

VITOR CAMPOS MAGALHÃES

A RECEITA FEDERAL E A APLICAÇÃO DA ANÁLISE DE
RISCOS NO CONTROLE DAS CARGAS AÉREAS NO
COMÉRCIO EXTERIOR – ENFOQUE NOS AEROPORTOS.

Trabalho de Conclusão de Curso - Ensaio
apresentado ao Departamento de Estudos da
Escola Superior de Guerra como requisito à
obtenção do diploma do Curso Superior de
Inteligência Estratégica.

Orientador: Carlos Eduardo Malafaia Silva.

Rio de Janeiro
2020

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa. Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG

VITOR CAMPOS MAGALHÃES

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M188r Magalhães, Vitor Campos

A Receita Federal e aplicação da análise de riscos no controle das cargas aéreas no comércio exterior: enfoque nos aeroportos / Vitor Campos Magalhães. - Rio de Janeiro: ESG, 2020.
30 f.

Orientador: CMG(RM1-FN) Carlos Eduardo Malafaia Silva

Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso Superior de Inteligência Estratégica (CSIE), 2020.

1. Brasil. Secretaria da Receita Federal. 2. Brasil – Comércio exterior.
3. Aeroportos – Planejamento. 4. Aeroportos - Administração. I. Título.

CDD – 387.736068

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus pela oportunidade de participar deste curso ímpar, convicto de que muito mais me foi concedido do que possa retribuir.

Agradeço à minha família pelo apoio e pela compreensão do tempo de convívio muitas vezes sacrificado para participação neste curso. Agradeço também por toda felicidade, carinho, compreensão, apoio, incentivo. Minha querida família sempre fará parte de cada vitória.

Agradeço à Secretaria da Receita Federal do Brasil, à Coordenação Geral de Pesquisa e Investigação, e, especialmente, ao Escritório de Pesquisa e Investigação da 7ª Região Fiscal, pela confiança em mim depositada, por terem acreditado no meu potencial e pela oportunidade que me fora concedida.

Agradeço ao CMG (RM1 – FN) Malafaia, meu orientador, por sua dedicação, paciência e apoio ao longo desta jornada.

Agradeço à Escola Superior de Guerra e ao seu Comandante, o Almirante de Esquadra Wladimilson Borges de Aguiar, ao Diretor do Curso Superior de Inteligência Estratégica, o Contra-Almirante Ricardo Ferreira Gomes, aos senhores professores e instrutores, ao sargento Henrique, às psicopedagogas e a todos os funcionários, que se dedicaram na realização desta empreitada, por nos proporcionar um curso excepcional, que nos agregou conhecimentos fundamentais para continuarmos nosso trabalho em prol do desenvolvimento Nacional, da integridade da soberania nacional e da segurança e de defesa da nossa Pátria.

Por fim, agradeço a turma do Curso Superior de Inteligência Estratégica 2020, *Confidere*, pelos momentos únicos vividos juntos, que tornaram mais leves esses meses de curso. Foi muito bom poder contar com vocês!

RESUMO

Todos os dias chegam e partem do Território Nacional vários voos internacionais sejam de companhias aéreas nacionais ou estrangeiras procedentes do (e com destino ao) exterior. A bordo dessas aeronaves, em seus porões, são transportadas toneladas de cargas, fruto da troca comercial entre o Brasil e os países parceiros no Comércio Exterior.

Resultado que as importações e exportações, ou melhor a compra e venda de mercadorias se converte em divisas (dinheiro, dólares) aos países comerciantes entre si, provendo assim, o seu desenvolvimento com vistas na melhoria da qualidade de vida das populações desses países. São assim nossos parceiros comerciais internacionais.

Organizações Criminosas, aproveitando-se do fluxo aéreo comercial intenso, e da dinâmica, agilidade, fluidez e rapidez que o transporte aéreo proporciona ao Comércio Exterior, permitindo que em poucas horas uma mercadoria embarcada em um país chegue a seu destino final, procuram nesse meio de transporte ágil; dissimular, ocultar, misturar, inserir em meio às cargas legalmente embarcadas, o produto de crime.

O presente trabalho tem como objetivo analisar essa estrutura (Estudo de Caso) e suas implicações na conjuntura interna do país. Por meio do estudo de atos normativos sobre os processos de embarque e desembarque de mercadorias nas aeronaves comerciais civis, buscou-se avaliar a capacidade brasileira na identificação de ameaças à segurança nacional, à livre concorrência comercial e a potencial invasão de agentes biológicos, químicos, entre outros.

Posto, há a necessidade premente do desenvolvimento de um Sistema Informatizado de Inteligência Fiscal da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), a fim de por meio da Análise de Riscos das cargas aéreas embarcadas, atuar no combate ao crime de contrabando e descaminho, lavagem de dinheiro, tráfico de entorpecentes e drogas afins, comércio ilegal de armas, munições e explosivos e demais agentes que venham trazer ameaças reais à sociedade civil.

Palavras chave: Comércio Exterior, Análise de Riscos, Inteligência Fiscal, Secretaria da Receita Federal do Brasil, Dados e Informações Fiscais, Indicadores de alerta, Cruzamento de dados, Interação entre Agências.

ABSTRACT

Every day several international flights arrive and depart from the National Territory, either of national or foreign airlines coming from (and destined for) abroad, on board these aircraft, in their holds, tons of cargo are transported, as a result of the commercial exchange between Brazil and partner countries in foreign trade.

As a result, imports and exports, or rather the purchase and sale of goods, are converted into currencies (money, dollars) to the merchant countries among themselves, thus providing for their development with a view to improving the quality of life of the populations of those countries. thus our international trading partners.

However, Criminal Organizations, taking advantage of this intense commercial flow, of the dynamics, agility, fluidity and speed that air transport provides to Foreign Trade, allowing that in a few hours a merchandise shipped in a country, reaches its final destination for consumption. , transformation or incorporation into the heritage of the recipient country, which most of the time, is miles away on another continent, look for this means of air transport; conceal, conceal, mix, insert the product of crime amidst legally shipped cargo.

The present work aims to analyze this structure (Case Study) and its implications for the country's domestic situation. Through the study of normative acts on the processes of loading and unloading goods in civil commercial aircraft, an attempt was made to assess the Brazilian capacity to identify threats to national security, free commercial competition and the potential invasion of biological, chemical, among others.

That said, there is an urgent need for the development of a Computerized Tax Intelligence System of the Federal Revenue Service of Brazil (RFB), in order to, through the Risk Analysis of airborne cargos, act to combat the crime of smuggling and embezzlement, money laundering, trafficking in narcotics and related drugs, illegal trade in arms, ammunition and explosives and other agents that may bring real threats to civil society.

