficiente. Juntamente com o seu antecessor e o Conselho de Negócios da Commonwealth, ele foi também facilitador do Grupo Boksburg, um grupo informal de autoridades comerciais e aduaneiras de países em desenvolvimento e representantes do setor privado que, por iniciativa pessoal, realizou reuniões que ajudaram a influenciar as conversas iniciais sobre o possível alcance de um acordo de facilitação de comércio da OMC.

Esta publicação envolveu consultas com outros especialistas na área da facilitação de comércio. O autor é particularmente grato a Nora Neufeld, do Secretariado da OMC, que o assessorou intensamente ao longo dos anos no desenvolvimento do texto sobre a facilitação de comércio, bem como a ex-colegas do SITPRO, particularmente Shondeep Banerji e Graham Bartlett, que leram gentilmente o texto inicial e apresentaram comentários importantes no intuito de melhorá-lo.

Rajesh Aggarwal, Chefe da Seção de Políticas Empresariais e Comerciais do ITC, supervisionou a redação do documento juntamente com Jean Sébastien Roure, Diretor Sênior, e Charlotta Falenius, Especialista Associada da Seção de Políticas Empresariais e Comerciais do ITC.



## Índice

Prefácio	vii
Agradecimentos	ix
Abreviações	xiii
Sumário executivo	xv
<b>Capítulo 1    Histórico das negociações</b>	<b>1</b>
Os membros da OMC buscavam um acordo há 20 anos	1
Custos e benefícios da facilitação do comércio	1
A facilitação de comércio tornou-se um “tema de Cingapura”	3
Estados Membros incluíram a facilitação do comércio no “pacote de julho de 2004”.	4
A preocupação dos países em desenvolvimento com os custos de implementação	5
<b>Capítulo 2    Por que o GATT não foi suficiente?</b>	<b>6</b>
Artigos V, VIII e X	6
Liberdade de trânsito (Artigo V)	6
Taxas e formalidades (Artigo VIII)	7
Transparência (artigo X)	7
Identificação das necessidades empresariais	8
<b>Capítulo 3    O novo Acordo de Facilitação de Comércio da OMC</b>	<b>9</b>
Formato geral do acordo	9
Questões específicas acordadas	9
Artigo 1: Publicação e disponibilidade de informações	10
Artigo 2: Publicação e consultas prévias	10
Artigo 3: Decisões antecipadas	10
Artigo 4: Procedimentos de recurso ou revisão	11
Artigo 5: Outras medidas para aumentar a imparcialidade, a não discriminação e a transparência	12
Artigo 6: Disciplinas impostas a taxas e encargos direta ou indiretamente cobrados sobre importações ou exportações	12
Artigo 7: Liberação e desembaraço de mercadorias	13
Artigo 8: Coordenação de órgãos aduaneiros	15
Artigo 9: Circulação de mercadorias sob controle aduaneiro destinadas à importação	17
Artigo 10: Formalidades relacionadas à importação, exportação e trânsito	17

Artigo 11: Liberdade de trânsito	20
Artigo 12: Cooperação aduaneira	21
Artigo 13: Arranjos institucionais	22
<b>Capítulo 4 Questões relacionadas à implementação do Acordo</b>	<b>23</b>
Tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento	23
Como o Acordo será implementado	23
<b>Apêndice I Modalidades de Negociações sobre Facilitação de Comércio (Anexo D do “pacote de julho de 2004”)</b>	<b>25</b>
<b>Apêndice II Convenção de Quioto Revista</b>	<b>27</b>
<b>Apêndice III Recomendações do UN/CEFACT</b>	<b>28</b>
<b>Referências</b>	<b>30</b>
Figura 1: Modelo <i>Buy-Ship-Pay</i> (Comprar-Despachar-Pagar) do UN/CEFACT	2
Figura 2: Medindo a facilidade do comércio internacional	3
Figura 3: Como a facilitação de comércio pode contribuir para alcançar metas de desenvolvimento	5
Figura 4: O conceito do Guichê Único	18
Quadro 1. Seis questões fundamentais relacionadas à facilitação de comércio para o setor privado africano	8
Quadro 2. A Convenção de Quioto Revista	13
Quadro 3. Posto fronteira único para desembarço aduaneiro: Chirundu, entre Zâmbia e Zimbábue	16
Quadro 4: Posto fronteira único para desembarço aduaneiro: Malaba, entre Quênia e Uganda	16
Quadro 5. O Guichê Único de Moçambique	18
Quadro 6. O Guichê Único da Associação de Nações do Sudeste da Ásia (ASEAN)	19
Quadro 7. Despachantes aduaneiros no Malawi	20

## Abreviações

As seguintes abreviações serão usadas neste guia:

ADD	Agenda de Desenvolvimento de Doha
CLA	Comunidade do Leste Africano
UE	União Europeia
IED	Investimentos Externos Diretos
GATS	Acordo Geral Sobre o Comércio de Serviços
GATT	Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio
GFP	Parceria Global para a Facilitação do Transporte e Comércio ( <i>Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade</i> )
BIRD	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
ICC	Câmara Internacional de Comércio
CFI	Corporação Financeira Internacional
ITC	Centro de Comércio Internacional
JBC	Comissão Mista de Fronteiras ( <i>Joint Border Committee</i> )
IDL	Índice de Desempenho Logístico
NMF	Nação mais Favorecida
OCDE	Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico
OSBP	Posto fronteiriço único para desembarço aduaneiro ( <i>One-stop border post</i> )
CDA	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
PMEs	Pequenas e médias empresas
TEU	Unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés
UNECE	Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa
UN/CEFACT	Centro das Nações Unidas para Facilitação de Comércio e Negócios Eletrônicos
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
OMA	Organização Mundial das Aduanas
OMC	Organização Mundial do Comércio





## Sumário executivo

O Acordo de Facilitação de Comércio foi adotado na IX Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC) realizada em Bali, Indonésia, em dezembro de 2013. Trata-se do primeiro acordo de peso estabelecido pelos Estados Membros da OMC desde a conclusão da Rodada do Uruguai, há 20 anos.

Antes mesmo que a tinta dos documentos da Rodada do Uruguai de negociações comerciais multilaterais, concluída em 1993, tivesse secado, alguns Estados Membros da OMC já estavam pensando sobre a próxima rodada. A facilitação de comércio era um das questões que se tinha em mente. A incerteza sobre o tempo de liberação aduaneira gera imprevisibilidade e agrega custos para as empresas, que são eventualmente repassados a consumidores em países nos quais eles têm menos capacidade de arcar com esses custos. A incerteza nas cadeias de suprimento também atua como um desestímulo a possíveis investidores, que dependem de cadeias de suprimentos eficientes para minimizar seus custos de estocagem. As empresas são forçadas a empenhar recursos em custos adicionais e em níveis acima dos necessários. Isso é especialmente verdadeiro para empresas de países em desenvolvimento, que são forçadas a lidar diariamente com atrasos e incertezas dessa natureza.

Procedimentos aduaneiros ineficientes também agregam custos às próprias autoridades responsáveis pelo controle de fronteiras. Na prática, o excesso de zelo na inspeção tende a retardar o ingresso de receitas. Quando as autoridades se empenham em maximizar a cobrança de direitos e outras taxas aduaneiras verificando todas as remessas que passam pelas fronteiras, formam-se filas nos postos aduaneiros. Com fluxos mais rápidos, receitas poderiam ser arrecadadas de forma mais eficiente após a liberação de cargas de operadores em conformidade com as normas.

O objetivo da facilitação do comércio é simplificar não apenas a documentação exigida para a liberação de mercadorias, mas também os procedimentos adotados por órgãos aduaneiros. Focar em riscos mais importantes permite que os órgãos aduaneiros acelerem o fluxo de mercadorias pelas fronteiras e aumenta a arrecadação de tributos. Tanto para países desenvolvidos como em desenvolvimento, a facilitação do comércio tem sido descrita como um clássico arranjo mutuamente benéfico, já que não há perdedores. No entanto, alguns países em desenvolvimento preocupam-se com os possíveis custos envolvidos na implementação de compromissos de facilitação do comércio e têm procurado garantir compromissos por parte de países desenvolvidos e outros doadores de assisti-los no processo de implementação.

Em 2004, os membros da OMC finalmente acordaram que a facilitação de comércio seria incluída na Agenda de Desenvolvimento de Doha. O Acordo firmado em Bali no final de 2013 prevê uma série de direitos e obrigações que devem resultar na reforma de procedimentos aduaneiros em todo o mundo, contanto que solicitações legítimas de assistência técnica por parte de países em desenvolvimento sejam atendidas.

O acordo tende a ser particularmente benéfico para importadores e exportadores de países em desenvolvimento, que enfrentam continuamente atrasos prolongados e onerosos nas aduanas. É importante que as empresas de países em desenvolvimento monitorem a implementação nos países com os quais mantêm negócios. O objetivo deste guia simples é ajudar as empresas a compreender as obrigações que países em desenvolvimento assumiram – ou assumirão no momento oportuno – para que possam trabalhar em parceria com governos na busca de resultados que beneficiem tanto o setor público como o privado.



## Capítulo 1 Histórico das negociações

### Os membros da OMC buscavam um acordo há 20 anos

Antes mesmo que a tinta dos documentos produzidos na Rodada do Uruguai de negociações comerciais multilaterais, concluída em 1993, tivesse secado, alguns Estados-Membros da OMC já estavam pensando sobre a próxima rodada. A facilitação de comércio era um das questões que se tinha em mente.

Não existe uma definição de facilitação de comércio de uso comum. Robert Zoelick, ex-Representante de Comércio dos Estados Unidos, certa vez descreveu medidas de facilitação de comércio como sendo “basicamente, uma extensão de procedimentos de acesso a mercados que reduz custos de transação e promove um fluxo de trânsito mais ágil”. A definição da OMC, adotada como base para o novo acordo da organização, é a seguinte:

“A simplificação e harmonização de procedimentos de comércio internacional”, sendo esses procedimentos definidos como “as atividades, práticas e formalidades envolvidas na coleta, apresentação, comunicação e processamento dos dados necessários para a circulação de mercadorias no comércio internacional”.

A incerteza sobre o tempo de liberação aduaneira gera imprevisibilidade e agrega custos às transações que são eventualmente repassados aos consumidores em países nos quais eles têm menos capacidade de arcar com esse ônus. A incerteza nas cadeias de suprimentos atua também como um desestímulo a possíveis investidores, que dependem de cadeias de suprimentos eficientes para minimizar seus custos de estoque. Nesse processo, as empresas são forçadas a empenhar recursos em custos adicionais.

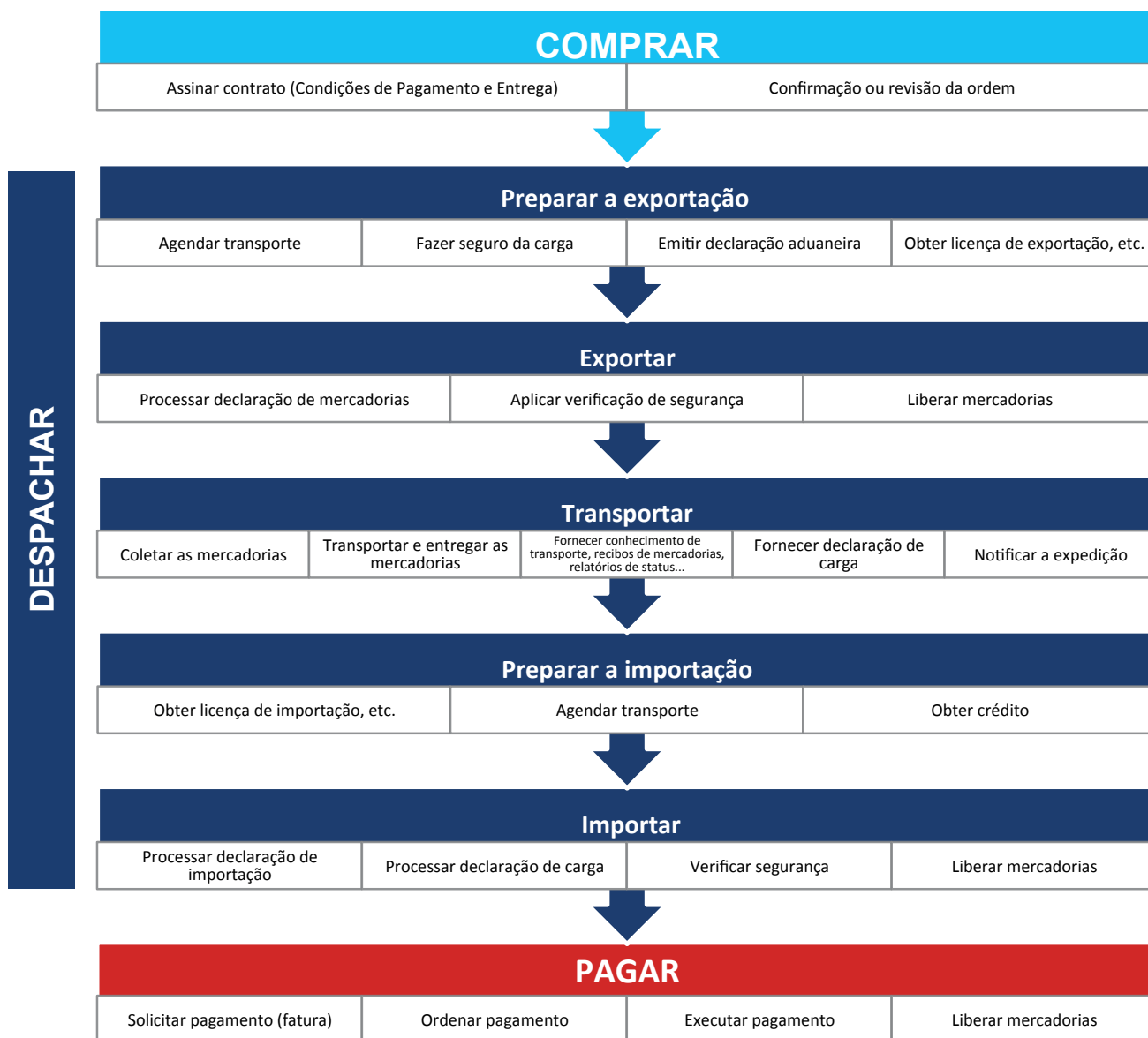
Em 2003, a Câmara Internacional de Comércio (ICC), que representa 8.000 empresas em todo o mundo, afirmou que “um acordo de facilitação do comércio é fundamental para o estabelecimento de um processo melhor e mais eficaz de gestão do comércio internacional de mercadorias em âmbito global. O estabelecimento de compromissos obrigatórios é essencial, porque só a OMC pode garantir o apoio político necessário para a introdução de melhorias duradouras no comércio global”. Deve-se observar, também, que os principais beneficiários de um acordo seriam os países em desenvolvimento, visto que ele “aumentaria a capacidade dos países em desenvolvimento de processar e ampliar sua participação no comércio internacional, particularmente com outros países em desenvolvimento”.

