



Relatório da Reunião ON LINE

© © T A E R E ©

de 24 de Agosto, das 14h às 17h

update de 15/set/2023



**AMPLO RELATÓRIO
COM 44 PÁGINAS -
disponível no LinkedIn
do SINDASP**

Apoio Institucional



Feaduaneiros
CNC Sindicatos

RELATÓRIO DE DÚVIDAS / QUESTIONAMENTOS ACERCA DA IMPLANTAÇÃO DO CCT AÉREO



24 DE AGOSTO DE 2023



**REUNIÃO ORGANIZADA PELO
SINDICATO DOS
DESPACHANTES ADUANEIROS
DE SÃO PAULO (SINDASP),
COM APOIO DA RECEITA
FEDERAL DO BRASIL (RFB)**

**Relatório de Dúvidas -
Reunião CCT Aéreo com Receita Federal do Brasil, GRU Airport e
ABV Viracopos
24 de Agosto de 2023
Versão 14 de setembro de 2023**

Este presente documento **não** substitui as bases normativas, tampouco os manuais aduaneiros. O mesmo tem o teor de apenas orientar as dúvidas existentes sobre o novo sistema de Controle de Cargas e Trânsito no modal aéreo (CCT Aéreo), implementado em 02 de agosto de 2023 em todo o território nacional.

❖ **Informações Gerais Importantes:**

- Problemas relacionados aos Aeroportos devem ser enviados nos emails:
 - Sobre Guarulhos: cct.alfgru.sp@rfb.gov.br
 - Sobre Viracopos - Teca Virtual: abv_tecavirtual@viracopos.com
 - Para temas relacionados ao CCT:
 - Assunto do e-mail: DuvidasCCT
 - Para consultar cargas (PCG, vol, peso, embalagem e setor):
 - Assunto do e-mail: ConsultaCarga
 - Telefone exclusivo para atendimentos CCT: 19 3725-5259
- Problemas relacionados ao processo que necessitam da intervenção da RFB:
 - Operação do CCT: colfac.sp.alfvcp@rfb.gov.br
 - Habilitação/credenciamento da jurisdição: cac.sp.alfvcp@rfb.gov.br
- Novas perguntas devem ser redirecionadas ao SINDASP: cct@sindasp.org.br
- Destaca-se que muitas dúvidas da comunidade podem ser esclarecidas através do [Manual](#) sobre a implantação do CCT, criado pela Receita Federal. A RFB sugeriu o investimento em treinamentos internos para a mais rápida adaptação ao novo sistema.
- A RFB está envidando os maiores esforços possíveis para superar os erros das funcionalidades do sistema e de intervenientes. Por isso, o tempo é tão precioso neste momento. A mudança de paradigmas está ocorrendo agora, uma dinâmica que vários países avançados no comércio exterior ainda não possuem.

❖ **Tópicos Discutidos Inicialmente:**

- Problema frequente: Datas de Viagem x Master x HAWB.
 - A viagem só pode transportar o que já existe/o que já foi emitido;

- A data de emissão do conhecimento (MAWB ou AWB) não pode ser posterior à data de previsão de partida da origem (não se pode informar em uma viagem algo que não existe ainda). O CCT não aceita.
 - Se enviado desta forma, não ocorre a associação, e o conhecimento vai ter que ser excluído do sistema - porque ele já foi emitido e já foi enviado.
- A data de emissão é chave para o conhecimento, assim como o número de identificação do conhecimento. Não é possível simplesmente modificá-la. Necessita de exclusão do sistema e retransmissão, com a data de emissão anterior à previsão de partida, aí ocorre a associação.
- A mesma lógica se aplica à associação de Master e HAWB (data de emissão do XFHL tem que ser posterior à data de emissão dos conhecimentos que estão sendo associados).
 - Neste caso, ainda que haja discrepância entre as datas dos conhecimentos que estão sendo associados fazendo com que não ocorra a associação MAWB/HAWB(s), se o Agente de Cargas mandar uma versão "update" (versão de atualização que visa retificar a versão do conhecimento transmitida anteriormente) do arquivo de associação, ainda que ele não altere nada no XFHL, o sistema tem promovido a associação. Ou seja, no primeiro envio (versão creation) o sistema não processa a associação, mas no segundo envio (versão update), automaticamente está sendo realizada a associação.
 - Entretanto, deve-se observar essa situação sempre para que não seja necessário o update. Essa "falha" do CCT, provavelmente deverá ser corrigida em breve e os Agentes de Cargas não mais conseguirão essa vinculação, tendo que ser excluído e retransmitido o arquivo.
- A consequência da manutenção das duas situações acima após a chegada da viagem, sem prejuízo da aplicação de penalidades por descumprimento nos prazos de manifestação das cargas é o bloqueio daquelas, visto que até a chegada da aeronave, todos os arquivos devem ter sido transmitidos com sucesso ao sistema, devendo estar perfeitamente manifestados.
- Problema frequente: reclamação de existência do House, mas nada informado na aba de desconsolidação.
 - A razão disso ocorrer é se o master, ao qual o house deve estar associado, não tiver sido transmitido com sucesso ao sistema, ou se o arquivo de associação master/house não tiver sido processado pelo CCT-Importação.

Aqui não se trata de associação à viagem, mas sim de associação MAWB/HAWB. O arquivo associado à viagem é o Master.