Keywords: *Foreign Trade, Risk Analysis, Tax Intelligence, Brazilian Federal Revenue Service, Tax Data and Information, Alert Indicators, Data Crossing, Interaction between Agencies.*

SUMÁRIO

1	Introdução.....	6
2	As Competências da Secretaria da Receita Federal no Comércio Exterior...8	8
3	Da Jurisdição Aduaneira.....9	9
3.1	Do Território Aduaneiro.....9	9
3.2	Dos Aeroportos.....10	10
3.3	Do Alfandegamento11	11
3.4	Da Administração Aduaneira12	12
4	Do Controle Aduaneiro de Veículo.....13	13
4.1	Da Busca em Veículos14	14
4.2	Do Controle de Sobressalentes e Provisões de Bordo15	15
4.3	Do Controle das Unidades de Carga15	15
4.4	Da Prestação de Informações pelo Transportador16	16
4.5	Do Manifesto de Cargas.....17	17
5	Do Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX.....19	19
5.1	Informações sobre a Carga.....20	20
5.2	Registro da Chegada do Veículo e Termo de Entrada.....21	21
6	Da Descarga e da Custódia da Mercadoria.....22	22
7	Procedimentos de fiscalização dos voos procedentes do exterior.....22	22
8	Conclusão.....25	25
	Referências.....27	27

1 Introdução

No curso da fiscalização aduaneira das cargas aéreas procedentes do exterior que desembarcam no país, que vem acondicionadas nos porões das aeronaves, nos deparamos com a dificuldade de informações prévias de que tais cargas, no momento do seu desembarque, possam ser identificadas, não possuímos um Sistema de Análise de Riscos, com parâmetros pré-estabelecidos, que nos possa indicar ainda durante o percurso do voo com destino ao Brasil, as cargas que estão sendo transportadas a bordo das aeronaves e que possam eventualmente trazer riscos à segurança interna do país.

Há a necessidade de se normatizar e uniformizar as informações prestadas pelos transportadores aéreos e por conseguinte, o desenvolvimento de um Sistema de Análise de Riscos tal que nos permita, logo na saída dos porões das aeronaves, que as cargas suspeitas indicadas previamente pelo sistema, possam ser segregadas e encaminhadas pela fiscalização aduaneira imediatamente, para sua conferência física ou por aparelhos de imagens não invasivos.

A metodologia empregada é a pesquisa bibliográfica, histórica e documental, com o propósito de se ter desvelado o contexto e o processo sob o qual e pelo qual, respectivamente, construiu-se no país um sistema de controle das cargas aéreas que desembarcam no território nacional.

Prosseguir-se-á examinando-se a legislação que norteia a estrutura do controle de cargas aéreas procedentes do exterior.

E, analisar-se-ão as necessidades de se atualizar o sistema informatizado ora existente de controle de cargas aéreas ou substituí-lo, demonstrando as vulnerabilidades, indicar possíveis correções e modificações a fim de ampliar o escopo da fiscalização aduaneira nos aeroportos do país.

Posto, procuramos discorrer pelos capítulos e subcapítulos, os conceitos, as normas, nomenclaturas e procedimentos adotados na fiscalização aduaneira das cargas aéreas procedentes do exterior, no momento seguinte em que as aeronaves pousam nos aeroportos internacionais do país.

Iniciamos o trabalho de pesquisa atribuindo ao Capítulo 2, restando esta Introdução como Capítulo 1.

No Capítulo 2, apresentamos as Competências estipuladas pela legislação pátria que atribuiu a responsabilidade à Secretaria da Receita Federal do Brasil quanto ao controle sobre o Comércio exterior.

A partir da delimitação das Competências, descritas no Capítulo 2, passamos então, a definir os conceitos de todo o arcabouço legal envolvido para o desenvolvimento dos controles fiscais sobre as cargas aéreas mais especificamente.

No Capítulo 3, definimos os elementos territoriais com relação a delimitação do espaço que engloba a fiscalização, ou seja, procuramos conceituar o território aduaneiro, o espaço que se executa a fiscalização, o que é um Aeroporto para o Fisco Federal, quem é responsável pela Administração desse local, enfim, o local físico, em que se desempenhará o trabalho de fiscalização aduaneira.

No Capítulo 4, discorremos sobre o meio pelo qual as cargas aéreas chegam ao país e os elementos burocráticos que regulam a entrada das cargas no território nacional, ou seja, procuramos explicar o veículo aéreo, o seu controle de entrada, a possibilidade de fiscalização em seu interior, o controle dos bens que traz a bordo das aeronaves e as informações que devem ser prestadas pelos responsáveis das aeronaves comerciais civis que pousam no país.

No Capítulo 5, passamos a apresentar o Sistema Informatizado de que dispõe a Secretaria da Receita Federal para o registro da chegada das aeronaves comerciais procedentes do exterior e que ao mesmo tempo objetiva registrar as cargas aéreas que vem a bordo nos porões das aeronaves.

No Capítulo 6, explicamos sobre o controle físico, propriamente dito, das cargas que desembarcam das aeronaves, na saída dos porões dos veículos aéreos.

No Capítulo 7, explicamos os procedimentos, ou seja, a rotina de fiscalização aduaneira executada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil nas aeronaves procedentes do exterior, ou seja, procuramos descrever o que ocorre na realidade, os usos e costumes, a prática adotada no cotidiano do dia a dia da fiscalização aduaneira nos aeroportos internacionais do país.

Por fim, a Conclusão, no Capítulo 8, procuramos finalizar com os benefícios de se ter um sistema informatizado de análise de riscos e os prejuízos de não o ter, para a condução de boas práticas de fiscalização aduaneira de cargas aéreas procedentes do exterior.

2 As Competências da Secretaria da Receita Federal no Comércio Exterior

A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil é um órgão específico, singular, subordinado ao Ministério da Economia, exercendo funções essenciais para que o Estado possa cumprir seus objetivos. É responsável pela administração dos tributos de competência da União, inclusive os previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, abrangendo parte significativa das contribuições sociais do País; nos moldes que funciona hoje, foi criada há 52 anos (Decreto nº 63659, 1968), substituindo a Diretoria-Geral da Fazenda Nacional, criada pelo ex-presidente Getúlio Vargas, em 1934.

Ao Ministério da Fazenda, hoje Ministério da Economia, foi atribuída a competência para fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais (Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, 1988).

O Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil (Portaria MF nº 430, 2017), estabelece entre os ordenamentos para a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB); com relação as competências no Comércio Exterior;

- Interpretar e aplicar a legislação tributária, aduaneira, de custeio previdenciário e correlata, e editar os atos normativos e as instruções necessárias à sua execução (Portaria MF nº 430, 2017, p. 20);
- Preparar e julgar, em instância única, processos administrativos de aplicação da pena de perdimento de mercadorias e valores e de multa a transportador de passageiros ou de carga em viagem doméstica ou internacional que transportar mercadoria sujeita à pena de perdimento (Portaria MF nº 430, 2017, p. 21);
- Dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar os serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiros, inclusive quanto ao alfandegamento de áreas e recintos (Portaria MF nº 430, 2017, p. 21);
- Planejar, coordenar e executar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria, ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, ao tráfico internacional de arma de fogo e à lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos (Portaria MF nº 430, 2017, p. 21);
- Administrar, controlar, avaliar e normatizar o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e, no âmbito deste, o Portal Único de Comércio Exterior, ressalvadas as competências de outros órgãos (Portaria MF nº 430, 2017, p. 22);
- Orientar, supervisionar e coordenar as atividades de produção e disseminação de informações estratégicas na área de sua competência, em especial aquelas destinadas ao gerenciamento de riscos ou à utilização por órgãos e entidades participantes de operações conjuntas, que visem à qualidade e à fidedignidade das informações, à prevenção e ao combate a fraudes e práticas delituosas, no âmbito da administração tributária federal e aduaneira (Portaria MF nº 430, 2017, p. 22).

Portanto, a presença da Secretaria da Receita Federal do Brasil nos Aeroportos Internacionais do país, se explica em virtude da determinação legal quanto a execução de fiscalização e de controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, para tal mister, há o dever de verificação dos interiores das aeronaves, tanto cabines e porões, da inspeção de bagagens de passageiros e tripulantes, de cargas e encomendas postais procedentes do exterior nos voos que chegam ao território nacional.

3 Da Jurisdição Aduaneira

O Território Aduaneiro é o local onde será exercido o direito aduaneiro abrangendo todo o território nacional. O poder de aplicar o direito denomina-se Jurisdição Aduaneira (Decreto nº 6759, 2009).

A jurisdição dos serviços aduaneiros é dividida em zona primária e zona secundária (Decreto nº 6759, 2009).

3.1 Do Território Aduaneiro

A zona primária compreende a área ocupada pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, ou seja, áreas demarcadas pela Autoridade Aduaneira, em que se é permitido a carga ou descarga de mercadorias, e, embarque e desembarque de passageiros procedentes do exterior (Decreto nº 6759, 2009).

A zona secundária é o restante do território nacional, incluindo-se as águas territoriais e o espaço aéreo.

O controle de veículos com destino e procedentes do exterior é sempre realizado em zona primária, ou seja, no primeiro ponto de pouso da aeronave no território nacional ou o último ponto de pouso antes da saída do território nacional, enquanto o controle de mercadorias é realizado nas zonas primária ou secundária.

As Unidades da Secretaria da Receita Federal em zona primária são as Unidades Aduaneiras que tem Jurisdição sobre um ponto de entrada ou de saída de veículos, podendo este ponto ser um aeroporto, um porto ou uma passagem de fronteira.

Para a demarcação de zona primária pela Autoridade Aduaneira, deverá previamente ser ouvido o Órgão ou empresa concessionária de serviços públicos a que esteja afeta a Administração do local a ser alfandegado.

A Autoridade Aduaneira poderá exigir que a zona primária, ou parte dela, seja protegida por obstáculos que impeçam o acesso indiscriminado de veículos, pessoas ou animais (Decreto nº 6759, 2009).

A Autoridade Aduaneira poderá estabelecer, em locais e recintos alfandegados, restrições à entrada de pessoas que ali não exerçam atividades profissionais e a veículos não utilizados em serviço (Decreto nº 6759, 2009). Tal Determinação prevista em Ato Administrativo da Autoridade que dirige o Órgão, por meio de publicação em Diário Oficial da União de Portaria que estabeleça as restrições.

3.2 Dos Aeroportos

Os Aeroportos são locais onde se processam os controles de entrada e saída de veículos, de pessoas ou de mercadorias, que estão entrando ou saindo do território nacional.

No Brasil, para que os Aeroportos possam realizar a atividade de processamento de veículos, de pessoas ou de mercadorias, que estão entrando ou saindo do território nacional, necessitam se submeter a um procedimento administrativo que os avaliará quanto a quesitos de segurança fiscal, aduaneira entre outros.

Um Aeroporto que não seja habilitado, ou seja, não cumpra os requisitos técnicos previstos em Ato Administrativo da Secretaria da Receita Federal, que no caso atual se trata da Portaria RFB nº 3518, de 30 de setembro de 2011, não há possibilidade de processar veículos, pessoas e mercadorias procedentes ou com destino ao exterior, operando somente para voos domésticos.

Os Aeroportos serão habilitados por Ato Declaratório da Autoridade Aduaneira competente, para que neles possam, sob controle aduaneiro, estacionar ou transitar veículos procedentes do exterior ou a ele destinados; ser efetuadas operações de carga, descarga, armazenagem ou passagem de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinado; e embarcar, desembarcar ou transitar viajantes procedentes do exterior ou a ele destinado.

3.3 Do Alfandegamento

Compete à Secretaria da Receita Federal declarar o Ato de Alfandegamento (Decreto nº 4765, 2003).

Entende-se por Alfandegamento, a autorização, por parte da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), para o estacionamento ou o trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados, embarque, desembarque ou o trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e submissão a despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinado, bens de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinado e remessas postais internacionais, nos locais e recintos onde tais atividades ocorram sob controle aduaneiro.

As operações de Comércio Exterior em aeroportos de uso público ou privado, somente poderão ser realizadas após prévio Ato de Alfandegamento por Ato Declaratório do Secretário da Receita Federal do Brasil (Portaria nº 3518, 2011).

A habilitação para que o aeroporto possa realizar tais atividades chama-se Ato de Alfandegamento. Os aeroportos que cumpriram os requisitos estabelecidos no normativo legal são chamados de Aeroportos Alfandegados.

O Ato de Alfandegamento de aeroportos será precedido da respectiva habilitação ao tráfego internacional pelas autoridades competentes em matéria de transporte.

O ato que declarar o alfandegamento estabelecerá as operações aduaneiras autorizadas e os termos, limites e condições para sua execução.