Em um pronunciamento na Câmara de Comércio de Chittagong, Bangladesh, no início de 2013 (OMC, 2013a), o ex-diretor-geral da OMC Pascal Lamy afirmou: “Às vezes pode ser difícil estabelecer uma relação entre negociações comerciais multilaterais e atividades comerciais cotidianas. Isso não ocorre no caso da facilitação de comércio. A efetiva facilitação do comércio aumenta a produtividade aduaneira, melhora a arrecadação de impostos na fronteira e ajuda a atrair investimentos externos diretos. Um acordo multilateral de facilitação de comércio aceleraria a circulação de mercadorias pelas fronteiras e aumentaria a transparência e a previsibilidade do comércio e do ambiente de negócios. Com a predominância crescente de cadeias de suprimentos regionais e globais, uma facilitação de comércio eficaz e previsível é um ingrediente essencial para que essas cadeias de suprimentos operem a favor dos países em desenvolvimento.”

### Custos e benefícios da facilitação do comércio

Muitos estudos foram realizados para mensurar e monitorar os custos dos controles aduaneiros. O Banco Mundial, a OCDE, a UNCTAD e a Organização Mundial das Aduanas (OMA) têm sido as entidades mais atuantes nessa área, enquanto o Centro das Nações Unidas para a Facilitação de Comércio e Negócios Eletrônicos (UN/CEFACT) tem se concentrado nas melhores práticas e no desenvolvimento de padrões internacionais, como no seu modelo “*Buy-Ship-Pay*” (“Comprar-Despachar-Pagar”, veja a Figura 1).

Figura 1: Modelo *Buy-Ship-Pay* (Comprar-Despachar-Pagar) do UN/CEFACT

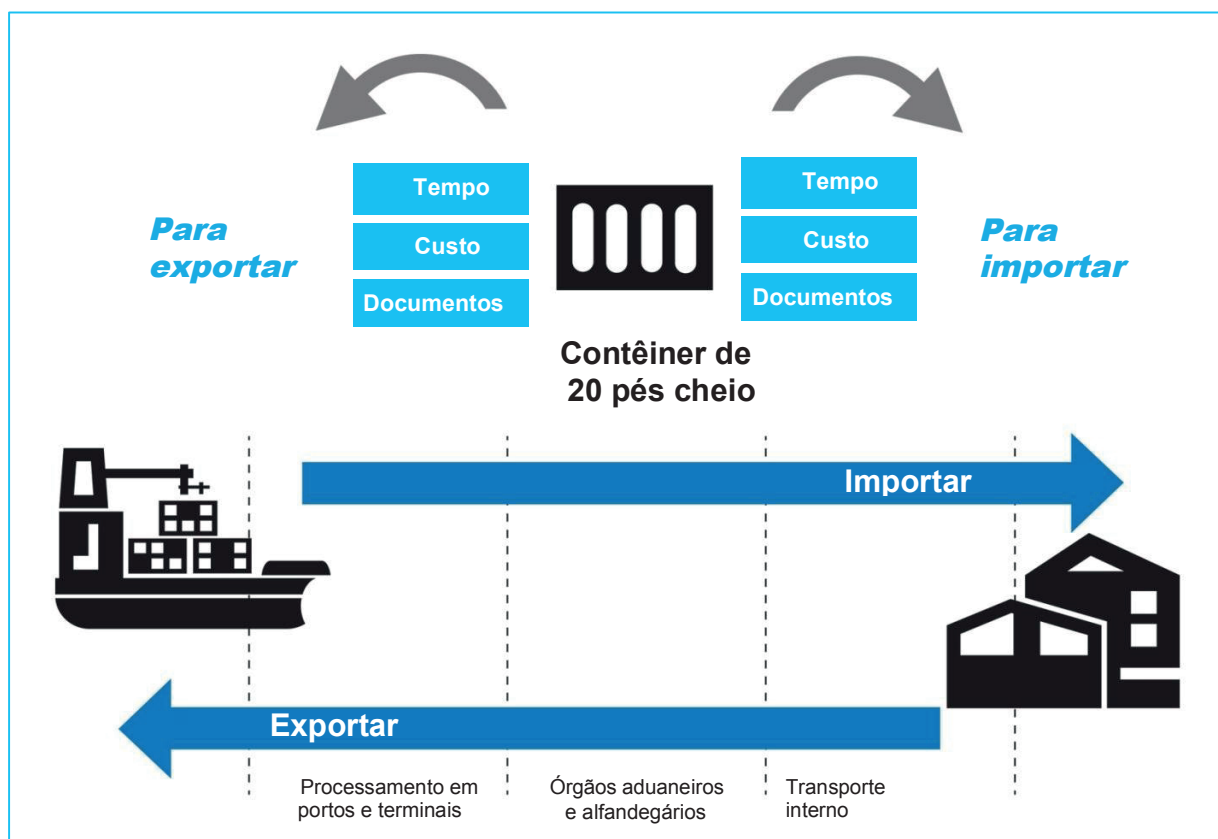


Fonte: Trade Facilitation Implementation Guide, UNECE, 2013.

(O modelo *Buy-Ship-Pay* desenvolvido pelo UN/CEFACT descreve os principais processos e partes envolvidos na cadeia de suprimentos internacional. A cadeia de suprimentos garante que mercadorias sejam encomendadas, despachadas e pagas observando requisitos normativos e reforçando a segurança do comércio. O modelo *Buy-Ship-Pay* identifica os principais procedimentos comerciais, logísticos, normativos e de pagamento envolvidos na cadeia de suprimentos internacional e oferece uma visão geral das informações trocadas entre as partes ao longo de suas etapas sucessivas. O modelo apresenta uma visão “de cima para baixo” da cadeia, vinculando-a às ações “de baixo para cima” relacionados aos requisitos comerciais especificados no processo de desenvolvimento de padrões do UN/CEFACT.)

Os relatórios anuais Doing Business do Banco Mundial incluem um capítulo sobre comércio internacional que mede o tempo, custo, documentação e procedimentos necessários para a liberação de um contêiner típico de 20 pés (TEU) para importação e exportação e compara esses fatores em 189 países (Banco Mundial/CFI, 2013, veja a Figura 2). Esses relatórios tornaram-se um indicador importante e um estímulo para que os países reformem seus procedimentos aduaneiros e melhorem a sua pontuação no ranking.

Figura 2: Mensurando a facilidade do comércio internacional



Fonte: Banco Mundial, relatório *Doing Business*.

O Banco Mundial também publica um Índice de Desempenho Logístico, uma ferramenta de referência interativa para ajudar os países a identificar desafios e oportunidades em termos de logística comercial e o que podem fazer para melhorar seu desempenho. O IDL de 2012 permite comparações entre 155 países (BIRD/Banco Mundial, 2012). Da mesma forma, a OCDE publicou estudos avaliando o impacto da facilitação de comércio sobre os custos do comércio (OCDE, 2011).

Há estimativas consistentes de que um acordo de facilitação de comércio poderia reduzir os custos comerciais entre US\$ 350 bilhões e US\$ 1 trilhão, segundo a OMC (OMC, 2013), e gerar um aumento de US\$ 33 bilhões a US\$ 100 bilhões nas exportações globais anuais e de US\$ 67 bilhões no PIB global (Banco Mundial, OCDE, 2011). Hufbauer e Schott ressaltam que o aumento estimado de US\$ 950 bilhões no comércio bilateral resultante da adoção de medidas significativas de facilitação de comércio resultaria em um aumento de aproximadamente US\$ 440 bilhões no PIB. Para os países em desenvolvimento, o aumento estimado de US\$ 1 trilhão no comércio bilateral resultaria em um aumento de US\$ 520 bilhões no PIB. No total, a expansão potencial do comércio decorrente de um acordo abrangente de facilitação poderia se traduzir em um aumento de US\$ 960 bilhões por ano no PIB global (Hufbauer e Schott, 2013).

## A facilitação de comércio tornou-se um “tema de Cingapura”

Na I Conferência Ministerial da OMC, realizada em Cingapura em 1996, os Estados Membros acordaram que estabeleceriam grupos de trabalho para realizar estudos ou pesquisas adicionais em quatro questões. No caso da facilitação de comércio, os Estados Membros comprometeram-se a:

“realizar estudos exploratórios e analíticos, baseados no trabalho de outras organizações internacionais relevantes, sobre a simplificação de procedimentos de comércio, visando avaliar o escopo das normas da OMC nessa área”.

A facilitação de comércio junto com os outros três temas (compras governamentais, investimentos e concorrência) passaram a ser comumente designados como os “temas de Cingapura”.

Quando a Agenda de desenvolvimento de Doha da OMC foi adotada, em 2001, a Declaração Ministerial de Doha estipulou que o Conselho de Comércio de Bens:

“reverá e, se for o caso, esclarecerá e aprimorará aspectos relevantes dos Artigos V (Liberdade de Trânsito), VIII (Tarifas e Formalidades Relacionadas à Importação e Exportação) e X (Publicação e Administração de Normas Comerciais) do GATT 1994 e identificará necessidades e prioridades de facilitação de comércio dos membros, particularmente de países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento.”

Embora ainda não constituísse um mandato para negociação, essa estipulação esclareceu o escopo provável de eventuais negociações futuras. Subsequentemente, os Estados Membros da OMC analisaram esses três artigos do GATT do ponto de vista do seu impacto sobre medidas aduaneiras.

### **Estados Membros incluíram facilitação de comércio no “pacote de julho de 2004”.**

Em julho de 2004, com base no trabalho exploratório e de revisão realizado desde 1996, os Estados Membros finalmente acordaram que incluíam facilitação de comércio na pauta de negociações da Agenda de Desenvolvimento de Doha. O acordo do chamado “pacote de julho” tinha o seguinte teor (parágrafo 27):

“Reconhecendo os argumentos em favor da necessidade de se acelerar a circulação, liberação e desembaraço de mercadorias, inclusive de mercadorias em trânsito, e a necessidade de se reforçar a assistência técnica e o desenvolvimento de capacidades nessa área, concordamos com a realização de negociações após a Quinta Sessão da Conferência Ministerial, com base em uma decisão a ser tomada nessa sessão, por consenso explícito, sobre as modalidades de negociações. No período até a Quinta Sessão, o Conselho do Comércio de Bens reverá e, se for o caso, esclarecerá e aprimorará aspectos relevantes dos Artigos V, VIII e X do GATT 1994 e identificará necessidades e prioridades de facilitação de comércio dos membros, particularmente de países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento. Assumimos o compromisso de garantir a prestação adequada de assistência técnica e de apoio ao desenvolvimento de capacidades nessa área.”

O mandato para essas negociações está previsto no Anexo D (“Modalidades das Negociações sobre Facilitação de Comércio”) do “pacote de julho” de 2004, reproduzido no Apêndice I. Nos termos desse mandato, os Estados Membros acordaram o seguinte:

- **Regras do GATT:** As negociações “terão por objetivo esclarecer e aprimorar aspectos relevantes dos artigos V, VIII e X do GATT 1994 com vistas a acelerar a circulação, liberação e trâmite aduaneiro de mercadorias, inclusive de mercadorias em trânsito”;
- **Assistência técnica e desenvolvimento de capacidades:** As negociações também procurarão “reforçar a assistência técnica e o apoio ao desenvolvimento de capacidades nessa área”, bem como desenvolver “disposições para uma cooperação efetiva entre as aduanas ou outras autoridades relevantes em questões de facilitação de comércio e conformidade alfandegária”. Os resultados “deverão levar plenamente em consideração o princípio do tratamento especial e diferenciado para países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento”;
- **Infraestrutura:** Países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento não serão obrigados a “realizar investimentos em projetos de infraestrutura que estejam além dos seus recursos”.

Em outubro de 2004, foi estabelecido um Grupo de Negociações sobre a Facilitação de Comércio (NGTF, na sigla em inglês) da OMC. Desde então, os Estados Membros reuniram-se nesse grupo para buscar o acordo que foi finalmente adotado na Conferência Ministerial de Bali.