- Problema frequente: quando AWB Direto, lançamento de Master.
 - As Companhias Aéreas devem informar o Código 740 (estão lançando como Código 741, que seria Master).
 - Consequência disso é o Importador não conseguir vincular a DI, visto que foi lançado como Master, ao invés de AWB.
 - Responsável pela retificação: Companhia Aérea.
- O Mantra continua sendo usado como interface entre CCT e SISCOMEX Importação e o CCT e SISCOMEX Trânsito. Quando é manifestado no CCT, esse manda os dados suficientes para o Mantra para que ocorra a vinculação de uma DI / DTA.
 - Com o problema de não encaminhar a recepção, como o SISCOMEX Importação e o SISCOMEX Trânsito buscam no Mantra esses dados, não estava sendo possível fazer a vinculação.
 - O SERPRO está trabalhando para resolver isso, mas por enquanto, se ocorrer esse problema, a RFB precisa excluir a recepção e o próprio conhecimento da base de dados e o responsável pelo arquivo deverá transmiti-lo novamente da forma correta, no caso, como AWB.
- Problema frequente: Numeração de House – 11 dígitos.
 - Agentes de Cargas não estão emitindo os Houses com os 11 caracteres, sendo que a API do CCT é bem clara quanto a isso.
 - Caso o Agente de Cargas elabore com 12 e etiquete o volume com essa quantidade de caracteres, o depositário acabará recepcionando via DSIC e o(s) volume(s) da carga deverá(ão) ser submetido(os) à reetiquetagem para que a numeração fique de acordo com o e-AWB, manifestado no CCT Aéreo.
- Problema grave: Associação equivocada House e Master.
 - Histórico: em função de uma demanda dos Agentes de Cargas, retirou-se uma crítica que existia na versão inicial do CCT. Os mesmos estavam preocupados com as Companhias Aéreas não informarem o consignatário do HAWB, e com o CCT possuindo uma crítica (CNPJ do arquivo de associação deveria ser coincidente com o CNPJ do consignatário do Master), enquanto a Companhia Aérea não inserisse o consignatário, não seria possível fazer a associação, e o Agente de Carga não conseguiria manifestar os HAWBs. Para resolver isso, retirou-se essa crítica;
 - Problema: hoje o Agente de Cargas consegue associar mesmo que não tenha o CNPJ; e se tiver o CNPJ diferente do dele como consignatário do MAWB, também é possível também associar. A RFB detectou casos de Agentes de

Carga emitindo seus Houses e fazendo associação com Master que não tem nenhuma relação com ele (master consignado a outro agente de carga). O House é recepcionado, vinculado a uma DI e, então, o Agente de Cargas detectava o erro (associação a outro Master). Não é possível retificar no CCT os documentos após o evento de associação a um documento de saída. A RFB também não consegue excluir os documentos nessa situação e, nesse caso, o agente de carga que errou deverá resolver o problema, fora do sistema, junto à cia. aérea e ao outro agente de carga que teve seu master associado indevidamente.

- Caso esse erro seja detectado antes da associação ao documento de saída, é possível que a RFB exclua a recepção de cargas para que seja feita a correta associação master/house.
 - Destaca-se que isso é possível para casos simples, por exemplo: um Master associado a um único House. Agora, a RFB excluir a recepção de 20, 30 houses associados a um Master é um trabalho manual absurdo e que impedirá o fluxo de importação de todos aqueles conhecimentos enquanto a situação não for saneada.
- Da parte do CCT, a funcionalidade que mais está apresentando problemas é a relacionada à Parcialidade. SERPRO está ajustando, mas ainda não conseguiu resolver essa questão:
 - Quando um ou vários Houses estão associados a um master e um ou mais houses associados chega parcial, o Master tem que ser manifestado como parcial na viagem, porque ele que é associado à viagem (a parcialidade do master é informada na viagem e não no conhecimento). Quando este Master for associado à uma segunda viagem, terceira... todos esses Houses serão manifestados novamente na segunda, terceira... viagens, porque o arquivo XFHL é único. Então mesmo os houses cujos estoques foram recepcionados de modo completo na primeira viagem, teriam de ser manifestados na segunda viagem, pois não é possível fazer um arquivo de associação Master - House para cada viagem.
 - Se no Mantra é apresentado mais de um termo de entrada para o house; é porque o Master foi parcializado em mais de uma viagem;
 - Não significa que o House chegou parcial, mas todos aqueles Houses associados àquele master parcializado vão ter mais de um termo.
 - O Depositário recebe no CCT-Importação e consta o total que está informado no conhecimento na primeira viagem. Então o House chegou completo e pode ser vinculado à uma DI e uma DTA. Ainda que

no Mantra haja divergência e o Siscomex Importação, no momento de registrar a DI, apresente um alerta com essa divergência, (alerta dizendo que a quantidade de volumes e pesos estão divergentes do Mantra), esse alerta não é impeditivo de registro da DI e da DTA.

- A GRU Airport também indicou que está enviando esforços para evoluir o sistema interno, bem como em parceria com o SERPRO para que o CCT Aéreo esteja mais bem adaptado aos grandes aeroportos nacionais.
 - No movimento automático no sistema, significa que a carga está em movimento, mas o sistema apresentou uma falha; se alguém observar esses movimentos no sistema, então a carga vai sair. Mas quando a comunidade verifica que não foi feito esse movimento, acreditam que a carga está perdida. Não é o que está acontecendo, na verdade. Eles compreendem o entendimento por parte do usuário, pois eles forneceram essa informação e agora não está sendo visível.
 - A GRU Airport mencionou também que tiveram atrasos de Companhias Aéreas para trazer a carga para o Ponto 0; atualmente, isso está apaziguado.
- A ABV também mencionou que também estão aprendendo, e aprendendo juntos com toda a comunidade, visto que alguns cenários foram testados anteriormente, mas muitas situações não foram sequer imaginadas. Agora eles têm um time cada vez mais bem preparado, com uma situação mais tranquila no sentido de processamento, mas com alguns problemas pontuais.