3.4 Da Administração Aduaneira

O exercício da administração aduaneira compreende a fiscalização e o controle sobre as Operações de Comércio Exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, em todo o território aduaneiro (Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, 1988).

As atividades de fiscalização de tributos incidentes sobre as Operações de Comércio Exterior serão supervisionadas e executadas por Auditor-Fiscal da Receita Federal nos aeroportos alfandegados, bem como em outras áreas nas quais se autorize carga e descarga de mercadorias, ou embarque e desembarque de viajante, procedentes do exterior ou a ele destinado, a autoridade aduaneira tem precedência sobre as demais que ali exerçam suas atribuições (Decreto-Lei nº 37, 1966).

É de competência da autoridade aduaneira, sem prejuízo das atribuições de outras autoridades, disciplinar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída

de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias nos Aeroportos Alfandegados, no que interessar os interesses da Fazenda Nacional (Decreto nº 7213, 2010).

A estrutura, competência, denominação, sede e jurisdição das Unidades da Secretaria da Receita Federal do Brasil que desempenham as atividades aduaneiras serão reguladas em ato do Ministro de Estado da Fazenda, hoje Ministro da Economia.

4 Do Controle Aduaneiro de Veículos

A entrada ou a saída de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados só poderá ocorrer em porto, aeroporto ou ponto de fronteira alfandegado (Decreto nº 6759, 2009).

O controle aduaneiro do veículo será exercido desde o seu ingresso no território aduaneiro (primeiro ponto do território nacional) até a sua efetiva saída, e será estendido a mercadorias e a outros bens existentes a bordo, inclusive a bagagens de viajantes.

É proibido ao condutor de veículo procedente do exterior ou a ele destinado (Decreto nº 6759, 2009), estacionar ou efetuar operações de carga ou descarga de mercadorias, fora de local habilitado.

É proibido ao condutor do veículo aéreo em voo doméstico colocá-lo nas proximidades de outro, sendo um deles procedente do exterior ou a ele destinado, de modo a tornar possível o transbordo de pessoa ou mercadoria, sem observância das normas de controle aduaneiro (Decreto nº 6759, 2009).

O ingresso em veículo procedente do exterior ou a ele destinado será permitido somente aos tripulantes e passageiros, às pessoas em serviço, devidamente identificadas, e às pessoas expressamente autorizadas pela autoridade aduaneira (Decreto-Lei nº 37, 1966).

Quando conveniente aos interesses da Fazenda Nacional, poderá ser determinado, pela autoridade aduaneira, o acompanhamento fiscal de veículo pelo território aduaneiro, ou seja, o veículo será acompanhado de Agentes do Fisco, ou em comboio, ou em seu interior.

4.1 Da Busca em Veículos

A autoridade aduaneira poderá proceder a buscas em qualquer veículo para prevenir e reprimir a ocorrência de infração à legislação aduaneira (Decreto-Lei nº 37, 1966).

A Busca Aduaneira será precedida de comunicação, verbal ou por escrito, ao responsável pelo veículo.

Os Auditores Fiscais da Receita Federal, em no mínimo 02(dois), devem acessar a aeronave, impedir o seu acesso ao pessoal de limpeza, arrumação e demais profissionais que devem realizar algum serviço a bordo e assim, promover a Inspeção da aeronave com a presença de algum tripulante ou os próprios pilotos, com vistas a buscar qualquer indício de mercadoria oculta ou abandonada propositalmente em seu interior.

A Secretaria da Receita Federal do Brasil disporá sobre os casos excepcionais em que será realizada a visita a aeronave (Decreto-Lei nº 37, 1966), uma vez que pelo complexo fluxo de entradas e saídas do território nacional, se torna impossível em termos de pessoal e material, a Visita Aduaneira a todas as aeronaves.

A Visita Aduaneira, diferente da Busca Aduaneira, visa receber do Comandante ou Tripulação a documentação referente a aeronave e promover a sua autorização para entrada no território nacional e demais documentos e quesitos burocráticos de regulação da aeronave estrangeira no país.

A autoridade aduaneira poderá determinar a colocação de lacres nos compartimentos que contenham os volumes ou as mercadorias, podendo adotar outras medidas de controle fiscal, há lacres específicos para o fechamento de porões e cabines (Decreto-Lei nº 37, 1966).

Havendo indícios de falsa declaração de conteúdo nos porões das aeronaves, a autoridade aduaneira poderá determinar a descarga de volume ou de unidade de carga, para a devida verificação, lavrando-se os Termos necessários (Termo de Constatação Fiscal, Termo de Retenção de mercadorias).

4.2 Do Controle de Sobressalentes e Provisões de Bordo

As mercadorias incluídas em listas de sobressalentes e provisões de bordo deverão corresponder, em quantidade e qualidade, às necessidades do serviço de manutenção do veículo e de uso ou consumo de sua tripulação e dos passageiros.

As mercadorias a bordo da aeronave, que durante a permanência do veículo na zona primária não forem necessárias aos fins indicados, serão depositadas em compartimentos fechados, os quais poderão ser abertos somente na presença da autoridade aduaneira ou após a saída do veículo do local. A critério da autoridade aduaneira, poderão ser dispensadas estas cautelas, se a permanência do veículo na zona primária for de curta duração.

A Secretaria da Receita Federal do Brasil disciplinará o funcionamento de lojas, bares e instalações semelhantes, em aeronaves e outros veículos empregados no transporte internacional, de modo a impedir a venda de produtos sem o atendimento ao disposto na legislação aduaneira, que se trata da comercialização(venda) de mercadorias e produtos importados e seu consumo a bordo das aeronaves, tal deve ser controlado e tributado (Decreto-Lei nº 37, 1966).

4.3 Do Controle das Unidades de Carga

É livre, no País, a entrada e a saída de unidades de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico (Lei nº 9611, 1998).

Entende-se por unidade de carga, qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível, trata-se de *Container's* aéreos e pranchas, onde vem acondicionados e depositados as cargas nos porões das aeronaves, tais equipamento sofrem também controle aduaneiro (Lei nº 9611, 1998).

O transportador de passageiros, no caso de veículo em viagem internacional ou que transite por zona de vigilância aduaneira, fica obrigado a identificar os volumes transportados como bagagem em compartimento isolado dos viajantes e seus respectivos proprietários, as bagagens que estiverem nos porões das aeronaves devem ser etiquetadas com a identificação do passageiro (Lei nº 10833, 2003).