## A preocupação dos países em desenvolvimento com os custos de implementação

Com tantos indicadores sólidos apontando para os benefícios da facilitação de comércio e a concordância quase universal de que esse é um exemplo clássico de uma proposta benéfica para todas as partes, sejam elas países desenvolvidos ou em desenvolvimento, pode parecer surpreendente que alguns países em desenvolvimento não tenham ficado tão entusiasmados com a ideia de abraçar um acordo de facilitação de comércio da OMC. Parte dessa relutância tem sido atribuída a preocupações com outras questões pendentes da Rodada do Uruguai, que ainda não evoluíram o suficiente para justificar a adoção de novas normas em outras áreas. Outras objeções, no entanto, estão relacionadas a preocupações com os custos de implementação dos compromissos de facilitação de comércio.

Houve sólido apoio de grupos da indústria à rápida conclusão do acordo na sua forma atual, com base em estimativas da OCDE de uma redução de 13 a 15,5% nos custos de transações comerciais nos países em desenvolvimento (*Business Standard*, 2013). O Banco Mundial estimou os custos de implementação das medidas que provavelmente serão incluídas em um acordo de facilitação de comércio em apenas US\$ 7 a 11 milhões nos países abrangidos pelo estudo (Banco Mundial, 2013). Além disso, um estudo realizado por Rippel argumentou que os custos da não implementação do acordo podem ser muito maiores que os custos imediatos envolvidos na sua implementação, considerando como a facilitação do comércio pode contribuir para a consecução de metas de desenvolvimento, como ilustrado na Figura 3:

**Figura 3: Como a facilitação do comércio pode contribuir para a consecução de metas de desenvolvimento**



Fonte: Rippel, 2011.

## Capítulo 2 Por que o GATT não foi suficiente?

### Artigos V, VIII e X

Houve concordância de que os Artigos V, VIII e X do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) de 1994 seriam as bases para o acordo de facilitação de comércio. Esses artigos preveem regras existentes desde 1947, abrangendo:

- Artigo V - Liberdade de trânsito
- Artigo VIII - Taxas e formalidades relacionadas à importação e exportação
- Artigo X - Publicação e administração de regulações comerciais

Esses artigos foram considerados representativos da essência da facilitação de comércio. Além disso, era mais fácil basear o trabalho de facilitação de comércio da OMC no detalhamento de disposições existentes do que tentar elaborar um novo acordo a partir de zero. Conseqüentemente, o processo adotado pelo Grupo Negociador em Facilitação de Comércio (NGTF) foi o de avaliar se esses artigos são adequados para promover a facilitação de comércio por meio de procedimentos nacionais eficientes e de uma gestão aduaneira eficaz. A tarefa de detalhamento e melhoria desses artigos foi baseada nas propostas dos Estados Membros da OMC.

Este capítulo examina as disposições atuais de cada um desses artigos.

### Liberdade de trânsito (Artigo V)

O objetivo do Artigo V é assegurar que os Estados Membros da OMC proporcionem liberdade de trânsito através do seu território para o transporte de mercadorias originárias ou destinadas a outros Estados Membros da OMC. Isso é feito por meio da definição de duas obrigações principais:

- Não dificultar o tráfego em trânsito impondo restrições ou atrasos desnecessários ou cobrando encargos além do razoável;
- Conceder tratamento de Nação Mais Favorecida (NMF) a todas as mercadorias em trânsito de Estados Membros da OMC.

Segundo a interpretação da OMC, isso significa que os Estados Membros só podem impor duas modalidades de encargos a mercadorias em trânsito: encargos de transporte e taxas relacionadas a despesas administrativas decorrentes do trânsito ou de serviços relacionados. Esses encargos devem ser razoáveis (termo não definido) e não discriminatórios. Nesse sentido, cada Estado Membro é obrigado a tratar produtos de outros Estados Membros em trânsito através do seu território de maneira não menos favorável do que ocorreria caso tais produtos fossem transportados do local de origem até o destino sem passar pelo território do Estado Membro em questão.

O Artigo V nunca foi citado em casos de solução de controvérsias da OMC. Embora tenha havido alegações de violações, elas nunca chegaram ao ponto de ser submetidas a uma decisão de painel.

Não obstante, durante o processo de revisão desse artigo no NGTF, os Estados Membros da OMC propuseram as seguintes emendas e melhorias:

- Reforço das disposições sobre não discriminação (NMF e tratamento nacional);
- Taxas e encargos previsíveis, reduzidos e simplificados;
- Documentação e formalidades de trânsito mais transparentes para importadores e exportadores;



- Uso de padrões internacionais;
- Promoção de mecanismos de trânsito regionais;
- Limitação das inspeções e controles (transporte alfandegado)
- Trânsito isento de cotas.

## **Taxas e formalidades (Artigo VIII)**

O objetivo do Artigo VIII é limitar os custos e a complexidade do processo de importação e exportação. Ele impõe obrigações legais específicas aos Estados Membros no que concerne às taxas e encargos que podem ser cobrados sobre importações e exportações e penalidades aplicáveis por pequenas infrações dos procedimentos aduaneiros. Esse artigo também reconhece a necessidade de se reduzir o número e a complexidade das taxas e formalidades de importação e exportação, embora não preveja nenhuma obrigação legal de fazê-lo.

As disposições do Artigo VIII já foram objeto de diversos casos de solução de controvérsias. Consequentemente, os Estados Membros da OMC acordaram que o artigo carece de esclarecimentos adicionais e propuseram emendas e melhorias, entre as quais as seguintes:

- Maior previsibilidade e confiabilidade dos procedimentos;
- Limitação das taxas e encargos com base nos custos;
- Simplificação de formalidades e documentação;
- Uso de padrões internacionais;
- Adoção de guichês únicos para importadores e exportadores;
- Eliminação de inspeção pré-embarque, despachantes aduaneiros obrigatórios e transações consulares;
- Aceleração da liberação e desembaraço de mercadorias;
- Maior uso de técnicas de avaliação de riscos e esquemas de operadores autorizados;
- Auditorias pós-liberação.

## **Transparência (Artigo X)**

As principais obrigações impostas aos Estados Membros pelo Artigo X são as de publicar suas leis comerciais de maneira oportuna e acessível, evitar a aplicação de medidas antes da sua publicação e administrar essas medidas de maneira uniforme, imparcial e razoável. Os Estados Membros também devem instituir ou manter tribunais ou outros procedimentos para revisão e correção imediata de ações administrativas relacionadas a questões aduaneiras.

Casos submetidos a painéis geraram orientações sobre interpretações de algumas das disposições desse artigo.

Ao reverem o Artigo X, os Estados Membros propuseram as seguintes emendas e melhorias:

- Acesso mais fácil e de melhor qualidade a informações para importadores e exportadores;
- Uso de tecnologias modernas de publicação (por exemplo, publicação na Internet);
- Estabelecimento e divulgação de pontos de consulta sobre questões aduaneiras;
- Publicações e consultas prévias;

- Decisões antecipadas sobre questões aduaneiras;
- Direito a recurso para importadores e exportadores.

## Identificação de necessidades empresariais

Foram envidados esforços para identificar interesses empresariais nas negociações de facilitação de comércio da OMC. Em 2003 e 2004, a SITPRO e o Conselho Empresarial da Comunidade Britânica desenvolveram uma iniciativa conhecida como Grupo de Boksburg, que reuniu representantes comerciais, aduaneiros e empresariais de países em desenvolvimento para considerar os objetivos de um possível acordo de facilitação de comércio. Mais tarde, após o início das negociações desenvolvidas como parte do “pacote de julho”, o Grupo de Boksburg continuou a discutir questões para possível inclusão em um acordo e ajudou países em desenvolvimento a formular propostas para as negociações.

Posteriormente, em 2007, uma lista de problemas comuns foi definida como resultado de um estudo sobre necessidades empresariais na África Oriental, Ocidental e Austral. Essa iniciativa foi conduzida pela Ação Empresarial para Melhoria da Administração Aduaneira na África (BAFICAA) em resposta ao relatório da Comissão para a África de 2005. Os problemas identificados estão listados no Quadro 1.

### **Quadro 1. Seis questões fundamentais relacionadas à facilitação de comércio para o setor privado africano**

1. Necessidade de serviços aduaneiros mais ágeis para importadores e exportadores de baixo risco e com bom histórico de cumprimento das normas aplicáveis.
2. Necessidade de interação estreita e consultas regulares entre as autoridades aduaneiras e o setor privado para garantir apoio a mudanças e reformas na administração da aduana.
3. Necessidade de acelerar a automação de todos os processos e procedimentos aduaneiros.
4. Um estatuto de serviços entre o departamento de serviços aduaneiros e o setor privado, definindo as expectativas de cada parte em relação à outra e parâmetros relativos ao nível e qualidade esperados dos serviços.
5. Eliminação da duplicação e da burocracia nas auditorias pós-liberação e processos de valoração.
6. Necessidade de treinamento profissional, credenciamento e certificação dos órgãos responsáveis pelo desembaraço, encaminhamento e liberação aduaneiros.

**Fonte:** BAFICAA, 2007.

Nem todos esses itens são relevantes para um acordo no âmbito da OMC, mas aqueles que o são foram incorporados de alguma maneira ao acordo adotado em Bali.

## Capítulo 3 O novo Acordo de Facilitação de Comércio da OMC

### Formato geral do acordo

O novo Acordo de Facilitação de Comércio da OMC (OMC, 2013b) é composto por duas seções: a Seção I, que aborda medidas e obrigações de facilitação de comércio; e a Seção II, que enfoca mecanismos de flexibilidade para países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento (também conhecidos como “tratamento especial e diferenciado”).

Este guia concentra-se basicamente na Seção I. Não obstante, implicações da Seção II para as empresas serão consideradas no Capítulo 4.

### Questões específicas acordadas

As questões de facilitação de comércio da Seção I são especificadas em 12 artigos, organizados da seguinte maneira:

Artigo 1	Publicação e disponibilidade de informações
Artigo 2	Publicação e consultas prévias
Artigo 3	Decisões antecipadas
Artigo 4	Procedimentos de recurso ou revisão
Artigo 5	Outras medidas para aumentar a imparcialidade, a não discriminação e a transparência
Artigo 6	Disciplinas sobre taxas e encargos direta ou indiretamente cobrados sobre importação ou exportação
Artigo 7	Liberação e desembaraço de mercadorias
Artigo 8	Coordenação de órgãos aduaneiros
Artigo 9	Circulação de mercadorias sob controle aduaneiro destinadas à importação
Artigo 10	Formalidades relacionadas à importação, exportação e trânsito.
Artigo 11	Liberdade de trânsito
Artigo 12	Cooperação aduaneira

A OCDE desenvolveu um conjunto de 12 indicadores de facilitação de comércio (IFC) que correspondem a essas categorias de medidas (Moisé, Orliac e Minor, 2011). Os resultados das pesquisas sugerem que as maiores contribuições para a redução dos custos de comércio provavelmente advirão de medidas de simplificação de procedimentos e decisões antecipadas. Outras áreas com algum potencial são a automação e a tomada de medidas para modernizar os processos de cobrança de taxas e encargos. A OCDE concluiu que a redução potencial cumulativa de custos proporcionada por todos os IFC corresponde a quase 10% dos custos de comércio, ressaltando que essa estimativa é consistente com outros estudos sobre o impacto da facilitação do comércio sobre os custos de comércio. Essas são, portanto, as áreas que também devem ser mais importantes para as empresas.

Este documento considerará agora as disposições de cada um dos artigos da Seção I e suas implicações para as empresas.

## **Transparência**

O primeiro grupo de artigos, de 1 a 5, aborda essencialmente questões de transparência e expande o conteúdo do Artigo X do GATT.

### **Artigo 1: Publicação e disponibilidade de informações**

As questões abordadas nesse artigo são as seguintes:

1. Publicação
2. Informações disponibilizadas na Internet
3. Pontos focais
4. Notificação

As principais obrigações previstas nesse artigo determinam que os Estados Membros devem publicar “oportunamente” uma ampla gama de informações específicas relacionadas aos requisitos e procedimentos de desembaraço de mercadorias para importação ou exportação. Isso inclui procedimentos, formulários e documentos; alíquotas de impostos e taxas aduaneiras; regras para a classificação e valoração de mercadorias para fins aduaneiros; regras de origem; restrições e procedimentos de trânsito; penalidades; procedimentos de interposição de recurso; acordos de comércio; e arranjos de administração de cotas tarifárias.

Além disso, os Estados Membros obrigam-se a publicar essas informações na Internet - especialmente procedimentos, formulários e documentação, bem como informações sobre pontos focais nacionais, que devem ser designados e notificados à OMC.

Anteriormente, o Artigo X do GATT referia-se especificamente a apenas alguns desses requisitos (como valoração e classificação aduaneira, alíquotas de impostos, taxas e outros encargos). Esses requisitos adicionais e específicos de transparência devem ajudar as empresas a obter informações atualizadas sobre todos os procedimentos e requisitos envolvidos em operações de importação e exportação.

### **Artigo 2: Publicação e consultas prévias**

O acordo impõe aos Estados Membros novas obrigações de consultar importadores e exportadores e outras partes interessadas antes de introduzir leis ou regulações novas ou emendas relacionadas à circulação, liberação e desembaraço de mercadorias. Ele também determina que sejam realizadas consultas regulares entre órgãos aduaneiros, empresas de importação e exportação e outras partes interessadas em seu território.