LISTA DE DÚVIDAS E OPORTUNIDADES

❖ CONHECIMENTOS DE TRANSPORTE

1. No Módulo CCT, a Data de Embarque considerada está sendo a data do último trecho antes de chegar ao Brasil, ficando diferente da data informada no AWB que o Importador e o Despachante Aduaneiro possuem. Qual a data correta a ser utilizada, CCT ou HAWB?
 - A data do embarque é a data da partida efetiva da viagem saindo da origem. O conhecimento pode ter data de emissão de até 1 ano para trás, que será aceito pelo CCT. A data de emissão do conhecimento, a origem e o destino do conhecimento não estão relacionados à origem e destino da viagem e nem à data de embarque da mercadoria, que é a data de partida efetiva da viagem. É possível, por exemplo, se ter um House emitido na China, que embarcou da China para os Estados Unidos e dos

EUA veio para o Brasil, em uma viagem de partida dos EUA. O CCT considera sempre a viagem do último ponto de partida, ou seja, mesmo que este voo tenha sido originado na China, se ele parou nos EUA e veio para o Brasil, a viagem que tem que ser manifestada no CCT é a dos EUA para o Brasil.

- Para o órgão anuente, o que importa é a data de embarque. Frisando, é a data de partida efetiva da aeronave do último ponto. Cabe esclarecer que é o órgão anuente, dentro de sua área de competência, que define qual é a data a ser considerada como a de embarque, pois para o CCT-Importação e, portanto, para a RFB, somente é considerado o último trecho da viagem antes de chegar ao Brasil, que pode até ser o ponto de escala final do voo antes de chegar ao nosso país, ou seja, a carga pode ter embarcado nessa aeronave no exterior em um trecho anterior da viagem.

2. Master não associado. Quem deve resolver, a Cia Aérea ou o Agente de Carga?

- Depende. Se o Master não estiver associado à viagem, quem tem que resolver é a Companhia Aérea; mas se o Master não estiver associado aos Houses, quem tem que resolver é o Agente de Cargas. Às vezes é possível acontecer do documento estar no sistema, mas não estar associado nem à viagem nem aos Houses; então os dois intervenientes precisam resolver a situação de modo conjunto.

3. Quem tem a responsabilidade de informar o número do Recinto Aduaneiro?

- Para deixar claro, o campo 'recinto aduaneiro de destino' não é um campo obrigatório. O mesmo foi criado no CCT para facilitar a visibilidade dos envolvidos na cadeia. Ao inserir o EADI como destino, sabe-se que aquele House vai seguir em trânsito aduaneiro. Então, o House é recepcionado e a mercadoria é colocada em uma área que facilite a entrega imediata para o transportador rodoviário e seja disponibilizada no prazo de 24h para o trânsito aduaneiro. Importante salientar que se essa informação é prestada, o depositário do RA de destino consegue visualizar a carga e se preparar antecipadamente para recebê-la.
- O responsável por inserir essa informação no sistema: se HAWB, Agente de Cargas é o responsável; se AWB Direto ou Master, Companhia Aérea (inclusive é possível colocar no arquivo da viagem, o XFFM; exemplo, se existem dois recintos em uma única unidade, como GRU e DHL, se as cargas no voo forem todas para a DHL, a Companhia Aérea pode informar este recinto no arquivo da viagem).

4. O lançamento de “embalagem de madeira” por parte dos Agentes de Cargas ou das Companhias Aéreas, quando sua responsabilidade, está sendo realizado sem tantos cuidados.
- Para esclarecer, por enquanto, o MAPA, interessado nesse tipo de informação, ainda não tem acesso ao CCT Aéreo. Nesse momento, ainda não é gerado impacto para a fluidez das cargas. Mas, quando esse órgão estiver integrado, será necessário maior cuidado por parte do responsável da inserção da informação, visto que a carga poderia ser direcionada, sem necessidade, para inspeção pelo MAPA. Em GRU, o próprio depositário identifica essas cargas e as mantém em uma área específica para vistoria pelo MAPA.
5. O CCT enxerga HAWB ou AWB contendo dois tipos de temperatura num mesmo embarque? Há algum procedimento que devemos fazer antes da chegada da carga além do registro de informações no CCT?
- O CCT tem campos em que podem ser prestadas essas informações. O primeiro é o “Special Handling Instructions”, que tem o código padrão IATA, conforme tabela IATA. Inclusive, é possível criar um código específico (nesse caso, é preciso que todos os intervenientes da carga estejam cientes, pois o CCT Aéreo não mostrará a descrição do código, visto que está fora da tabela oficial IATA).
 - O segundo e o terceiro campos são referentes ao manuseio da carga (Solicitação de Serviços Especiais e Solicitação de Outros Serviços). Esses campos são destinados a informar o depositário e especificar detalhes para o manuseio. Exemplo: Volume 1 - precisa ficar X a Y Graus; o Volume 2 de W a Z. O CCT apresenta campos para isso. Se o AWB tem mais de uma temperatura, por exemplo, tem que ser manifestado os códigos que sejam referentes à temperatura que a carga precisa e/ou preenchidos os campos de solicitação de serviços especiais ou outros serviços.
 - Os aeroportos de Guarulhos e de Viracopos também mencionaram que fizeram comunicados quanto aos códigos de temperatura (SHC) e é necessário fazer o pré-alerta às concessionárias.
 - Quando cargas com duas temperaturas, destaca-se que a GRU Airport tem uma limitação quanto à migração de informações do CCT Aéreo para o sistema interno e o procedimento vigente é o pré-alerta, que era a dinâmica existente com o MANTRA.
6. Por que a necessidade de indicar o Código NAR se é registrado o Recinto Aduaneiro para onde a carga se destina?
- Para a GRU Airport, o código NAR é um código de não armazenamento, utilizado para carga em trânsito, com natureza perecível ou valor, com o objetivo de remoção