As mercadorias transportadas no compartimento comum de bagagens ou de carga do veículo, que não constituam bagagem identificada dos passageiros, ou seja, não estiverem etiquetadas, devem estar acompanhadas do respectivo conhecimento de transporte, documento este, emitido pelo transportador ou agente de cargas que identifica o proprietário da mercadoria e suas especificações, sua quantidade e peso (Lei nº 10833, 2003).

Presume-se de propriedade do transportador, para efeitos fiscais, a mercadoria transportada sem a identificação dos respectivos proprietários (Lei nº 10833, 2003).

São de competência da Secretaria da Receita Federal do Brasil disciplinar os procedimentos necessários para fins de cumprimento pelo Transportador Aéreo, Agentes de Cargas, Passageiros e demais intervenientes no Comércio Exterior, quanto a identificação dos volumes, unidades de cargas e demais itens a bordo das aeronaves no transporte aéreo internacional (Lei nº 10833, 2003).

4.4 Da Prestação de Informações pelo Transportador

O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal do Brasil, na forma e nos prazos por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedentes do exterior ou a ele destinado (Decreto-Lei nº 37, 1966).

Ao prestar as informações, o transportador, se for o caso, comunicará a existência, no veículo, de mercadorias ou de pequenos volumes de fácil extravio.

O Agente de Cargas, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadorias, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário também devem prestar as informações sobre as operações que executem e as respectivas cargas (Decreto-Lei nº 37, 1966).

Após a prestação das informações e a efetiva chegada do veículo ao país, será emitido o respectivo Termo de Entrada, na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

As operações de carga, descarga ou transbordo em embarcações procedentes do exterior somente poderão ser executadas depois de prestadas as informações pelo transportador aéreo (Decreto-Lei nº 37, 1966).

As empresas de transporte aéreo internacional que operem em linha regular, por via aérea, deverão prestar informações sobre tripulantes e passageiros, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Tais informações constam em um documento que é a chamada "General Declaration" (*Gen Dec*).

A "General Declaration" (*Gen Dec*) é um documento que vem a bordo da aeronave e ao calçar e abrir a aeronave, é entregue ao agente da Receita Federal

presente ao voo, nele constam, os nomes e números de passaportes do Comandante e da Tripulação da aeronave e o número de passageiros a bordo (Lei nº 10637, 2002).

4.5 Do Manifesto de Cargas

A mercadoria procedente do exterior, transportada por qualquer via, será registrada em manifesto de cargas ou em outras declarações de efeito equivalente (Decreto-Lei nº 37, 1966).

O responsável pelo veículo apresentará à autoridade aduaneira, na forma e no momento estabelecido em ato normativo da Secretaria da Receita Federal do Brasil, o manifesto de cargas, com cópias dos conhecimentos correspondentes e a lista de sobressalentes e provisões de bordo (Decreto-Lei nº 37, 1966).

Se for o caso, o responsável pelo veículo apresentará, em complemento aos documentos, relação das unidades de carga vazias existentes a bordo, declaração de acréscimo de volumes ou mercadorias em relação ao manifesto e outras declarações ou documentos de seu interesse.

O conhecimento de cargas deverá identificar a unidade de carga em que a mercadoria por ele amparada esteja contida.

Para cada ponto de descarga no território aduaneiro, o veículo deverá trazer tantos manifestos quantos forem os locais, no exterior, em que tiver recebido carga.

A não-apresentação de manifesto ou declaração de efeito equivalente, em relação a qualquer ponto de escala no exterior, será considerada declaração negativa de carga, e a carga sofrerá processo de perdimento, em favor da Fazenda Nacional.

O Manifesto de Cargas conterà (Decreto-Lei nº 37, 1966): a identificação do veículo e sua nacionalidade; o local de embarque e o de destino das cargas; o número de cada conhecimento; a quantidade, a espécie, as marcas, o número e o peso dos volumes; a natureza das mercadorias; o consignatário de cada partida; a data do seu encerramento; e o nome e a assinatura do responsável pelo veículo.

A carga eventualmente embarcada após o encerramento do manifesto será incluída em manifesto complementar, que deverá conter as mesmas informações acima descritas (Decreto-Lei nº 37, 1966).

Para efeitos fiscais, qualquer correção no conhecimento de carga deverá ser feita por carta de correção dirigida pelo emitente do conhecimento à autoridade aduaneira do local de descarga, a qual, se aceita, implicará correção do manifesto.

A carta de correção deverá estar acompanhada do conhecimento objeto da correção e ser apresentada antes do início do despacho aduaneiro. A carta de correção apresentada após o início do despacho aduaneiro, até o desembaraço da mercadoria, poderá ainda ser apreciada, a critério da autoridade aduaneira, e não implica denúncia espontânea.

No caso de divergência entre o manifesto e o conhecimento de cargas apresentado, prevalecerá este, podendo a correção daquele ser feita de ofício.

Se objeto de conhecimento de cargas regularmente emitido, a omissão de volume em manifesto de cargas poderá ser suprida mediante a apresentação da mercadoria sob declaração escrita do responsável pelo veículo, anteriormente ao conhecimento da irregularidade pela autoridade aduaneira.

Para efeitos fiscais, não serão consideradas, no manifesto de cargas, ressalvas que visem a excluir a responsabilidade do transportador por extravios ou acréscimos.

É obrigatória a assinatura do emitente nas averbações, nas ressalvas, nas emendas ou nas entrelinhas lançadas nos conhecimentos e nos manifestos de cargas.

A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá estabelecer normas sobre a tradução do manifesto de cargas e de outras declarações de efeito equivalente, escritos em idioma estrangeiro.

Há que se ressaltar que os Manifestos de Cargas apresentados pelas companhias aéreas não possuem um modelo único, cada empresa apresenta o seu próprio, não há uma uniformização de modelos, o que por si só, dificulta a fiscalização aduaneira das cargas, uma vez que o Auditor Fiscal, precisa “entender” no ato da fiscalização aduaneira os diferentes tipos de modelos de Manifestos de Cargas das mais variadas companhias aéreas.

Há a necessidade de se aprovar uma norma legal específica que se determine um Modelo único de Manifesto de Cargas a ser apresentado pelas companhias aéreas.

5 Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX

O controle de cargas aéreas procedentes do exterior e de cargas em trânsito pelo território aduaneiro, será processado através do Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento - *MANTRA* (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014).

O *MANTRA* constitui parte integrante do Sistema Integrado de Comércio Exterior - *SISCOMEX* instituído pelo Decreto nº 660, de 25 de setembro de 1992.