As empresas frequentemente se queixam de que não têm acesso suficiente aos órgãos aduaneiros para consultas sobre encargos alfandegários e outras questões aduaneiras (embora essa situação varie consideravelmente entre países). Os fatores que contribuem para essa situação incluem suspeitas sobre níveis de conformidade de partes interessadas por parte de alguns órgãos aduaneiros e preocupações de importadores e exportadores com a integridade das autoridades aduaneiras responsáveis por garantir essa conformidade. A adoção de consultas regulares deverá reduzir essas preocupações e proporcionar a importadores, exportadores e autoridades aduaneiras uma oportunidade para discutir abordagens mais eficientes e menos onerosas para a consecução de objetivos regulatórios.

### **Artigo 3: Decisões antecipadas**

Essa é uma área nova para as regras da OMC, mas reflete a prática adotada em muitos – se não na maioria – dos Estados Membros. A OCDE indicou que essa é uma das medidas mais eficazes do acordo de facilitação de comércio.

Importadores e exportadores frequentemente se deparam com decisões inconsistentes sobre classificação e origem, dependendo, por exemplo, do órgão aduaneiro de importação ou exportação ou da alocação rotativa dos responsáveis pela avaliação. Isso gera incerteza em toda a transação comercial, pois essas decisões diferentes têm um impacto sobre os encargos a serem pagos e, em última análise, sobre o preço final do produto. O efeito pode ser o de induzir a migração de cadeias de abastecimento para países e locais que ofereçam mais segurança, previsibilidade e confiabilidade, com um impacto evidente sobre o desenvolvimento do comércio.

A inconsistência de decisões é também uma fonte significativa de controvérsias entre autoridades aduaneiras e importadores e exportadores. Decisões equivocadas sobre valoração, classificação de mercadorias ou regras de origem podem constituir uma barreira não tarifária ao comércio, caso configurem, na prática, um mecanismo usado para contornar a tabela oficial de tarifas alfandegárias. Isso pode também estimular a corrupção se importadores e exportadores recorrerem à prática da propina para garantirem um tratamento melhor para seus produtos.

Decisões antecipadas são determinações de cumprimento obrigatório por parte das aduanas, mediante solicitação de uma parte interessada, acerca de aspectos específicos de mercadorias, particularmente sua classificação e origem, no processo de preparação para importação ou exportação. As decisões antecipadas facilitam a declaração e, conseqüentemente, o processo de liberação e desembaraço de mercadorias, pois sua classificação é determinada previamente e deve ser obrigatoriamente acatada por todos os órgãos aduaneiros durante o período de validade especificado, que pode ser de três meses ou um ano.

As diretrizes da OMA sobre decisões antecipadas, em conformidade com as disposições da norma 9.9 da Convenção de Quioto Revista, definem o termo da seguinte maneira: “A expressão ‘decisão vinculante’ (ou “decisão antecipada”) geralmente designa a opção de que as aduanas emitam uma decisão, por solicitação do operador econômico que planeja uma operação de comércio exterior, relativa às regulações em vigor. O principal benefício para o titular é a garantia legal de que a decisão será aplicada” (veja <http://www.wcoomd.org>).

As decisões antecipadas aumentam a segurança e a previsibilidade de transações comerciais transfronteiriças. Elas reduzem as controvérsias com autoridades aduaneiras sobre tarifas aplicáveis, valoração e origem (influenciando a elegibilidade para tratamento preferencial) no momento da liberação ou desembaraço aduaneiro e, conseqüentemente, evitam atrasos. A integridade da aduana não é colocada em questão durante o desembaraço das remessas e a possibilidade de corrupção é reduzida.

O novo acordo representa, portanto, um avanço importante para a facilitação de comércio. As obrigações impostas aos Estados Membros são as seguintes:

- Emitir uma decisão antecipada de maneira razoável e com um prazo definido para um solicitante que tenha apresentado um requerimento por escrito contendo as informações necessárias; ou explicar por escrito os fatos relevantes que justifiquem a negativa de emissão da decisão antecipada (o artigo apresenta alguns exemplos);
- Garantir a decisão antecipada por um prazo razoável e observá-la obrigatoriamente;
- Publicar orientações sobre como uma decisão antecipada pode ser solicitada, seu tempo de validade e como um solicitante pode solicitar a revisão de uma decisão antecipada;
- Publicar decisões antecipadas que possam ser do interesse de outros importadores e exportadores.

#### **Artigo 4: Procedimentos de recurso ou revisão**

O novo acordo amplia as disposições sobre procedimentos de recurso ou revisão, tanto administrativos como judiciais, para além dos já previstos no Artigo X do GATT. Embora essas disposições sejam basicamente aplicáveis a decisões de autoridades aduaneiras, os Estados Membros são incentivados a estendê-las a decisões de outros órgãos responsáveis pelo controle de fronteiras.

Essa disposição reflete o Capítulo 10 do Anexo Geral da Convenção de Quioto Revista. Caso um importador ou exportador considere-se diretamente afetado por uma decisão ou omissão de uma aduana, é importante

que esta lhe forneça, mediante solicitação, uma explicação dos motivos para a decisão ou omissão e garanta ao importador/exportador o direito de recorrer junto a uma autoridade competente. O objetivo desse direito de recurso é proteger empresas ou pessoas físicas contra decisões ou omissões de uma autoridade aduaneira que possam não estar plenamente de acordo com as leis e regulações por cuja administração e aplicação ela é responsável. Além disso, a revisão da autoridade competente e seus resultantes pareceres podem representar meios adequados de se garantir a aplicação uniforme de leis e regulações (OMA).

### **Artigo 5: Outras medidas para aumentar a imparcialidade, a não discriminação e a transparência**

Esse artigo prevê novas obrigações impostas pela OMC aos Estados Membros com relação aos controles de fronteira e inspeções de alimentos, bebidas e rações animais. Caso um Estado Membro emita notificações ou orientações para aumentar o nível de controle ou inspeção dessas mercadorias, o artigo obriga o Estado Membro em questão a basear esses controles ou inspeções na avaliação de risco, a aplicar essas medidas de maneira uniforme nos pontos de entrada relevantes, a suspender os procedimentos imediatamente quando não forem mais justificados pelas circunstâncias e a publicar prontamente um anúncio sobre o término das medidas. Ele também exige que o importador ou seu agente autorizado seja informado a respeito de qualquer caso em que as mercadorias tenham sido confiscadas e, se um primeiro teste produzir resultados negativos, obriga o Estado Membro a executar um segundo teste por amostragem caso isso lhe seja solicitado.

As empresas que importam os produtos sabem que eles estão sujeitos a controles sanitários com o objetivo de proteger o consumidor contra a entrada de produtos impróprios para consumo no mercado. Quando um produto alimentício considerado impróprio faz parte de um lote ou remessa, as autoridades de controle tendem a presumir que todo o lote ou remessa é inseguro. Isso também se aplica às rações animais, que estão sujeitas a controles para impedir a entrada de rações inseguras no mercado ou seu consumo por animais produtores de alimentos para consumo humano. A análise de riscos de saúde deve basear-se nas evidências científicas disponíveis e ser executada de maneira independente, objetiva e transparente. Considerando os custos impostos a importadores e exportadores pela perda de remessas consideradas inseguras, eles talvez desejem solicitar uma segunda opinião. O artigo prevê que essa oportunidade deverá ser garantida pelos Estados Membros.

#### **Taxas e formalidades de importação, exportação e trânsito**

O segundo grupo de artigos, de 6 a 12, aborda principalmente taxas, encargos e formalidades de importação, exportação e trânsito, ampliando o disposto nos Artigos V e VIII do GATT.

### **Artigo 6: Disciplinas impostas a taxas e encargos direta ou indiretamente cobrados sobre importações ou exportações**

O objetivo desse artigo é limitar o valor das tarifas e encargos ao custo aproximado dos serviços prestados, de acordo com as obrigações atualmente previstas no GATT. Foi incluído um requisito de publicação, bem como uma cláusula que exige que os Estados Membros revisem periodicamente suas tarifas e encargos e não exijam pagamento dos encargos revistos antes de as informações relevantes terem sido publicadas. Uma série de disciplinas foi incluída sobre a imposição de penalidades. Essas disciplinas asseguram que as penalidades sejam aplicadas apenas às pessoas responsáveis pela violação de leis ou regulações e previnem conflitos de interesse na avaliação e recolhimento de multas e encargos. Elas também especificam que as penalidades impostas sejam proporcionais à infração, levem em consideração circunstâncias atenuantes, sejam comunicadas por escrito e sejam impostas dentro de um prazo fixo e finito a partir da infração alegada.

As empresas devem ser beneficiadas pela prevenção da imposição arbitrária de taxas e multas e pelas novas oportunidades de contestar, com base em direitos exercidos por seus governos, medidas que considerem potencialmente desproporcionais.

## Artigo 7: Liberação e desembaraço de mercadorias

Esse artigo detalhado define os procedimentos que os Estados Membros são obrigados a instituir ou manter para a liberação e desembaraço de mercadorias importadas, exportadas ou em trânsito. Na verdade, ele prevê a aplicação das melhores práticas alfandegárias e outros procedimentos aduaneiros e reflete as recomendações da Organização Mundial das Aduanas (OMA), particularmente as previstas na Convenção de Quioto Revista (veja o Quadro 2 e o Apêndice II).<sup>1</sup>

### Quadro 2. A Convenção de Quioto Revista

A Convenção Internacional sobre Simplificação e Harmonização de Procedimentos Aduaneiros (Convenção de Quioto) entrou em vigor em 1974 e foi revista e atualizada para garantir sua adequação a exigências atuais de governos e do comércio internacional.

O Conselho da OMA adotou a Convenção de Quioto Revista em junho de 1999 como um modelo para a implementação de procedimentos aduaneiros modernos e eficientes no século XXI. Quando for amplamente implementada, ela garantirá a previsibilidade e a eficiência às trocas internacionais que o comércio moderno exige. A Convenção de Quioto Revista descreve diversos princípios fundamentais básicos, entre os quais os seguintes se destacam:

- Transparência e previsibilidade de medidas aduaneiras;
- Padronização e simplificação da declaração de mercadorias e dos documentos de origem;
- Simplificação dos procedimentos para pessoas autorizadas;
- Maior uso possível de tecnologias da informação;
- Menor número possível de controles aduaneiros necessários para garantir a observância das regulações;
- Gestão de riscos e o uso de controles baseados em auditoria;
- Intervenções coordenadas com outros órgãos de fronteira;
- Parceria com o comércio.

A Convenção de Quioto Revista promove a facilitação do comércio e a adoção de controles eficazes por meio de suas disposições legais, que detalham a aplicação de procedimentos simples, mas eficazes. A Convenção Revista também contém regras novas e de aplicação obrigatória que devem ser aceitas sem reservas por todas as Partes Contratantes.

A Convenção de Quioto Revista entrou em vigor em 3 de fevereiro de 2006.

O Artigo 7 inclui:

- *Processamento pré-chegada*

O novo acordo exige que os Estados Membros adotem procedimentos que permitam o processamento da documentação necessária, incluindo em formato eletrônico, e a execução de outras formalidades antes da chegada das mercadorias importadas, visando acelerar sua liberação ao chegarem.

- *Pagamento eletrônico*

O acordo obriga os Estados Membros, até onde seja exequível, a oferecer a importadores e exportadores a opção de efetuar o pagamento de direitos, taxas e outros encargos aduaneiros eletronicamente.

- *Separação entre a liberação e a determinação final dos direitos aduaneiros, etc.*

Os Estados Membros são obrigados a adotar procedimentos que permitam a liberação das mercadorias para importação ou exportação antes da determinação final do valor das taxas e encargos aduaneiros, desde que todos os demais requisitos regulatórios tenham sido atendidos. Uma garantia, na forma de uma caução ou outro instrumento de pagamento, poderá ser exigida, mas essa garantia não poderá ser maior que o valor final a ser cobrado e deverá ser liberada tão logo deixe de ser necessária.

<sup>1</sup>Convenção Internacional para a Simplificação e Harmonização dos Regimes Aduaneiros (na forma revista), [www.wcoomd.org/Kyoto\\_New/Content/content.html](http://www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html)

- *Gestão de riscos*

Cada Estado Membro é obrigado, até onde seja possível, a operar um sistema de gestão de riscos apropriado que permita direcionar os controles aduaneiros para as remessas de maior risco, permitindo, assim, a liberação mais rápida de remessas de baixo risco. Não obstante, controles aduaneiros aleatórios poderão continuar a ser aplicados a qualquer remessa, em conformidade com as melhores práticas aduaneiras de gestão de riscos.

- *Auditoria pós-liberação*

Os Estados Membros também são obrigados a operar um sistema de auditoria pós-liberação que obrigue os importadores e exportadores a submeter seus registros às autoridades aduaneiras para comprovar sua conformidade com os controles aduaneiros e permita a verificação da observância de outros requisitos regulatórios.

- *Tempos médios de liberação*

Os Estados Membros são incentivados a publicar os tempos médios de liberação para demonstrar a importadores e exportadores que mercadorias não estariam sido retidas sem razão.

Uma ferramenta específica recomendada pelo acordo é o Estudo de Tempo de Liberação da OMC. Em um artigo para o *World Customs Journal*, Matsuda explica que, como parte dos esforços das autoridades aduaneiras para simplificar procedimentos que envolvam diferentes órgãos em fronteiras e garantir a aplicação eficaz de medidas de facilitação de comércio, um Estudo de Tempo de Liberação (TRS, na sigla em inglês) foi usado para melhorar o desempenho das funções que estavam sendo medidas.<sup>2</sup> O TRS é descrito como uma ferramenta singular para medir como o desempenho de atividades de fronteira e, em particular, de procedimentos aduaneiros tem uma relação direta com a facilitação do comércio internacional (Matsuda, 2011).