imediate, dentro das 24 horas, com aplicação da tabela 10. O cliente está se responsabilizando pelo não armazenamento da carga perecível em uma câmara fria, ou da carga valor na área específica. Então, o código NAR em GRU é para essa especificidade.

- GRU Airport: quanto ao Código do Recinto Aduaneiro, caso informado no CCT Aéreo, a GRU Airport entende que a remoção será feita em até 24 horas, posicionando a carga em local determinado. Se o Código não for informado no CCT, a carga ficará em área normal no armazém. Se for indicado o recinto aduaneiro de destino no House, sabendo que não seria GRU, será cobrado de acordo com a tabela capatazia. Portanto, para carga seca, não é necessário informar NAR.
- Em Viracopos, o processo é um pouco diferente. Para todos os casos em que o Importador não colocar NAR e nem o recinto aduaneiro de destino, a carga será entendida como armazenada automaticamente. Portanto, o código e o recinto devem ser informados para que a ABV identifique como trânsito imediato (24 horas).
- Colocação adicional: o NAR é um código criado pelos Aeroportos. No CCT, toda carga deve obrigatoriamente ser recepcionada, ou seja, tem que passar para responsabilidade do depositário, antes de haver vinculação a uma DI ou DTA; e antes de fazer a vinculação, deve-se estar certo de que toda a carga manifestada no conhecimento está recepcionada.

7. Lançamos o Hawb no CCT e quando a carga chegou, o Mawb não foi recepcionado com Hawb. Agora a carga está parada, como fazer para resolver?

- Considerando as situações vividas em Guarulhos, provavelmente, essa questão está relacionada ao trânsito aduaneiro pelo MAWB, em que o destino final daquele conhecimento não é a unidade de chegada da carga. A concessionária tem recepcionando o House, apesar do destino final do Master ser outro aeroporto. Neste caso, quando se recepciona o House, o Master fica bloqueado para trânsito. Então para que seja permitido o trânsito do Master depois de recepcionado o House, a RFB precisa excluir a recepção desse House e desbloquear o Master. Antes da RFB excluir o House, necessariamente o Master deve estar recepcionado.
- Uma segunda situação ocorre quando não é feita a associação do House ou não é manifestado o House quando a chegada da aeronave ocorreu. Assim, inicialmente, quando fazem o carregamento das informações no CCT, só existe a informação do Master, porque o House pode até estar manifestado, mas não foi associado àquele último e, por conseguinte, à viagem. Para que possa ser feito o trânsito do master, todos os houses a ele associados devem, obrigatoriamente, estar manifestados

previamente à chegada da viagem, exceto se for o caso de carga de passagem (master com origem e destino final ao exterior).

- Ou, ainda, quando o master não foi associado à viagem. Nesse caso, quando da chegada das cargas, o depositário deve proceder à recepção dos houses por DSICs e quando o MAWB for manifestado, para que possa ser submetido à trânsito aduaneiro, será necessário que o depositário o recepcione e solicite à RFB a exclusão da recepção dos houses e o desbloqueio daquele conhecimento.
- Essa questão precisa se alongar um pouco mais. O Master estando recepcionado, não impede que o House também seja recepcionado. A partir da recepção do House, o Master "morre", mesmo que ele esteja recepcionado, pois não é possível fazer mais nada com aquele Master.
- Em Guarulhos, comunicamos à concessionária que não se deve recepcionar pelo Master quando o(s) House(s) não está(ão) informado(s) Nesse caso, devem ser recepcionados somente os houses por meio de DSICs.

Gera-se DSIC para os Houses, pois o CCT não tem uma trava para impedir o trânsito desse Master, quando o(s) House(s) não estão manifestado(s).

A IN diz que hoje na chegada - até que não sejam exigidos os prazos dos artigos 40 e 41 -, todas as cargas estejam manifestadas, o manifesto esteja completo, ou seja, Master e House. Se a GRU recepcionar pelo Master, o transportador rodoviário não terá nenhuma trava sistêmica. Então, esse transportador fará trânsito irregular apesar do sistema permitir. Por isso, a GRU Airport gerando DSIC para esses Houses não manifestados, com o Master não estando recepcionado não terá o problema desse erro (do transportador rodoviário estar associando a DTA dele ao Master sem que os houses tenham sido manifestados), até porque ele só tem acesso à consulta resumida da carga e não conseguirá ver se já houve a associação MAWB/HAWB(s). Então havendo essa trava pela GRU de só recepcionar o DSIC dos Houses, e não o próprio Master, se espera que não ocorra essa situação de trânsito de master sem o manifesto dos houses, que constitui uma infração.

- Em Viracopos é diferente, pois recepcionam no Master caso o House não esteja manifestado. Portanto, existe o risco descrito acima (saída de trânsito Master sem os Houses informados, com o trânsito irregular perante a nova legislação).