A manifestação de cargas aéreas, bem como o registro de armazenamento efetivado pelos depositários e o correspondente visto dessas armazenagens realizados pela fiscalização aduaneira, cumulativamente, desobrigam a utilização da Folha de Controle de Carga - FCC de que trata o item 1 da Instrução Normativa SRF nº 63, de 22 de junho de 1984.

Nos casos de inatividade do Sistema *MANTRA*, o controle de cargas aéreas terá por base a citada FCC e será lavrado termo de entrada no momento da chegada de veículo, quer esteja ou não transportando carga.

São usuários do *MANTRA* (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014): a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB); os Transportadores, desconsolidadores de carga, depositários, administradores de aeroportos e empresas operadoras de remessas expressas, através de seus representantes legais credenciados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil – RFB.

5.1 Informações sobre a Carga

A carga aérea procedente do exterior será informada, no *MANTRA*, pelo transportador ou desconsolidador de carga, previamente à chegada do veículo transportador, mediante registro (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014): da identificação de cada carga e do veículo; do tratamento imediato a ser dado à carga no aeroporto de chegada; da localização da carga, quando for o caso, no aeroporto de chegada; do recinto alfandegado, no caso de armazenamento de carga; e da indicação, quando for o caso, de que se trata de embarque total, parcial ou final.

As informações sobre as cargas aéreas procedentes do exterior serão apresentadas à unidade local da RFB que jurisdiciona o local de desembarque da carga.

As informações prestadas posteriormente à chegada efetiva de veículo transportador dependerão de validação pela RFB (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014).

Os dados sobre as cargas já informadas poderão ser complementados através de terminal de computador ligado ao Sistema (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014): até o registro de chegada do veículo transportador, nos casos em que tenham sido prestadas mediante transferência direta de arquivos de dados; e até duas horas após o registro de chegada do veículo, nos casos em que tenham sido prestadas através de terminal de computador.

5.2 Registro da Chegada do Veículo e Termo de Entrada

O registro de chegada de veículo aéreo procedente do exterior ou portando carga sob regime de trânsito aduaneiro deverá ser efetuado, conforme o caso, pelo transportador ou pelo beneficiário do regime de trânsito, no momento de sua chegada (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014).

A falta de informações sobre cargas procedentes do exterior previamente à chegada de veículo ou sobre cargas procedentes de trânsito aduaneiro implicará na configuração de declaração negativa de carga (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014).

Quando a chegada do veículo aéreo não for registrada pelo transportador no *SISCOMEX*, a RFB deverá proceder ao respectivo registro da chegada, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014).

A chegada do veículo caracterizará, para efeitos fiscais, o fim da espontaneidade (Lei nº 5172 Código Tributário Nacional, 1966), ou seja, a partir do momento da chegada não cabe mais ao transportador aéreo prestar outros esclarecimentos necessários sem que haja imputação de multa administrativa ou inclusive da perda da mercadoria em favor da Fazenda Nacional.

O transportador e o beneficiário do regime de trânsito aduaneiro deverão manter em seu poder e à disposição da RFB, durante toda a operação da aeronave, os manifestos de cargas e os respectivos conhecimentos de carga (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014).

A documentação referida deverá ser mantida em boa guarda e ordem pelo transportador e pelo beneficiário do regime de trânsito aduaneiro pelo prazo previsto

na legislação tributária vigente, podendo ser solicitada pela RFB sempre que necessário (Instrução Normativa RFB nº 1479, 2014).

Quando do registro da chegada do veículo, ocorrerá, via *SISCOMEX*, a abertura do Termo de Entrada do veículo aéreo no país, ou seja, se oficializa para a Administração Tributária que o veículo procedente do exterior estacionou no território nacional.

6 Da Descarga e da Custódia da Mercadoria

A mercadoria descarregada de veículo procedente do exterior será registrada pelo transportador, ou seu representante, e pelo depositário, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (Decreto nº 8010, 2013).

Os volumes que, ao ser descarregados, apresentarem-se quebrados, com diferenças de peso, com indícios de violação ou de qualquer modo avariados, deverão ser objeto de conserto e pesagem, fazendo-se, ato contínuo, a devida anotação no registro de descarga, pelo depositário (Decreto nº 8010, 2013).

A autoridade aduaneira poderá determinar a aplicação de cautelas fiscais e o isolamento dos volumes em locais próprios do recinto alfandegado, inclusive nos casos de extravio ou avaria (Decreto nº 8010, 2013).

7 Procedimentos de fiscalização dos voos procedentes do exterior

Os agentes de cargas representando as companhias aéreas ou os próprios funcionários das empresas de transporte aéreo deverão informar à autoridade aduaneira dos aeroportos, com a antecedência mínima estabelecida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, os horários previstos para a chegada de aeronaves procedentes do exterior (Decreto nº 6759, 2009).

Os responsáveis por aeroportos são obrigados a comunicar à autoridade aduaneira jurisdicionante a chegada das aeronaves procedentes do exterior, imediatamente após a sua aterrissagem (Decreto nº 6759, 2009).

Ao receber a informação de chegada da aeronave procedente do exterior, os Agentes do Fisco Federal têm a precedência de comunicar ao setor responsável do aeródromo que estabelece a posição de estacionamento de aeronaves no pátio em qual posição deverá ser estacionada a fim de permitir melhores condições de inspeção.

Como nos aeroportos internacionais já há locais (posições) de pátio de estacionamento preestabelecidas para os voos internacionais, cabe sempre a confirmação da posição de estacionamento para que a fiscalização aduaneira não se dirija para posição diversa, pois se houver erro no deslocamento da Equipe não haverá mais razão de inspeção pois já terá ocorrido o desembarque, abertura e fechamento dos porões da aeronave.

A Equipe Aduaneira de Inspeção ao voo internacional deverá estar bem dividida pois para este tipo de Busca Aduaneira em aeronaves estacionadas no pátio, entende-se que há a necessidade de comboio vigiado dos tripulantes e passageiros até o local (portão) do desembarque internacional a fim de garantir que vão seguir para a Imigração e após para a Alfândega.

Em aeroportos internacionais, as distâncias são longas e de difícil acompanhamento visual e muitas vezes, em virtude de espaço disponível nos pátios, os voos internacionais estacionam em posições mais remotas e em pátios afastados e específicos para aeronaves de maior envergadura e devido a isso não se consegue acompanhar no visual se realmente a tripulação e passageiros que desembarcaram e adentraram nos veículos terrestres que conduzem os passageiros foram realmente conduzidos aos locais adequados de desembarque nos Terminais, posto há muitas vezes a necessidade de um comboio da fiscalização aduaneira dos passageiros, tripulação, bagagens e cargas.