- *Operadores autorizados*

Os Estados Membros são obrigados a disponibilizar medidas adicionais de facilitação de comércio a operadores que cumpram critérios especificados, designados como “operadores autorizados”.

Nos últimos anos, observa-se uma tendência crescente entre autoridades aduaneiras de desenvolver programas que permitam a certas empresas de importação e exportação gozar de medidas adicionais de facilitação de comércio, como liberação rápida, requisitos reduzidos de documentação e dados e menor quantidade de inspeções físicas. Esses importadores e exportadores podem ser considerados como “confiáveis” por terem um histórico de plena observância das normas, o que permite pressupor que continuarão a cumprir os requisitos aduaneiros e que, portanto, oferecem um nível de risco baixo. Programas de importadores e exportadores confiáveis têm sido estabelecidos em países desenvolvidos e em desenvolvimento. Na União Europeia, esses importadores e exportadores são designados como “operadores econômicos autorizados” e gozam de reconhecimento por terem sido aprovados com base em critérios especificados, como histórico de conformidade, gestão de registros, solvência financeira e segurança na cadeia de suprimentos – critérios especificamente mencionados no Acordo da OMC.

Respondendo a esses desdobramentos globais, a OMA adaptou, em junho de 2005, sua Estrutura SAFE de Facilitação e Segurança das Trocas Comerciais Globais (Quadro de Normas SAFE). A finalidade foi a de apoiar mudanças no regime de comércio mundial e a expansão da gestão integral da circulação internacional de mercadorias, reconhecendo, ao mesmo tempo, a importância de uma parceria mais estreita entre as aduanas e a comunidade empresarial em relação à segurança da cadeia de suprimentos. As diretrizes sobre condições e requisitos de Operador Econômico Autorizado (AEO, na sigla em inglês) têm sido um elemento essencial desses padrões internacionais. Essas diretrizes passaram por várias revisões e atualizações e a versão mais recente foi publicada em junho de 2012 (OMA, 2012).

- *Remessas urgentes*

Os Estados Membros são obrigados a adotar ou manter procedimentos que permitam a liberação rápida “pelo menos” de mercadorias que ingressem por meio de instalações de cargas aéreas.

<sup>2</sup> O *Time Release Study* (Estudo de Tempo de Liberação) Versão 2 da OMA está disponível em: [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation\\_2/instruments/Final%20TRS%20Guide%20Version%20II%20EN.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation_2/instruments/Final%20TRS%20Guide%20Version%20II%20EN.pdf)



Essa é uma preocupação específica dos operadores de cargas expressas, muitos dos quais operam serviços de cargas aéreas, cujos serviços dependem da capacidade de oferecer entregas *just-in-time*. Nas modernas cadeias globais de suprimentos e valor, a entrega *just-in-time* ajuda a manter baixos os custos empresariais, como os custos de retenção de estoque, e promove a competitividade.

- *Mercadorias perecíveis*

O acordo obriga os Estados Membros a disponibilizar, em circunstâncias normais, meios para a liberação de mercadorias perecíveis no menor prazo possível, atribuindo-lhes a prioridade adequada ao agendar fiscalizações e permitindo o armazenamento adequado antes de sua liberação, o que inclui liberação em instalações de armazenamento sempre que possível e mediante solicitação do importador.

## Artigo 8: Coordenação de órgãos aduaneiros

Esse artigo impõe aos Estados Membros a obrigação de garantir que as autoridades e órgãos responsáveis pelos controles aduaneiros e procedimentos de importação, exportação e trânsito de mercadorias cooperem entre si e coordenem suas atividades de modo a facilitar o comércio. O artigo sugere que essa cooperação e coordenação incluam:

### a. *Alinhamento de horários e dias de trabalho*

Surgem problemas quando autoridades aduaneiras nos dois lados de uma fronteira trabalham em horários diferentes. Isso faz com que a fronteira permaneça fechada por mais tempo do que o necessário, um problema que pode ser evitado facilmente pelo alinhamento dos horários. Até recentemente, os postos de fronteira dos dois lados do rio Songwe, entre o Malawi e a Tanzânia, funcionavam das 06:00 às 18:00 horas, sem levar em conta a diferença de fuso horário de uma hora entre os dois países. O alinhamento foi obtido alterando os horários de cruzamento de fronteiras da Tanzânia em uma hora, das 07:00 até as 19:00 horas.

### b. *Alinhamento de procedimentos e formalidades*

Quando diferentes órgãos aduaneiros funcionam independentemente uns dos outros, podem ocorrer atrasos, porque importadores e exportadores precisam cumprir requisitos descoordenados de maneira separada. A coordenação ajuda a garantir um desembarço mais rápido e eficiente de mercadorias. A harmonização de dados e o alinhamento dos documentos também são exemplos particularmente importantes de como procedimentos e formalidades podem ser coordenados.

### c. *Desenvolvimento e compartilhamento de instalações comuns*

A eficiência tende a aumentar quando órgãos aduaneiros compartilham instalações comuns, como edifícios. Por exemplo, a localização comum desses órgãos em galpões de fiscalização (como acontece em Malaba – veja o Quadro 4 a seguir) ajuda a garantir a realização conjunta de inspeções físicas. Um exemplo de prática recomendada é o oferecido pela Polônia, onde o estabelecimento de um ponto único de processamento e a construção de instalações conjuntas em pontos de travessia terrestre nas fronteiras resultaram em uma redução de 30% no tempo de processamento (CSD – Centro para o Estudo da Democracia, 2011).

### d. *Controles conjuntos*

Quando órgãos aduaneiros precisam verificar o conteúdo de uma remessa, podem ocorrer atrasos se um deles exigir uma inspeção física independente. O compartilhamento de dados e a coordenação também facilitam o processo de controle.

### e. *Estabelecimento de postos fronteiriços de controle únicos*

Vários países já optaram pela criação de “postos fronteiriços únicos para desembarço aduaneiro” (One-Stop Border Post – OSBP), envolvendo estreita cooperação entre órgãos aduaneiros que atuam em uma determinada fronteira. Alguns exemplos dignos de nota são os pontos de travessia de Chirundu (Zâmbia/Zimbábue) e Malaba (Quênia/Uganda), onde um OSBP foi estabelecido na estação do terminal ferroviário no lado queniano – veja o Quadro 4.

### **Quadro 3. Posto fronteiriço único para desembarço aduaneiro: Chirundu, entre Zâmbia e Zimbábue**

O posto fronteiriço único para desembarço aduaneiro de Chirundu, entre Zâmbia e Zimbábue, inaugurado oficialmente em dezembro de 2009, foi saudado como o primeiro posto dessa natureza da África. O objetivo da sua instalação foi o de enfrentar desafios impostos pela travessia de uma das fronteiras mais movimentadas da região, na qual as empresas transportadoras sofriam grandes atrasos para terem suas cargas consolidadas liberadas devido aos procedimentos adotados pelas autoridades aduaneiras (Curtis, 2009).

O estabelecimento do posto fronteiriço único para desembarço aduaneiro resultou em algumas melhorias significativas. Por exemplo, passageiros e cargas são parados apenas uma vez para cumprir as formalidades aduaneiras dos dois países e o tempo de espera para o tráfego comercial foi reduzido de aproximadamente quatro a cinco dias para no máximo dois e em muitos casos para apenas algumas horas.

No entanto, o processo de transformação dessa travessia de fronteira e a plena integração de todos os procedimentos envolveu um projeto de longo prazo que revelou que a facilitação do comércio não depende apenas de investimentos em instalações físicas, mas também de empenho, negociações e harmonização de procedimentos e políticas. Os resultados iniciais também indicam como é importante começar a discutir reformas de normas e procedimentos nos primeiros estágios do processo.

**Fonte:** *TradeMark Southern Africa 2011*, de Rippel (2011).

### **Quadro 4: Posto fronteiriço único para desembarço aduaneiro: Malaba, entre Quênia e Uganda**

O posto de fronteira de Malaba, entre Quênia e Uganda, é um dos mais movimentados da África Oriental. Mais de 1.000 caminhões passam diariamente por Malaba, transportando aproximadamente 40% das cargas em trânsito entre Mombaça e Ruanda, Burundi, República Democrática do Congo, Sudão do Sul e Uganda. Sua travessia, no entanto, pode ser marcada por congestionamentos e atrasos. Em uma iniciativa para reduzir esse congestionamento, as autoridades fiscais de Quênia e Uganda concordaram em estabelecer um posto fronteiriço único para desembarço aduaneiro. O OSBP foi instalado no terminal ferroviário no lado queniano, reunindo representantes de ambos os países em uma mesma estação ferroviária. Esse arranjo, no entanto, não reduziu significativamente o congestionamento de caminhões, que transportam a maior parte das mercadorias na sua travessia pela fronteira.

Diversas iniciativas foram tomadas para tornar o posto fronteiriço mais eficiente. Desde 2009, a USAID vem promovendo um esquema de gestão coordenada da fronteira estabelecendo e apoiando Comitês Conjuntos de Fronteira (CCF) em 16 postos fronteiriços na África Oriental, o primeiro dos quais foi estabelecido em Malaba. Os CCF são grupos de trabalho que reúnem representantes de órgãos governamentais e partes interessadas do setor privado envolvidas no comércio transfronteiriço com o objetivo de promover a coordenação entre os órgãos governamentais e as empresas, visando aumentar a eficiência aduaneira. Desde o estabelecimento de um CCF em Malaba, foram instituídos turnos de 24 horas por dia, sete dias por semana e a verificação conjunta de cargas. Como resultado, os caminhões passaram a atravessar a fronteira em Malaba em até três horas, o que representou um grande avanço em relação aos vários dias que eram necessários há alguns anos.

Outro projeto novo envolve a construção, iniciada em outubro de 2013, de sofisticadas e caras instalações de postos fronteiriços únicos para desembarço aduaneiro nos pontos de fronteira de Malaba e da cidade próxima de Busia. O projeto está sendo financiado por um empréstimo do Banco Mundial e recursos disponibilizados pela organização *TradeMark East Africa* e pelo governo de Uganda. O projeto inclui a construção de uma instalação aduaneira com uma área para inspeção conjunta de mercadorias destinadas a Uganda que abrigará escritórios de outros órgãos relevantes. O projeto prevê também a construção de modernas instalações de imigração, vigilância de saúde animal e fitossanitária e segurança para operações entre fronteiras.

Também está sendo realizada uma experiência piloto do programa de operadores econômicos autorizados regionais da Comunidade do Leste Africano (CLA) em Malaba, um dos 14 pontos de travessia de fronteiras na região da CLA.

**Fontes:** Autor, Núcleo de Comércio da USAID para o Leste da África, *New Vision*, *TradeMark East Africa*, 2013.

O Malawi também deverá participar no futuro próximo de um projeto de OSBP com a Tanzânia (informe do BNL, 2013). Autoridades aduaneiras dos dois países que trabalham nos postos de fronteira de Songwe e Mwanza sincronizarão suas operações para que mercadorias liberadas em um dos lados não precisem ser reprocessa-

das do outro lado. Com esse projeto, o Malawi se tornará o terceiro país da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (CDA) a introduzir o esquema dos OSBP.

A coordenação é importante para garantir a eficiência dos postos aduaneiros, nos quais inspeções fragmentadas podem gerar atrasos consideráveis e grandes filas de veículos. Até mesmo no pequeno posto fronteiriço de Kazungula, no Zâmbia, há 11 órgãos aduaneiros em atividade.

A OMA vem liderando uma iniciativa para promover a gestão coordenada de fronteiras.

## **Artigo 9: Circulação de mercadorias sob controle aduaneiro destinadas à importação**

Esse breve artigo exige que os Estados Membros permitam, na maior medida possível, que mercadorias destinadas à importação sejam levadas, sob o controle da aduana, do ponto de entrada para outro escritório aduaneiro.

O objetivo desse artigo é acelerar o fluxo de mercadorias nas fronteiras e permitir que elas sejam desembarcadas em depósitos já dentro dos países. Em condições normais, a adoção de um esquema dessa natureza não deve ser um problema e, de fato, ele agiliza o processo de desembarço aduaneiro.

## **Artigo 10: Formalidades relacionadas à importação, exportação e trânsito**

O objetivo desse abrangente artigo é minimizar a incidência e complexidade de formalidades de importação, exportação e trânsito e diminuir e simplificar requisitos de documentação. Ele abrange o seguinte:

### *1. Formalidades e requisitos de documentação*

Quando o acordo entrar em vigor, os Estados Membros deverão rever suas formalidades e exigências de documentação para importação, exportação e trânsito de mercadorias assegurando que elas promovam rápida liberação e desembarço, reduzindo custos de conformidade e o tempo gasto por importadores e exportadores com esses processos. Eles deverão também adotar as medidas menos restritivas ao comércio entre as opções disponíveis e eliminar medidas que não forem mais necessárias.

### *2. Aceitação de cópias*

O acordo incentiva os Estados Membros, onde apropriado, a aceitar cópias impressas ou eletrônicas de documentos de origem e a obrigar órgãos governamentais a aceitar cópias de documentos, inclusive, quando aplicável, do órgão governamental que fica com os originais, em vez de exigir-los dos importadores e exportadores.