8. Carga foi manifestada no Módulo CCT Aéreo fora do prazo (depois da chegada) e não foi recepcionada pela Concessionária. Há divergências de informações em peso e em volumes. O Agente de Cargas informa que a responsabilidade dos erros e o bloqueio da carga é da Concessionária e vice-versa. Ou seja, quem é o responsável pelo

próximo passo? Quem o Despachante Aduaneiro / Importador pode acionar para solucionar o problema?

Outro exemplo: Aparentemente o problema é de lançamento do Master pela Cia Aérea, mas temos que passar o assunto para o Agente de Cargas analisar e acionar a Companhia aérea. Muitas vezes o retorno não vem e, quando vem, a Cia aérea responde: aqui está tudo certo, não sei o que pode ser, entre em contato com a RFB.

- Acima, foi explicado sobre as responsabilidades: Master, Companhia Aérea; House, Agente de Cargas. Quem deve corrigir é quem cometeu o erro; e a comunidade precisa aprender a identificar isso. Na tela do CCT, é possível identificar esses erros e quem está errando.
- Agora, sobre manifestação da carga fora do prazo, quando o depositário for recepcionar a carga e registrar no sistema interno, se a carga ainda não existe no CCT, o depositário recepcionará por DSIC ou dará um prazo curto para que o Agente de Carga ou a Companhia Aérea manifeste a carga corretamente. Essa segunda opção é uma faculdade do depositário, pois existe o prazo legal para recepção da carga.
- Importante observar que a carga manifestada fora do prazo "nasce" bloqueada.

9. Por que todo embarque que está chegando cai como "bloqueado"?

- Porque alguém está informando em atraso: Companhia Aérea, o arquivo da viagem e/ou o arquivo do MAWB ou AWB, ou ainda não *ocorreu tempestivamente a associação do MAWB ou AWB à viagem; ou o Agente de Carga, o House ou o arquivo de associação MAWB/HAWB, ou ainda que transmitido dentro do prazo o arquivo do house e o de associação, a mesma não ocorreu tempestivamente.
- Um arquivo Master enviado em atraso bloqueia todos os Houses associados a ele, mesmo que o Agente de Cargas tenha transmitido tudo em tempo hábil.
- Um arquivo da viagem enviado em atraso ocasiona o bloqueio de todas as cargas do voo, ainda que todos os arquivos das cargas e de associação MAWB/HAWB tenham sido informados no prazo previsto na norma.

10. No CMS da GRU Airport, AWBs com letra (A), que são caracterizados como AWB Direto, não constam para consulta. Destaca-se que pode haver números duplicados de AWBs e essa letra é a diferenciação para a consulta por parte do Importador e do Despachante Aduaneiro.

- A situação foi explicada pela RFB, não pela GRU Airport.
- O MANTRA ainda é utilizado como interface. Quando o CCT envia para o MANTRA um conhecimento Master, por exemplo, que já exista no mesmo, em vez de rejeitar

este número, o CCT altera e muda o último dígito para a letra A. Então o CCT enviará para o Mantra esse conhecimento alterado com A. Essa interface do Mantra vai servir para vinculação de DI e DTA. Quando do registro de DI ou DTA, tem que informar na DI e na DTA esse número modificado, porque não se aceita duplicidade de conhecimento. E isso conta todo o passivo do Mantra, desde o seu início, mesmo que seja um conhecimento de mesmo número de 1995, por exemplo. Neste caso, quando o CCT for mandar, vai identificar e vai alterar para mandar os dados para o Mantra. Essa letra é a diferenciação para consulta (no Mantra, enquanto essa consulta estiver disponível) por parte do Importador e do Despachante Aduaneiro. Importante ressaltar que a consulta desse conhecimento no CCT será sem a modificação. Essa identificação modificada só é utilizadas para consultas no Mantra e para vinculação a documentos de saída. No CCT, a consulta deve ser realizada através do número original.

- Complementando, como foi explicado, a GRU Airport recebe do CCT Aéreo a numeração original. O “A” é só para o registro do documento liberatório da carga. O depositário tem que recepcionar pelo número original do arquivo.
 - Indevidamente, ocorreram alguns casos pontuais no primeiro e no segundo dia do CCT, em que, em algumas cargas, o depositário recebeu com A no final. Sinalizou-se que o processo estava errado e foi corrigido.
 - Resumindo, para a GRU Airport, sempre no sistema CMS vai ser recebido o número sem a letra, que é o que está manifestado na viagem.
- Para complementar, nesta interface do Mantra, o que vai ter é o número com final A, mas quando GRU faz a recepção e manda para o recinto, e recinto manda para o CCT essa recepção, o CCT vai mandar para o Mantra a do arquivo original, mas ele sabe que no Mantra esse arquivo original está mudado com a letra A, então ele vai já alocar essa recepção naquele arquivo com a letra A.

11. A carga chegou em GRU e o House foi incluído pelo Agente de Cargas após a chegada. Essa situação gerou bloqueio automático de 24h e, após este prazo, a carga desbloqueou automaticamente. No entanto, a GRU Airport informou ao Importador que é necessário efetuar um pagamento para Desconsolidação de quase R\$400,00. Esta informação não está clara e não foi informada previamente. Este será um procedimento padrão a partir de agora? Será um serviço regular que a GRU Airport solicitará em todos os casos?