Ao calçar a aeronave e se autorizar a abertura de seus porões, os Agentes da Receita Federal recebem do Agente de Cargas, o Manifesto de Cargas e os demais documentos que amparam as cargas procedentes do exterior e que irão desembarcar naquele ponto do território nacional, como por exemplo faturas comerciais e cópias dos conhecimentos de cargas de cada carga.

Os Agentes do Fisco se postam às portas dos porões da aeronave e vão conferindo com o Manifesto de Cargas apresentados as cargas que vão sendo descarregadas da aeronave.

As cargas que porventura não estejam manifestadas, ou seja, não declaradas nos Manifestos de Cargas apresentados, estão sujeitas a pena de perdimento em nome da Fazenda Nacional.

Previamente ao pouso e a esta operação de descarga, as cargas aéreas são informadas pelo Transportador no Sistema *MANTRA*, porém, tal sistema concebido no ano de 1994, e não atualizado até então, não traz informações acuradas da carga,

como sua exata descrição, como o real importador no país, e inclusive o Sistema não critica e não exige que se insira o Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ da empresa importadora, e mesmo não critica que não há cadastro de tal empresa importadora no país.

O Sistema concebido para controle de cargas aéreas procedentes do exterior, ao se inserir as informações da carga, aceita qualquer nomenclatura, não exige CNPJ e no caso de pessoa físicas não exige o Cadastro de Pessoa Física – CPF, se permite informar qualquer nome e qualquer código de números, mesmo inverídicos.

O Sistema *MANTRA* também não permite uma extração dos dados informados pelo Transportador aéreo ou Agentes de Cargas, para fins de promover uma Análise de Riscos do voo e com isso, torna-se difícil uma análise prévia das cargas aéreas que vão desembarcar no território nacional, tem-se que consultar carga por carga.

Devido as deficiências do sistema *MANTRA*, o agente da Receita Federal não tem condições de aplicar uma Análise de Riscos nos voos procedentes do exterior com relação às cargas que vão desembarcar.

O agente do Fisco Federal que irá fiscalizar o voo, que poderia previamente ao pouso já conhecer que tipos de cargas vão desembarcar, não tem essa condição, o que o Agente do Fisco Federal possui naquele momento prévio à descarga são informações gerais (peso e quantidade de volumes) e que pelas características do antiquado Sistema *MANTRA* não o permite fazê-lo com uma visão geral do que fora informado e sim uma informação genérica de carga por carga.

Há a necessidade de se ir consultando várias telas do sistema individualmente em busca de uma melhor informação sobre as cargas, tela por tela.

Assim sendo, se torna inviável, uma vez que o Agente da Receita Federal não dispõe de prazo suficiente para tal consulta individualizada, o que em um sistema de Análise de Riscos permitisse a extração das informações e demonstrasse com uma visão global as cargas de determinado voo.

Não esquecendo inclusive, que há outros voos diários a se fiscalizar e que muitas vezes chegarão ao mesmo tempo, ou seja, há dificuldade para o Auditor Fiscal da Receita Federal que coordena determinado Grupo de plantonistas em decidir qual voo fiscalizar, uma vez que não possui informações completas das Cargas que vão desembarcar.

Os volumes transportados por via aérea serão identificados por etiquetas próprias, que contém o nome da empresa transportadora, o número do conhecimento de carga aéreo, a quantidade e a numeração dos volumes neles compreendidos, os aeroportos de procedência e de destino e o nome do consignatário (Decreto nº 6759, 2009).

Atualmente, a fiscalização aduaneira na abertura e descarga dos porões das aeronaves das cargas que vão desembarcar no território nacional ainda no pátio do aeroporto, se restringe a verificar que as cargas aéreas desembarcadas estão informadas no Manifesto de Cargas, ou seja, somente sofrem uma conferência de numeração, nem mesmo documental possamos assim dizer, ou seja um batimento entre o seu número gravado nos volumes com a relação(Manifesto de Cargas) que o transportador apresentou no momento do pouso e calço da aeronave, ou seja, há um controle de volumes e quantidades mas não de prévio conhecimento de conteúdo e dos possíveis riscos à segurança do país.

8 Conclusão

Há a necessidade de alteração legislativa por iniciativa do Poder Executivo, para aprovação de uma Norma Legal específica que determine ao transportador de cargas aéreas ou ao importador de mercadorias, informá-las, com a antecedência devida, e antes do pouso da aeronave, a descrição precisa das cargas que irão desembarcar no país.

As informações que atualmente são prestadas e que não se atualizaram desde a implantação do sistema em 1994, não se adequam mais a realidade atual da dinâmica do Comércio Exterior, principalmente por meio aéreo.

Paralelamente, a Secretaria da Receita Federal necessita desenvolver um Sistema de Análise de Riscos junto ao atual Sistema *MANTRA* ou que possa incorporá-lo, de forma tal, que o Auditor Fiscal da Receita Federal possa antes do pouso da aeronave, extrair os dados das cargas que vão desembarcar no território nacional.

Com base na extração dos dados do sistema de análise de riscos, previamente ao pouso da aeronave; a Autoridade Aduaneira possa já no desembarque da carga dos porões, as segregar e as conduzir, para que a fiscalização aduaneira, seja por aparelho de imagens (*scanner* de carga), seja para sua abertura e verificação física *in loco*, possa analisar o conteúdo das cargas que foram selecionadas.

O desenvolvimento de um sistema de Análise de Riscos, traz benefícios na atividade de fiscalização dos voos, uma vez que permitirá com a antecedência devida se escolher qual voo será fiscalizado, extrair as informações das cargas que vão desembarcar no território nacional, permitir maior agilidade na preparação dos meios necessários como veículos, quantitativo de pessoal para fiscalização, preparação de aparelhos de imagem, preparação de pessoal para abertura dos volumes fisicamente, e sendo seu principal objetivo avaliar as incertezas de forma a tomar a melhor decisão possível.

Para que uma Busca Aduaneira (art. 34, dec. 6759/2009) em aeronave seja bem-sucedida, é fundamental que a equipe de fiscalização aduaneira domine o perfil de risco daquele voo, o que só um Sistema de Análise de Riscos poderá alimentar os Agentes do Fisco com as informações de possíveis riscos associados ao ambiente do aeródromo.

Com o desenvolvimento de um Sistema de Análise de Riscos, no momento em que as aeronaves estiverem chegando do exterior, e que na sua origem houve a possibilidade de que bens tenham sido propositadamente deixados no interior público da aeronave, em seus porões e, inclusive, no compartimento específico onde são transportados os sobressalentes, o Sistema de Análise de Riscos permite liberar o Auditor Fiscal da Receita Federal para outras inspeções a bordo da aeronave, pois já estariam indicadas as cargas que oficialmente estão a bordo.