### *3. Uso de padrões internacionais*

O acordo incentiva os Estados Membros a seguir as melhores práticas em termos de normas internacionais (como, por exemplo, as recomendações do UN/CEFACT, embora essa fonte não seja mencionada especificamente no acordo) e a participar de processos de revisão e desenvolvimento de padrões internacionais. O Apêndice II apresenta uma lista de Recomendações relevantes do UN/CEFACT para a facilitação do comércio.

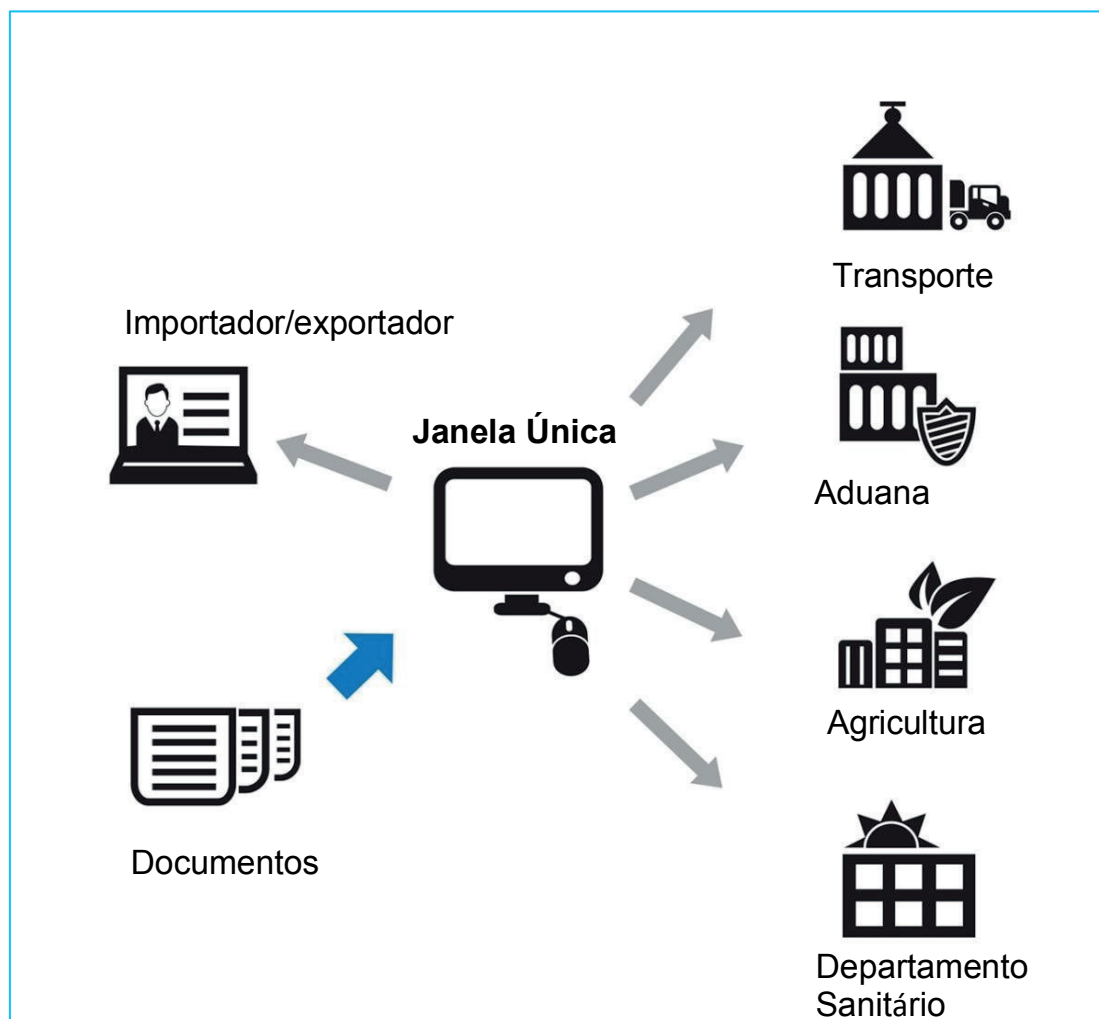
### *4. Guichês único*

Os Estados Membros deverão envidar seus melhores esforços para estabelecer ou manter um Guichê Único para a entrega da documentação e/ou dos dados necessários para importação, exportação ou trânsito de mercadorias e devem também para simplificar seus procedimentos, de modo a evitar que informações já fornecidas no Guichê Único sejam novamente solicitadas por outro órgão governamental nesse guichês. Os Estados Membros deverão também, até onde seja possível e prático, digitalizar seus guichês únicos.

O uso de guichês únicos, nos quais importadores e exportadores fornecem uma só vez todos os dados necessários para importação ou exportação, constitui uma ferramenta ideal para a facilitação do comércio. No

entanto, para funcionarem adequadamente, esses sistemas exigem o compromisso de participação de todos os órgãos aduaneiros relevantes.

**Figura 4: O conceito do Guichê Único**



Fonte: UNECE, UN/CEFACT

### Quadro 5. O Guichê Único de Moçambique

O projeto de Guichê Único de Moçambique foi lançado em 2011 para disponibilizar uma plataforma centralizada capaz de otimizar e simplificar as atividades dos órgãos aduaneiros e de outros órgãos governamentais envolvidos no controle de fronteiras. Não foi fácil implementar esse projeto. Moçambique precisou superar deficiências de infraestrutura em suas fronteiras terrestres em áreas remotas e a resistência de algumas partes interessadas. Atualmente, o sistema consegue processar até 400.000 declarações aduaneiras por ano, ou cerca de 1.500 por dia, gerando muitos benefícios tanto para seus clientes como para os órgãos participantes. O sistema está sendo aprimorado constantemente. Os planos para o futuro incluem a incorporação de serviços adicionais e novos recursos relacionados ao intercâmbio internacional de dados. O Guichê Único de Moçambique foi concebido para estar em conformidade com recomendações e normas internacionais. O projeto baseou-se no modelo de Cingapura, também implementado em Gana e Madagascar. O sistema tem dois componentes principais: o Sistema de Gestão Aduaneira (CMS, na sigla em inglês) e o sistema de intercâmbio de dados eletrônicos TradeNet.

Fonte: *Trade Facilitation Implementation Guide*, UNECE, 2012.

### **Quadro 6. O Guichê Único da Associação de Nações do Sudeste da Ásia (ASEAN)**

O Guichê Único da ASEAN (ASW, na sigla em inglês) é uma iniciativa regional que conecta e integra os Guichês Únicos Nacionais (NSW) dos Estados Membros da Associação de Nações do Sudeste da Ásia (ASEAN). Seu objetivo é agilizar o desembaraço aduaneiro de cargas no contexto de uma maior integração econômica entre os países da ASEAN. A implementação do ASW garantirá a compatibilidade dos NSW dos Estados Membros com padrões internacionais de comunicações abertas e, ao mesmo tempo, permitirá também que cada Estado Membro troque dados de maneira segura e confiável com qualquer parceiro comercial que use padrões abertos internacionais.

Atualmente, o ASW permite o intercâmbio do certificado de origem intra-ASEAN (ATIGA, Formulário D) e do Documento de Declaração Aduaneira da ASEAN (ACDD), em esquema piloto entre os sete Estados Membros, e será ampliada para permitir a troca de outros tipos de dados. Por usar padrões internacionais de operabilidade, a ASW eventualmente permitirá o intercâmbio de certificados de origem e informações antecipadas sobre cargas com parceiros comerciais que não fazem parte da ASEAN. Outros benefícios incluirão a interoperabilidade jurídica, apoio a iniciativas de harmonização política da ASEAN (por exemplo, medidas fitossanitárias) e um melhor intercâmbio de dados entre os Estados Membros.

O desenvolvimento do ASW é administrado por um Comitê Gestor e apoiado por grupos de trabalho nas áreas técnica e jurídica. Foram iniciadas consultas com o setor privado sobre dados a serem trocados, bem como sobre outras iniciativas complementares.

**Fonte:** ASEAN *Single Window*.

#### **5. Inspeção pré-embarque**

O novo acordo proíbe o uso de inspeções pré-embarque quando esse procedimento é utilizado para determinar a classificação tarifária e a valoração aduaneira; no entanto, outros tipos de inspeção pré-embarque continuam permitidos, embora os Estados Membros sejam incentivados a não ampliar essa prática.

Muitos países impõem requisitos de inspeção pré-embarque (IPEs) e as empresas responsáveis pela inspeção argumentam que eles ajudam a reduzir custos de conformidade. Outros países, no entanto, adotaram o ponto de vista de que as inspeções obrigatórias constituem uma barreira técnica desnecessária e onerosa ao comércio e não devem continuar a ser aplicadas. A UNCTAD argumenta que os IPEs afetam, em média, quase 20% do comércio e dos produtos. Embora sejam necessárias para oferecer alguma garantia da qualidade/quantidade das remessas e, nesse sentido, promovam o comércio internacional, elas aumentam os custos de comercialização. Esses custos adicionais tendem a diminuir a competitividade dos países e, portanto, a distorcer o comércio (UNCTAD, 2013).

#### **6. Uso de despachantes aduaneiros**

O acordo proíbe os Estados Membros de adotar medidas que tornem o uso de despachantes aduaneiros obrigatório. Os Estados Membros também são obrigados a divulgar medidas nacionais relacionadas ao uso de despachantes aduaneiros e garantir que os requisitos de licenciamento desses despachantes sejam transparentes e objetivos.

O uso obrigatório desses despachantes tem sido visto como outro custo desnecessário imposto aos importadores e exportadores.

### Quadro 7. Despachantes aduaneiros no Malawi

No Malawi, é obrigatório que os importadores recorram a despachantes aduaneiros/agentes de desembaraço, embora seis empresas sejam licenciadas para preparar suas próprias declarações e estejam isentas dessa obrigatoriedade porque têm capacidade interna de declaração direta (, da sigla em inglês, DTI) e acesso ao sistema da Autoridade Fiscal de Malawi (MRA). Os despachantes aduaneiros (há aproximadamente 125 deles em atividade em Malawi) são licenciados pela MRA nos termos da Lei de Aduanas e Impostos Especiais e são obrigados a depositar MK 500.000 junto à MRA como caução. Seus honorários variam e são definidos pelos próprios despachantes, embora sejam regulados pelas associações de despachantes. O importador deve fornecer ao despachante aduaneiro/agente de desembaraço toda a documentação necessária, que inclui: fatura, conhecimento de carga (ou conhecimento aéreo) e, se exigido, certificado sanitário e fitossanitário (SPS), certificado de país de origem e qualquer outra autorização ou licença exigida. Com base nesses documentos, o despachante aduaneiro/agente de desembaraço prepara o Formulário 12 de Declaração Aduaneira de Malawi, que é um documento administrativo único.

Fonte: *Malawi Trade Policy Review*, OMC, 2010.

#### 7. Procedimentos aduaneiros comuns e requisitos documentais uniformes

Sob uma abrangente nova obrigação, cada Estado Membro deve aplicar procedimentos aduaneiros comuns e requisitos uniformes de documentação para a liberação e desembaraço de mercadorias em todo o seu território. O objetivo é garantir a existência de padrões comuns que aumentem a previsibilidade para os importadores e exportadores em relação a como esses procedimentos serão aplicados e, ao mesmo tempo, promovam a observância das normas para as autoridades aduaneiras.

#### 8. Mercadorias rejeitadas

O acordo obriga os Estados Membros a permitir que um importador reconsigne ou devolva mercadorias que tenham sido rejeitadas para importação por não cumprirem regulações sanitárias, fitossanitárias ou técnicas.

#### 9. Admissão temporária de mercadorias, inclusive para aperfeiçoamento ativo e passivo

Uma disposição exige que os Estados Membros permitam a importação de mercadorias com base em procedimentos de admissão temporária ou a serem importados ou exportados para aperfeiçoamento ativo ou passivo que garantam isenção parcial ou total do pagamento de encargos e taxas aduaneiras.

## Artigo 11: Liberdade de trânsito

As disposições ampliadas sobre liberdade de trânsito, previstas no Artigo V do GATT, são abordadas em um único artigo do novo Acordo, o Artigo 11.

O artigo repete a disposição do Artigo V do GATT, segundo a qual cada Estado Membro deve tratar produtos em trânsito de maneira não menos favorável do que se estivessem sendo transportados para seu destino sem passar pelo território desse Estado Membro. Os Estados Membros também são obrigados a eliminar quaisquer regulações ou formalidades aplicáveis a mercadorias em trânsito que não sejam mais necessárias ou cujas obrigações possam ser abordadas de uma maneira menos restritiva ao comércio. Nenhum encargo adicional, exceto as despesas administrativas já previstas no Artigo V do GATT, deve ser imposto a mercadorias em trânsito pelo território de um Estado Membro, e mesmo essas despesas devem limitar-se ao custo da prestação do serviço de trânsito.

As novas disposições acordadas incluem:

- Incentivar os Estados Membros a garantir uma separação física entre mercadorias em trânsito e outras importações (por exemplo, usando vias ou atracadouros especiais ou infraestruturas semelhantes);
- Garantir que formalidades, requisitos documentais e controles aduaneiros aplicados a mercadorias em trânsito não sejam mais onerosos que o necessário para identificar as mercadorias e garantir a observância de requisitos de trânsito;

- Garantir que, uma vez enquadradas em um procedimento de trânsito, mercadorias não sejam submetidas a outros controles aduaneiros até concluírem seu trânsito no território de um Estado Membro e nem submetidas a regulações técnicas ou avaliações de conformidade durante o seu trânsito;
- Exigir que os Estados Membros permitam a apresentação e processamento antecipados de documentos de trânsito;
- Exigir que os Estados Membros encerrem imediatamente a operação de trânsito assim que mercadorias em trânsito cheguem ao destino no qual elas deixam o território do Estado Membro;
- Exigir que os Estados Membros liberem prontamente quaisquer garantias oferecidas.