- Conforme comentado, em relação à questão 7, o serviço de desconsolidação sempre existiu. Inclusive, o valor não foi alterado em comparação ao MANTRA. O que aconteceu é a adaptação da regra ao CCT, segundo a IN 2143. A informação da carga

deve ser feita antes da chegada da aeronave. Então se, após a chegada da aeronave, a GRU Airport tenha realizado a recepção da carga e não teve informação do House, tem que ser solicitado o serviço de desconsolidação igual era solicitado antigamente. A desconsolidação tem que ser feita para que se possa fazer o recebimento da carga. Por não ser um processo novo, e sem atualização, não houve a divulgação específica dele, pois se entende que o processo normal é fazer a manifestação conforme previsto na legislação vigente. Se não for cumprido, gera um retrabalho para a cadeia. Em alguns casos, há necessidade de intervenção da RFB, mas em sua maioria não, apenas o depositário. Nestes casos, tem o serviço a ser solicitado pelo Importador ou seu representante.

- Apenas complementando que em Viracopos é exatamente igual o processo.

12. Exemplos de fluxo do processo incorreto, carga sem recepção, armazenamento pelo terminal alfandegado, porém a DI consegue ser registrada, ou carga sem viagem atrelada, recepcionada com volume parcial, sem DSIC vinculado, com dois termos vinculados, mas sendo um de Hawb errado e a solução leva dias, semanas... hoje estamos perdendo mais tempo solucionando os erros e atrasos nas etapas, ou seja, os problemas no fluxo do sistema, do que o tempo de embarque até a chegada da carga no Brasil. Qual a solução?

- A solução seria ter mais atenção para observar os erros. As soluções para cada um desses erros é demorada, visto o volume. A equipe da RFB em Guarulhos para o CCT é de apenas 05 pessoas. A quantidade de e-mails é enorme. A solução acaba demorando devido à necessidade de intervenção manual. Por isso, pedimos atenção no momento do envio dos documentos ao CCT Aéreo.

13. Todas as cargas estão sendo lançadas com embalagem "Diversos" por GRU e VCP, apesar de ambos possuírem essa informação. Destaca-se que o Aeroporto de Galeão está disponibilizando esse dado aos Despachantes Aduaneiros através do seu próprio sistema. Em GRU e VCP a consulta é necessária através do atendimento ao cliente, para obter-se exatamente qual a embalagem registrada no sistema próprio.

- De acordo com Guarulhos, não procede essa informação. Não estão lançando todas as embalagens como 'Diversos', porque sempre fizeram o recebimento conforme a embalagem em que a carga chega, e desde que o portal externo do CMS para o cliente é disponibilizado, essa informação também consta no portal para o cliente consultar. Então, no caso de Guarulhos, a informação para quem tem acesso ao CMS, na consulta AWB vai digitar o número do House e do Master e vai aparecer a informação de embalagem e por PCG. Não tem necessidade de ligar no CAC, não

tem necessidade de ir presencialmente para consultar essa informação. A mesma está disponibilizada do código da embalagem e do número da embalagem, conforme colocavam no Mantra. Se alguém tiver com algum erro, pode comunicar à equipe para que possam identificar, pois pode ser uma questão de visualização do portal externo.

- No sistema de Viracopos, mostra-se a embalagem 'Diversos', algo que foi parametrizado há tempos. Não se percebia essa dificuldade. Estabeleceram um e-mail caso o Cliente precise saber embalagem e setor, e disponibilizaram através de e-mail automático. Basta o cliente mandar um e-mail com House e Master e o sistema devolve a informação para ele. Atualmente, não é prioridade para VCP atualizar o sistema, pois ainda existem alguns pontos mais importantes para mexer antes de alterar essa questão para mostrar a embalagem.
- A RFB mencionou que essa informação, provavelmente, não vai constar no CCT, visto que não é uma informação para o controle de cargas e trânsito de alta importância.

❖ **CARGA PARCIAL**

14. Qual o procedimento relacionado à regularização de dois embarques que chegaram de forma parcial, resultando em dois termos de entrada distintos, considerando-se que o segundo voo não foi recepcionado. Destaca-se que essa situação impede o Importador de registrar o Trânsito Aduaneiro.

- Em Tópicos Discutidos Inicialmente, descreveu-se o problema do sistema relacionado à parcialidade do Master, o qual o SERPRO está em busca de resolvê-lo. O SERPRO está buscando resolver os problemas de integração entre o Siscomex Importação e o Mantra e o Siscomex Trânsito e o Mantra. A forma como a parcialidade é transmitida pelo CCT ao Mantra permanecerá como está, com a geração de mais de um Termo de Entrada.
- Quanto ao impedimento de registrar o trânsito aduaneiro devido a estar parcial, não foi constatado nenhum caso na prática. Enviar para os e-mails da RFB, com evidências, esses casos. O comportamento do sistema deve ser: se houver parte da carga recepcionada no MANTRA, mesmo que não seja a totalidade, permite-se o registro da DTA.
- Atenção: deve-se observar mais o CCT do que o MANTRA no momento da vinculação à DTA. O Transportador procede com a consulta resumida e deve checar se a totalidade da carga amparada pelo Conhecimento está recepcionada (a DTA não pode ser feita para carga parcial do Conhecimento).
 - Com relação à DI, o sistema estava realmente apresentando problemas. Para o SISCOEX Importação, no caso de mais de um termo de entrada, e

supondo que o termo que estava sendo informado na DI, não é o termo em que havia registro de recepção de carga na interface do Mantra. O SISCOMEX Importação não estava varrendo todos os termos vinculados àquela carga (e ainda não está) para verificar a quantidade recepcionada, o que dá uma discrepância, ou então simplesmente o Siscomex Importação não localiza o armazenamento daquela carga na interface do Mantra, impossibilitando o registro da declaração.