A origem, a procedência do voo, a quantidade de cargas em peso e volume, a descrição das cargas, seus valores, o valor do frete, dados dos documentos instrutivos da formalização da entrada da aeronave no país, como tripulação, número e nomes de passageiros, são informações bastante sensíveis e importantes para que o Sistema de Análise de Riscos possa consolidar tais informações, entre outras, e indicar em tempo hábil, o alvo que se irá executar a fiscalização aduaneira, ou seja, um Sistema de Análise de Riscos permitirá a consolidação de diversas informações e permitir à fiscalização aduaneira a tomada da melhor decisão de qual voo será inspecionado.

O Sistema de Análise de Riscos permite melhor planejamento da operação de fiscalização aduaneira de modo a oportunizar ao investigado todo o direito de prévia manifestação (afastando a espontaneidade), antes do anúncio da fiscalização, uma vez que ele (o investigado) já terá tido a oportunidade de informar a carga que intenta importar.

Com o Sistema de Análise de Riscos a comunicação de qual voo será fiscalizado poderá ser mais dinâmica em termos de surpresa, ou seja, bem mais próxima ao momento do pouso ou logo no pouso, pois já teríamos as informações do voo e já se poderia estudá-lo com mais antecedência.

Além de todos os benefícios que um Sistema de Análise de Riscos traz a fiscalização aduaneira na questão operacional propriamente dita conforme explanamos, o Auditor Fiscal da Receita Federal que está diretamente ligado à fiscalização aduaneira dos voos, poderá prestar o Assessoramento adequado à Autoridade Aduaneira que se encontra no nível de Gestão da Unidade da Receita Federal, a fim de que a Autoridade máxima do Órgão Aduaneiro, possa ter à disposição do Gabinete através de sua Assistência, as informações das cargas aéreas que vão desembarcar no país, previamente à chegada das aeronaves.

Para tal intento, o Ministério da Economia deverá disponibilizar recursos orçamentários para o desenvolvimento de um moderno Sistema de Análise de Riscos que permita uma fiscalização acurada das cargas que desembarcam no Território nacional no momento da chegada da aeronave.

Posto, a Secretaria da Receita Federal do Brasil, dentro de um conceito de Informação Estratégica, não possui atualmente um Sistema de Análise de Riscos que possibilite ao Auditor-Fiscal da Receita Federal que realizará a fiscalização aduaneira de uma aeronave procedente do exterior, em prestar à Autoridade superior da Alfândega a que está sob responsabilidade determinado aeródromo, com antecedência, antes do pouso da aeronave, as Informações de que tipo de carga a aeronave está trazendo a bordo e se oferecem possíveis riscos à segurança interna do país.

Referências

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988, artigo 237. Brasília, DF: Presidência da República, [1988]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 27 mai. 2020.

BRASIL. Decreto nº 4765, de 24 de junho de 2003. Altera o Decreto nº 4543, de 26 de dezembro de 2002, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 8, 25 jun. 2003. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2003/decreto-4765-24-junho-2003-496981-norma-pe.html> Acesso em: 5 mai. 2020.

BRASIL. Decreto nº 6759, de 05 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 40, 6 fev. 2009. Retificado em 17 set. 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 24 abr. 2020.

BRASIL. Decreto nº 7213, de 15 de junho de 2010. Altera e acresce dispositivos ao Decreto nº 6759, de 5 de fevereiro de 2009, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 16 jun. 2010. Retificado em 13 jul. 2010. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7213.htm. Acesso em: 6 mai. 2020.

BRASIL. Decreto nº 8010, de 16 de maio de 2013. Altera o Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 17 maio 2013. Retificado em 27 dez. 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8010.htm. Acesso em: 5 mai. 2020.

BRASIL. Decreto nº 63659, de 20 de novembro de 1968. Define a estrutura e as atribuições da Secretaria da Receita Federal e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 10129, 21 nov.1968. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-63659-20-novembro-1968-404916-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 27 maio 2020.

BRASIL. Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966. Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências. **Diário**

Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 21 nov.1966. Retificado em 1 dez. 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0037.htm. Acesso em: 5 mai. 2020.

BRASIL. Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho 2014. Altera a Instrução Normativa SRF nº 102, de 20 de dezembro de 1994, que disciplina os procedimentos de controle aduaneiro de carga aérea procedente do exterior e de carga em trânsito pelo território aduaneiro. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, p.42, 8 jul. 2014. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=53870>. Acesso em: 5 mai. 2020.

BRASIL. Instrução Normativa SRF nº 102, de 20 de dezembro de 1994. Disciplina os procedimentos de controle aduaneiro de carga aérea procedente do exterior e de carga em trânsito pelo território aduaneiro. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, p. 20216, 22 dez. 1994. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=14628>. Acesso em: 22 abr. 2020.

BRASIL. **Lei nº 5172, de 25 de outubro de 1966.** Código Tributário Nacional. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. [Rio de Janeiro]: MF, [1966]. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/CodTributNaci/ctn.htm>. Acesso em: 22 abr. 2020.

BRASIL. Lei nº 9611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 20 fev.1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9611.htm. Acesso em: 6 mai. 2020.

BRASIL. Lei nº 10637, de 30 de dezembro de 2002. Dispõe sobre a não-cumulatividade na cobrança da contribuição para os Programas de Integração Social (PIS) e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep), nos casos que especifica; sobre o pagamento e o parcelamento de débitos tributários federais, a compensação de créditos fiscais, a declaração de inaptidão de inscrição de pessoas jurídicas, a legislação aduaneira, e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 31 dez. 2002. ed. extra. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10637.htm. Acesso em: 5 mai. 2020.

BRASIL. Lei nº 10833, de 29 de dezembro de 2003. Altera a Legislação Tributária Federal e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 30 dez. 2003. ed. Extra - A. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.833.htm. Acesso em: 5 mai. 2020.

BRASIL, Ministério da Fazenda. Portaria MF nº 430, de 09 de outubro de 2017. Aprova o Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB). **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, p. 22, 11 out. 2017. Disponível em:

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=87025&visao=c>. Acesso em: 22 abr. 2020.

BRASIL. Portaria nº 3518, de 30 de setembro de 2011. Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 22, 3 out. 2011. Disponível em: <http://sijut2.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=36460&visao=original>. Acesso em: 05 mai. 2020.