Há também uma nova obrigação geral segunda a qual os Estados Membros devem cooperar entre si para oferecer uma maior liberdade de trânsito.

As empresas verão que as regras de trânsito serão muito simplificadas por essas obrigações. Elas devem também, no entanto, monitorar o desempenho nos corredores de transporte e denunciar qualquer infração dessas obrigações às autoridades nacionais. Se forem observadas infrações desse tipo, elas poderão ser discutidas no recém constituído Comitê de Facilitação de Comércio da OMC (veja o Artigo 13 a seguir).

#### Outras disposições

Diversas questões novas não incluídas no GATT são abordadas nos Artigos 12 e 13, entre as quais as questões da cooperação aduaneira, dos arranjos institucionais e dos comitês nacionais de facilitação de comércio.

## Artigo 12: Cooperação aduaneira

Um artigo detalhado define termos e requisitos para a melhoria da cooperação aduaneira. O objetivo geral é estabelecer uma estrutura de cooperação que obrigue os Estados Membros a trocar informações para garantir uma coordenação sistemática do controle aduaneiro, respeitando, ao mesmo tempo, a confidencialidade das informações.

O artigo descreve procedimentos que deverão ser adotados pelos Estados Membros quando uma autoridade aduaneira precisar de informações de sua contraparte em outro Estado Membro para confirmar a veracidade ou exatidão de uma declaração de importação ou exportação. Essas informações deverão ser solicitadas por escrito e a autoridade à qual essa solicitação for apresentada deverá fornecer prontamente as informações solicitadas, desde que estejam disponíveis. As informações deverão ser mantidas sob estrita confidencialidade e não poderão ser divulgadas sem uma permissão específica por escrito para esse fim. O artigo inclui disposições que permitem o adiamento ou o não atendimento de uma solicitação com base, entre outros fatores, na falta de reciprocidade no atendimento de uma solicitação semelhante na direção oposta. O artigo também deixa claro que os Estados Membros poderão firmar ou manter acordos bilaterais, plurilaterais ou regionais de compartilhamento ou troca de informações e dados aduaneiros.

O artigo prevê uma disposição importante para as empresas, segundo a qual os Estados Membros devem ser incentivados a desenvolver sistemas de conformidade voluntária que permitam a importadores corrigir, eles próprios, informações apresentadas sem serem penalizados, podendo os Estados Membros, por outro lado, tomar medidas mais rigorosas contra empresas fora de conformidade. Importadores e exportadores defendem há muito tempo a noção de que um sólido compromisso de conformidade, corroborado por um histórico positivo de observância das normas, deve ser reconhecido pelas autoridades aduaneiras e beneficiado com menos penalizações por pequenas infrações técnicas, permitindo que o processo de gestão de riscos concentre seus recursos em outras empresas que não apresentem o mesmo histórico positivo. Esse tipo de conformidade voluntária resultaria inevitavelmente em um relacionamento mais estreito entre empresas com um histórico positivo de conformidade e autoridades aduaneiras.

### **Artigo 13: Arranjos institucionais**

O Grupo de Negociações sobre a Facilitação de Comércio será, na prática, substituído por um fórum permanente – o Comitê de Facilitação de Comércio – que supervisionará a execução do acordo e promoverá seus objetivos. Os Estados Membros acordaram que uma análise inicial da execução do acordo deve ser realizada quatro anos após a sua entrada em vigor. Essa análise será provavelmente realizada por esse novo comitê.

É de interesse para as empresas acompanharem a implementação do acordo. As comunidades empresariais precisarão identificar maneiras de interagir com seus respectivos governos por meio de mecanismos nacionais de consulta. Esse fato é reconhecido em uma disposição simples prevista nesse artigo, a qual obriga cada Estado Membro da OMC a criar ou manter um comitê nacional de facilitação de comércio ou designar um mecanismo existente para esse fim. Entre as funções que esses órgãos deverão desempenhar, o acordo estipula que eles deverão facilitar a coordenação e implementação do acordo no âmbito nacional. A disposição reflete uma recomendação do UN/CEFACT de que os países deveriam estabelecer comitês nacionais de facilitação de comércio (Recomendação 4).

Um aspecto importante para o setor privado é que muitos desses mecanismos pressupõem um diálogo entre representantes empresariais e órgãos governamentais responsáveis pela gestão aduaneira. As empresas interessadas devem estar cientes dessas questões no nível técnico para poderem interagir eficazmente com seus governos no sentido de definir como esses mecanismos de coordenação funcionarão e como o setor privado poderá ajudar a monitorar a implementação do acordo.

O setor privado deverá estar preparada para levar questões e problemas enfrentados por importadores e exportadores à atenção de governos nacionais para que essa interação seja eficaz, para que possam desempenhar um papel ativo na apresentação de questões relacionadas aos temas abrangidos pelo novo acordo ao Comitê de Facilitação de Comércio da OMC.



## Capítulo 4 Questões relacionadas à implementação do Acordo

### Tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento

É amplamente reconhecido que há um interesse comum na redução dos custos de transações comerciais para todos os membros da OMC. Apesar dos resultados mutuamente benéficos que, segundo a maioria dos comentaristas, advirão do acordo, os Estados Membros que são países de menor desenvolvimento relativo ou em desenvolvimento se empenharam em garantir uma maior flexibilidade para o seu processo de implementação – com base no chamado “tratamento especial e diferenciado”.

Para ajudar países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento a implementar as reformas de facilitação de comércio, o acordo prevê, portanto, um processo gradual de implementação ao longo de períodos mais extensos, se necessário. Essa flexibilidade se baseará em avaliações de necessidades nacionais, que serão realizadas com vistas a determinar necessidades de assistência e custos, e na construção dos cronogramas de compromissos no nível de cada Estado Membro individual. Países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento poderão vincular seus compromissos ao recebimento de assistência técnica e apoio para desenvolverem suas capacidades sob o monitoramento da OMC.

### Como o acordo será implementado

Embora o acordo como um todo seja obrigatório para todos os países desenvolvidos a partir da sua entrada em vigor, ele reconhece que alguns Estados Membros necessitarão de assistência técnica para implementar todas ou algumas das obrigações impostas por ele. Consequentemente, foi acordado que os compromissos impostos a países de menor desenvolvimento relativo ou em desenvolvimento serão implementados com base em diferentes categorias de compromissos.

Cada Estado Membro de menor desenvolvimento relativo ou em desenvolvimento determinará o cronograma e o prazo de efetivação dos seus compromissos de acordo com as seguintes categorias:

- Os compromissos da Categoria A são aqueles que um Estado Membro designou para implementação a partir da entrada em vigor do acordo;
- Os compromissos da Categoria B são aqueles que um Estado Membro designou para implementação em uma data posterior a um período de transição.
- Os compromissos da Categoria C são aqueles que um Estado Membro designou para implementação em uma data posterior a um período de transição e após esse Estado Membro ter adquirido a capacidade de implementação necessária por meio da prestação de assistência técnica e apoio ao desenvolvimento dessa capacidade.

Esse esquema será colocado em prática com base em uma “lista negativa”, na qual cada país identificará especificamente e notificará a OMC a respeito dos seus compromissos de categoria B e C. Quaisquer compromissos não notificados serão automaticamente enquadrados na Categoria A.

Para compromissos da Categoria C, cada país deverá buscar junto a agências doadoras a assistência técnica e/ou apoio ao desenvolvimento de capacidades de que necessita com vistas a assinar um acordo de prestação dessa assistência ou apoio. Após a conclusão desses acordos, cada país deverá notificar a OMC a respeito da data de implementação prevista. Um complexo procedimento de alerta antecipado foi estabelecido para a eventualidade de um país ter dificuldades para obter o apoio necessário ou para implementar o acordo sem assistência técnica e precise transferir determinados compromissos da Categoria B para a Categoria C. Nesses casos, está prevista uma notificação nesse sentido ao Comitê de Facilitação de Comércio.

Os compromissos serão integrados ao acordo. Portanto, cronogramas individuais de compromissos serão publicados. Será do interesse do setor privado manter-se a par do que estará ocorrendo em diversas áreas:

- Sabendo quando um país pretende implementar um compromisso, as empresas terão uma indicação de quando poderão esperar melhorias em termos de facilitação de comércio, evitando a criação de expectativas não realistas;
- A publicação dos cronogramas expõe os planos de um país ao escrutínio de partes interessadas – por exemplo, as empresas podem ter conhecimento de reformas em andamento no país que podem não estar refletidas nos cronogramas de implementação de compromissos;
- Pode ser possível implementar as obrigações de consultas e diálogo antes de outros compromissos mais técnicos ou que exijam mudanças nas leis ou regulações nacionais. Isso permitiria às empresas discutir a implementação desses compromissos nos comitês nacionais e levantar a possibilidade de elas contribuírem com o processo oferecendo assistência técnica ou apoiando o desenvolvimento de capacidades.

## **Apêndice I            Modalidades de Negociações sobre Facilitação de Comércio (Anexo D do “pacote de julho de 2004”)**

1. As negociações terão o objetivo de esclarecer e aprimorar aspectos relevantes dos artigos V, VIII e X do GATT 1994 com vistas a agilizar a circulação, liberação e trâmite aduaneiro de mercadorias, inclusive de mercadorias em trânsito. As negociações procurarão também reforçar a prestação de assistência técnica e apoio ao desenvolvimento de capacidades nessa área. Além disso, as negociações procurarão definir disposições para uma cooperação efetiva entre autoridades aduanas e outros órgãos relevantes em torno da facilitação de comércio e da conformidade aduaneira.
2. Os resultados das negociações levarão em completa consideração o princípio do tratamento especial e diferenciado para países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento. Os membros reconhecem que esse princípio deve ir além da concessão dos períodos de transição tradicionais para a implementação de compromissos. Em particular, a amplitude e o cronograma de compromissos assumidos estarão vinculados à capacidade de implementação de membros menos desenvolvidos e em desenvolvimento. Além disso, fica acordado que esses membros não serão obrigados a investir mais em projetos de infraestrutura do que tenham condições de fazer.
3. Estados Membros de menor desenvolvimento relativo só serão obrigados a assumir compromissos compatíveis com seu desenvolvimento individual, suas necessidades financeiras e comerciais e sua capacidade administrativa e institucional.
4. Como parte das negociações, os membros procurarão identificar suas necessidades e prioridades no campo da facilitação de comércio, particularmente as de países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento, e levarão também em consideração as preocupações de países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento com os custos das medidas propostas.
5. Reconhece-se que a prestação de assistência técnica e apoio ao desenvolvimento de capacidades é vital para permitir que países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento participem plenamente das negociações e sejam beneficiados por elas. Portanto, os membros, particularmente países desenvolvidos, assumem o compromisso de garantir adequadamente esse apoio e assistência no decorrer das negociações.
6. Apoio e assistência também serão prestados no sentido de ajudar países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento a implementar compromissos resultantes das negociações, de acordo com sua natureza e escopo. Nesse contexto, reconhece-se que as negociações podem gerar alguns compromissos cuja implementação dependeriam de apoio ao desenvolvimento de infraestrutura por parte de alguns membros. Nesses casos limitados, os países membros desenvolvidos envidarão todos os esforços para garantir a prestação de apoio e assistência diretamente relacionados à natureza e escopo dos compromissos para que sejam efetivamente implementados. Fica entendido, no entanto, que quando o apoio e a assistência necessários para o desenvolvimento dessa infraestrutura não puderem ser prestados ou quando um membro de menor desenvolvimento relativo ou em desenvolvimento continue desprovido da capacidade necessária, a implementação não será exigida. Embora todos os esforços devam ser envidados para garantir o apoio e assistência necessários, fica entendido que os compromissos assumidos por países desenvolvidos de prestar esse apoio não serão incondicionais.
7. Os membros acordam que analisarão a eficácia do apoio e assistência prestados e sua capacidade de apoiar a implementação dos resultados das negociações.
8. Para tornar a assistência técnica e o desenvolvimento de capacidades mais eficazes e operacionais e para garantir uma maior coerência, os membros convidarão organizações internacionais relevantes, como o FMI, a OCDE, a UNCTAD, a OMA e o Banco Mundial, para participar de iniciativas colaborativas nesse sentido.

9. Serão levados em devida consideração trabalhos relevantes da OMA e de outras organizações internacionais atuantes nessa área.
10. Os Parágrafos 45 a 51 da Declaração Ministerial de Doha serão aplicados a essas negociações. Em sua primeira reunião após a sessão de julho do Conselho Geral, o Comitê de Negociações sobre Comércio estabelecerá um Grupo de Negociações sobre a Facilitação de Comércio e nomeará seu presidente. Em sua primeira reunião, o Grupo de Negociações acordará um plano de trabalho e um cronograma para suas reuniões.