- Para resolver essa situação, temporariamente, enquanto o SERPRO não corrige a funcionalidade, a orientação é: se a totalidade da mercadoria chegou, declara-se a totalidade das mercadorias na DI, e em vez de informar a vinculação total, se informa a vinculação parcial do termo. Na prática, está vinculando tudo (volumes e mercadorias), mas informa-se parcial e o termo que apresenta carga recepcionada na interface do Mantra. O sistema permitirá que se faça a vinculação e o importados poderá seguir com o fluxo de importação normalmente.

15. No caso de cargas parciais, como será tratada a remoção? Em uma situação a qual por exemplo são 30 volumes e chegaram somente 26 volumes e os quatro restantes virão em outro voo. Como será tratado o registro da DTA e da DI? A carga será completada após a chegada do restante do volume ficando “on hold”?

- Deve-se esperar chegar a totalidade da carga. Uma vinculação de uma DI a uma carga parcial significaria declarar apenas as mercadorias que efetivamente chegaram naquela DI. Na outra parcial, precisaria registrar uma segunda DI. Isso não pode ser feito, apenas com autorização do Chefe do Despacho, conforme IN 680. O mesmo aplica-se à DTA “Parcial”. Caso seja registrado dessa maneira, é alta a probabilidade de parametrização em canal vermelho e esse registro somente poderia ser realizado após devidamente autorizado pelo chefe da unidade local da RFB.

❖ **MANTRA E CCT**

16. Em fóruns anteriores à implementação do Módulo CCT Aéreo, mencionou-se que o Mantra não seria mais utilizado. Entretanto, é recorrente, no momento da vinculação de um documento aduaneiro (Importação ou Trânsito) que remete a um erro no referido sistema. Apenas quando o problema é resolvido, seja pelo Agente de Carga, pela Companhia Aérea ou pelo Aeroporto, que é possível dar seguimento com o processo de importação. Se no MANTRA existe alguma informação errada, gera-se um alerta, mesmo não atrapalhando o registro da Declaração de Importação.

- a) Nesse caso, os usuários consideraram que o ideal seria um esclarecimento por parte da Receita Federal do Brasil quanto à integração com o MANTRA (CCT – MANTRA – SISCOMEX).
 - b) Como é de fato a relação entre CCT e Mantra? Como funciona a integração entre ambos os sistemas? Por que ainda se tem vínculo com o Mantra?
- Como explicado anteriormente, o Mantra é utilizado como interface entre sistemas. A RFB está desenvolvendo a DUIMP. O CCT foi pensado, originalmente, para o Novo Processo de Importação com a DUIMP. Como a DUIMP ainda não entrou em produção, foi feita a adaptação com relação ao SISCOMEX Importação: o CCT envia os dados para o MANTRA e o SISCOMEX Importação busca esses dados para fazer a vinculação ao Mantra. Da mesma forma, o SISCOMEX Trânsito também é um sistema que a RFB pretende futuramente substituir pelo CCT módulo terrestre. Enquanto isso não ocorre, o CCT envia os dados para a interface do Mantra e o Siscomex Trânsito vai buscar ali os dados para permitir o registro de uma DTA. Quando os novos sistemas estiverem integrados com o CCT-Importação (modal aéreo), não vai haver mais necessidade da interface do Mantra.
 - Ressalta-se que a carga deve ser consultada no CCT-Importação e não no Mantra; a consulta feita hoje no MANTRA deve ser fechada em breve para consulta de cargas de origem CCT.
 - c) O Mantra não vai permanecer apenas para controle de cargas não regulares? Por que as cargas continuam sendo atracadas no Mantra?
 - i) Se temos cargas ainda atracadas no Mantra, mesmo sendo cargas também atracadas no CCT, porque o Mantra e suas irregularidades e indisponibilidades continuam afetando os diagnósticos das DI's?
 - d) Houve algum "erro" na "aplicação" que faz vínculo das informações transmitidas ao CCT mas que estão - de alguma forma - sendo vinculadas ao Mantra e, conseqüentemente impedindo o registro das DI's por divergência de informações?
 - O Mantra continuará aberto para manifesto de voos não regulares e essas cargas vão seguir o fluxo de importação delas como era antes do CCT.
 - Voos regulares manifestados no Mantra a partir do dia 02/08/2023 estão em situação irregular e é vedado o prosseguimento do fluxo de importação das cargas naquele sistema, devendo ser manifestadas no CCT e excluídas do Mantra.
- 17.** Uma carga que está manifestada no CCT como completa e no MANTRA faltando volume, como será tratada?
- Questão abordada em comentários anteriores.

18. Em relação ao Mantra, percebemos que ele ainda é o elo de comunicação entre o CCT e o Sistema de Trânsito (DTA) e o Siscomex Importação (DI), para o registro da DI. Já tivemos casos em que apareceu alerta impeditivo e alerta não impeditivo apontando a mensagem para o Mantra e para o registro de DTA. Também tivemos vários tipos de alertas e erros que apontam para o Mantra, sendo que os principais foram: divergências de volume, peso bruto (ambos diferentes do registrado no CCT) e a não aceitação do AWB (não IATA) na DTA, conforme orientação dada pela RFB. A RFB pretende elaborar alguma orientação a respeito das regras desse elo de comunicação para auxiliar na resolução dos problemas?

- A maioria das regras do CCT está no Manual. Inclusive, a questão da não aceitação do House IATA.