**Fonte:** OMC, 2004.

## Apêndice II Convenção de Quioto Revista

Resumo das disposições previstas no Anexo Geral

Capítulo 1	Princípios gerais
Capítulo 2	Definições
Capítulo 3	Desembaraço e outras formalidades aduaneiras
Capítulo 4	Encargos e taxas aduaneiras <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Avaliação, cobrança e pagamento de encargos e taxas aduaneiras</li> <li>B. Pagamento diferido de encargos e taxas aduaneiras</li> <li>C. Reembolso de encargos e taxas aduaneiras</li> </ul>
Capítulo 5	Garantias
Capítulo 6	Controle aduaneiro
Capítulo 7	Aplicação da tecnologia da informação
Capítulo 8	Relações entre as aduanas e terceiros
Capítulo 9	Informações, pareceres e decisões das aduanas <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Informações de aplicação geral</li> <li>B. Informações de natureza específica</li> <li>C. Decisões e pareceres</li> </ul>
Capítulo 10	Recursos em matéria aduaneira <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Direito de recurso</li> <li>B. Forma e fundamentos de recursos</li> <li>C. Apreciação de recursos</li> </ul>
Anexos específicos	Chegada de mercadorias a um território aduaneiro <ul style="list-style-type: none"> <li>Importação</li> <li>Exportação</li> <li>Entrepósitos aduaneiros e zonas francas</li> <li>Trânsito</li> <li>Processamento</li> <li>Admissão temporária</li> <li>Infrações</li> <li>Procedimentos especiais</li> <li>Origem</li> </ul>

Fonte: OMA.

## Apêndice III      Recomendações do UN/CEFACT

N°	ISO	Nome	Descrição
1	6422	Formato Padrão das Nações Unidas para Documentos de Comércio	Padroniza o formato de documentos usados no comércio internacional, inclusive a representação visual desses documentos.
3	3166	Código de País ISO: Código para Representação de Nomes de Países	Também conhecido como “Código de País ISO ALFA-2”, contém códigos de países, nomes, dependências e outras áreas de interesse geopolítico especial para fins de comércio internacional.
4		Órgãos Nacionais de Facilitação de Comércio: Arranjos em Nível Nacional para o Desenvolvimento Coordenado de Procedimentos de Facilitação de Comércio	Recomenda que os governos estabeleçam e apoiem órgãos nacionais de facilitação de comércio.
5		Abreviações de INCOTERMS; Código Alfabético de INCOTERMS 2000	Termos de comércio da Câmara Internacional de Comércio, conhecidos como INCOTERMS. Usados no comércio internacional para ajudar a definir contratos de transporte.
6		Formato Padrão Alinhado de Faturas para uso no Comércio Internacional	Aplica-se ao formato visual de faturas comerciais para uso no comércio internacional de mercadorias.
7	8601 2000	Representação Numérica de Datas, Horários e Períodos	Estabelece uma padronização inequívoca para a representação numérica de datas, horários e períodos.
9	4217	Código Alfabético para a Representação de Moedas	Códigos para a representação de moedas e valores para aplicação no comércio internacional e em transações comerciais nas quais os valores monetários sejam expressos em forma abreviada ou codificada.
12		Medidas para Facilitar os Procedimentos e Documentos usados no Transporte Marítimo	Procura simplificar, racionalizar e harmonizar os procedimentos e documentos usados para comprovar contratos de transporte marítimo.
15		Marcas de Frete Simplificadas	Recomenda o uso de marcas de frete padronizadas e simplificadas em embalagens e sua reprodução em documentos.
16		UN/LOCODE; Código de Locais de Comércio e Transporte	Recomenda um código alfabético de cinco letras para abreviar os nomes de locais de interesse para o comércio internacional, como portos, aeroportos, terminais de frete em terra e outros locais nos quais possa ocorrer o desembarço aduaneiro de mercadorias.
17		Abreviações de Termos de Pagamento	Apresenta abreviações para alguns termos de pagamento, designados como “PAYTERMS”, para uso em transações comerciais internacionais, conforme o caso. Os “PAYTERMS” são aplicados a transações comerciais relacionadas ao fornecimento de bens e/ou à prestação de serviços.
18		Medidas de Facilitação Relacionadas a Procedimentos de Comércio Internacional	Descreve uma série de medidas relacionadas à circulação de mercadorias em uma transação de comércio internacional cuja implementação deve ser considerada pelos governos.
19		Códigos de Modalidades de Transporte	Estabelece códigos para representar modalidades de transportes usados no comércio internacional.
20		Códigos de Unidades de Medidas Usadas no Comércio Internacional	Apresenta códigos para unidades de medidas de comprimento, área, volume/capacidade, massa (peso), tempo e outras quantidades usadas no comércio internacional.
22		Formato Padrão para Instruções Padronizadas de Remessas	Pode ser usado como base para a elaboração de instruções padronizadas de remessas que fornecem instruções do vendedor ou comprador a um agente de cargas, empresa transportadora ou outro prestador de serviço, permitindo a circulação de mercadorias e atividades associadas.
23		Código de Custo de Frete-FCC; Harmonização da Descrição dos Custos de Frete e Outros Encargos	Apresenta um sistema de nomenclatura para ser usado no estabelecimento de descrições harmonizadas de custos de frete e outros encargos relacionados à circulação internacional de mercadorias.

N°	ISO	Nome	Descrição
24		Códigos de Status de Comércio e Transporte	Apresenta códigos de status de transporte para atender a requisitos de troca de informações codificadas sobre o status de remessas, mercadorias ou meios de transporte em um determinado momento ou local na cadeia de transporte.
25		Uso do Intercâmbio Eletrônico de Dados para Administração, Comércio e Transporte das Nações Unidas (UN/EDIFACT)	O UN/EDIFACT como única norma internacional para intercâmbio eletrônico de dados entre administrações públicas e empresas privadas de todos os setores econômicos em todo o mundo.
26		Uso Comercial de Contratos de Intercâmbio para Intercâmbio Eletrônico de Dados (IED)	Promove o uso de contratos de intercâmbio entre partes comerciais que usam intercâmbio eletrônico de dados em transações comerciais internacionais.
28		Códigos de Tipos de Meios de Transporte	Estabelece uma lista comum de códigos para identificação do tipo de meio de transporte usado no comércio internacional.
31		Contrato de Comércio Eletrônico	Propõe um modelo de abordagem contratual para operações de comércio eletrônico. Essa abordagem leva em consideração a necessidade de uma estrutura de disposições básicas a serem consensualmente acordadas por entidades empresariais, em combinação com a flexibilidade necessária para a realização de transações comerciais cotidianas.
32		Instrumentos de Autorregulação do Comércio Eletrônico (Códigos de Conduta)	Enfatiza a necessidade de se desenvolver, apoiar e promulgar códigos de conduta voluntários para transações eletrônicas com vistas a apoiar o desenvolvimento do comércio internacional, e apela aos governos no sentido de que promovam e facilitem o desenvolvimento de instrumentos relevantes de autorregulação, esquemas nacionais e internacionais de credenciamento, códigos de conduta e esquemas de marcas confiáveis.
33		Recomendações e Diretrizes para o Estabelecimento de um Balcão Único	Um guichê único permite que partes envolvidas em atividades internacionais de comércio e transporte apresentem documentos padronizados em um único ponto de entrada para satisfazer todos os requisitos regulatórios relacionados à importação, exportação e trânsito de mercadorias.
34		Simplificação e Padronização de Dados para Comércio Internacional	Recomenda que os governos desenvolvam um conjunto nacional de dados em um formato simplificado e padronizado que possa ser usado para satisfazer requisitos em termos de informação em diferentes formatos de sintaxe usando uma ampla gama de tecnologias.
35		Estabelecimento de um arcabouço jurídico para esquemas de Guichê Único de comércio internacional	Recomenda que os governos estudem e usem as listas de verificação e diretrizes do UN/CEFACT para estabelecer um sólido arcabouço jurídico de apoio às operações de um guichê único de comércio internacional.

## Referências

BAFICAA (2007). Relatório do Workshop para a África Oriental da BAFICAA (Ação Empresarial para a Melhoria da Administração Alfandegária na África) realizado em Arusha em 21 de maio de 2007, junho de 2007.

CSD (2011). Better Management of EU Borders through Cooperation. Study to Identify Best Practices on the Cooperation between Border Guards and Customs Administrations working at the External Borders of the EU. Centro para o Estudo da Democracia, Sófia, Bulgária, 2011.

Hufbauer, G. e Schott, J. (2013). The Payoff from the World Trade Agenda. Instituto Peterson de Economia Internacional, relatório elaborado para a Fundação de Pesquisas da Câmara Internacional de Comércio, abril de 2013.

BIRD/Banco Mundial (2012). Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators. Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento/Banco Mundial, Washington D.C., 2012.

ICTSD e IISD (2003). Doha Round Development Brief: The Singapore Issues: Investment, Competition Policy, Transparency in Government Procurement and Trade Facilitation, Vol. 1, No. 6 de 13, publicado pelo Centro Internacional para o Comércio e o Desenvolvimento Sustentável (ICTSD) e pelo Instituto Internacional para o Desenvolvimento Sustentável (IISD), fevereiro de 2003. <http://ictsd.org/downloads/2008/06/doha6-singapore-issues.pdf>

Matsuda, S. (2011). 'The Time Release Study as a performance measurement tool for a supply chain and an international corridor', World Customs Journal, Volume 6, Número 1, Bruxelas, 2011. <http://www.worldcustoms-journal.org/media/wcj/-2012/1/Matsuda.pdf>

Moisés, E., T. Orliac e P. Minor (2011). 'Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs', OECD Trade Policy Working Papers, No. 118, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en>

Moisés, E. (2013). 'The Costs and Challenges of Implementing Trade Facilitation Measures', OECD Trade Policy Papers, No. 157, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5k46hzqxt8jh-en>

Rippel, B. (2011). 'Why Trade Facilitation is Important for Africa', Africa Trade Policy Notes No. 27, publicado pelo Banco Mundial, Washington D.C., novembro de 2011.

SITPRO (2007). 'A Guide to the WTO Trade Facilitation Negotiations', SITPRO Ltd., Londres, Edição Revisada, abril de 2007.

Tralac (2011). A Down Payment on Development: Conclude a WTO Trade Facilitation Deal. <http://www.gbdinc.org/PDFs/Trade%20Facilitation%20Op%20Ed%20-%20A%20Down%20Payment%20on%20Development.pdf>, acessado em novembro de 2013.

UNCTAD (2013). Non-Tariff Measures to Trade: Economic and Policy Issues for Developing Countries, Documento No. UNCTAD/DITC/TAB/2012/1, Nações Unidas, 2013, Publicação ISSN 1817-1214.

UNECE (2001). Organismos Nacionais de Facilitação de Comércio, Recomendação No. 4, segunda edição, adotada pelo Centro das Nações Unidas para Facilitação de Comércio e Negócios Eletrônicos (UN/CEFACT), Genebra, outubro de 2001. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04\\_ecetr-d242e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04_ecetr-d242e.pdf)

UN/CEFACT (2012). Trade Facilitation Implementation Guide, Genebra, outubro de 2012. <http://tfig.unece.org>

Wilson, J.S., Mann, C.L. e Otsuki, T. (2004). Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective, Documento de Pesquisa de Trabalho do Banco Mundial (World Bank Policy Research Working Paper) 3224, fevereiro de 2004, Washington, D.C.



Banco Mundial/IFC (2013). Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises, Grupo do Banco Mundial, Washington D.C., outubro de 2013.

OMA (2002). Convenção Internacional para a Simplificação e Harmonização dos Regimes Aduaneiros (alterada) (Convenção de Quioto revisada), Bruxelas, 2002.

OMA (2012). Quadro de Normas para a Segurança e Facilitação do Comércio Global. Organização Mundial das Alfândegas, Bruxelas, junho de 2012.

OMC (1996). Declaração Ministerial de Cingapura, documento WT/MIN(96)/DEC, adotada em 13 de dezembro de 1996.

OMC (2005). Notas sobre o âmbito e a aplicação dos Artigos V, VIII e X, documentos TN/TF/W/2, 3 e 4, Genebra, 12 de janeiro de 2005.

OMC (2010). Revisão de Política Comercial de Malawi, documento WT/TPR/S/231, Genebra, 5 de maio de 2010.

OMC (2013a). Pronunciamento de Pascal Lamy na Câmara de Comércio de Chittagong em Bangladesh, fevereiro de 2013. [http://www.wto.org/english/news\\_e/sppl\\_e/sppl265\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/sppl_e/sppl265_e.htm)

OMC (2013b). Acordo de Facilitação de Comércio, documento WT/MIN(13)/W/8, Genebra, 6 de dezembro de 2013.



Uma versão em formato PDF está disponível gratuitamente no site do ITC e da CNI nos respectivos endereços:  
[www.intracen.org/publications](http://www.intracen.org/publications)  
[www.portaldaindustria.com.br](http://www.portaldaindustria.com.br)

**“Edição licenciada para distribuição somente nos seguintes países: Brasil, Moçambique, Angola, Portugal, Guiné-Bissau, Timor Leste, Macau, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe; proibida a exportação.”**



Confederação Nacional da Indústria

**CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA**

**Endereço**

Confederação Nacional da Indústria (CNI)  
SBN, Quadra 01, Bloco "C".  
Brasília - DF  
CEP: 70040-903  
[www.portaldaindustria.com.br](http://www.portaldaindustria.com.br)



Centro de  
Comércio  
Internacional



**Endereço**

Centro de Comércio Internacional  
54-56 Rue de Montbrillant  
1202 Genebra, Suíça

P: +41 22 730 0111  
F: +41 22 733 4439  
E: [itcreg@intracen.org](mailto:itcreg@intracen.org)  
[www.intracen.org](http://www.intracen.org)

**Endereço postal**

Centro de Comércio Internacional  
Palais des Nations  
1211 Genebra 10, Suíça