No início da entrada em produção do CCT-Importação, foram detectados vários problemas que estavam impedindo a vinculação de DTAs que agora já foram ou estão sendo resolvidos. Tais problemas se deviam/devem à falhas na integração CCT-MANTRA-SISCOMEX Trânsito. Agora na DTA, quando é DTA de House, mesmo que seja um House IATA, tem que selecionar a opção não IATA quando está fazendo a solicitação da DTA.

- Sobre os alertas impeditivo e não impeditivo, frequentemente, existe alguma falha de integração de que o frete que está informado no CCT não migra corretamente para o MANTRA: às vezes vai em branco o campo de frete e a identificação do tipo de frete. No momento de registrar a DI, gera-se o alerta não impeditivo; o importante é registrar o frete correto na DI, o frete da operação e que é o que está no CCT. Não existirá problema algum. Essas falhas de integração estão sendo tratadas pelo SERPRO.

19. Inconsistências no Módulo CCT Aéreo, levando a várias aberturas de chamado no SERPRO: o HAWB está manifestado devidamente (considerando o hyperlink gerado e o status registrado no sistema), mas com mensagem de erro no momento de vinculação de documento liberatório. Dessa maneira, não é possível dar movimento às cargas importadas.

- Provavelmente, a pergunta esteja relacionada à parcialidade do conhecimento e que não estavam conseguindo vincular à DI (depois de orientações passadas pela RFB, tornou-se possível).
- Entretanto, o sistema ainda apresenta algumas instabilidades na migração MANTRA-CCT, sendo constatados casos em que nenhuma parte da recepção migra para O Mantra. Localmente, algumas estratégias estão sendo aplicadas, como: excluir o conhecimento; excluir a recepção; enviar novamente os documentos e registrar nova

recepção. Caso o erro persista, o SERPRO precisa ser envolvido, com abertura de apuração especial, com registro totalmente manual dos dados pelo próprio SERPRO (caso a recepção não tenha migrado por algum motivo).

20. Até onde a Cia Aérea e/ou o Agente de Carga tem responsabilidade sobre ajustes no Mantra para as cargas regulares que ainda são informadas lá e estão com alguma indisponibilidade?

- Conforme explicado anteriormente, a responsabilidade é quanto às informações prestadas no CCT, pois o que existe no Mantra são informações transmitidas pelo CCT. Se houver erros nas informações prestadas no CCT, o responsável pelo arquivo, seja a Companhia Aérea ou o Agente de Cargas, deve fazer as devidas correções que serão refletidas posteriormente no Mantra.

21. Quando pedimos repesagem no Depositário e ele confirma que o Peso Bruto é outro (o mesmo do e-AWB), apesar de estarmos com o ticket que comprova o Peso Bruto, eles informam que não podem mudar o Peso Bruto recepcionado e nem adicionar nenhuma Observação na Recepção. Pelo MANTRA, após a repesagem, muitas vezes o ticket era utilizado para retirar a Indisponibilidade 22. Agora no CCT, qual será o procedimento correto?

- O depositário consegue retificar a recepção e inserir informações de avarias até a entrega final da carga (mesmo depois da DI desembaraçada, por exemplo). Ou seja, tanto a GRU Airport quanto a ABV devem proceder com essa retificação.

22. Sobre avarias, as informações estão divergentes entre o Módulo CCT Aéreo e o sistema de cada Aeroporto. Na grande maioria, as informações não migram do sistema interno para o Portal Único, tendo apenas os dados no sistema da concessionária.

- O registro da recepção é feito no sistema do depositário. Existe a automatização do envio da recepção do interno para a API Recintos e, então, para o CCT. Estando correto, o CCT valida a recepção. O que acontece é a necessidade dos sistemas estarem refletidos. Se houver uma alteração no sistema do depositário, por exemplo, incluindo ou excluindo uma avaria, e a alteração não foi incluída no evento de geração do lote (API Recintos) enviado ao CCT para registrar a recepção ou não foi enviado um evento retificador da recepção pelo depositário, o sistema do depositário ficará diferente do CCT, podendo ter avaria a mais ou a menos, respectivamente.
- Em Guarulhos, além do procedimento acima, na consulta para o cliente no CMS, só indica se tem avaria e quantas avarias, não aparece o core. Então a consulta deve ser feita, no caso de avaria, no CCT. Pode ocorrer de, ao longo do processo, a

concessionária avariar uma carga após o recebimento. Nesse caso, será lançada essa quantidade na consulta, e se inicialmente na recepção tinham 3 avarias, agora vão aparecer 4, porque o evento ocorreu durante o processo de armazenamento / movimentação da carga. Então o que vai nortear a comunidade sobre cargas recebidas em GRU é consultar o CMS e ver se tem indicação de avarias no campo de rastreamento. Se sim, tem que consultar no CCT quais são as avarias.

- Em Viracopos, não constataram esse problema. No início do projeto, ocorreram algumas falhas pontuais com algumas avarias que não estavam migrando e um problema na interface do sistema interno, que acumulou algumas linhas para envio, mas também pontual. Toda vez que existe uma alteração, o portal é atualizado.

23. As indisponibilidades no Mantra, que geram mensagens de alerta nas DIs, vão direcionar estas DI's para canais de conferência amarelo ou vermelho?

a) O que fazer quando no momento do registro da DI aparece o erro de que há divergência de Mantra e CCT?

- Conforme explicado anteriormente, na DI, declara-se o correto da totalidade das mercadorias (toda a carga já deve ter sido recepcionada no CCT antes do registro da DI), mesmo que esteja em um termo só. Nesse caso, a parametrização ocorrerá de modo normal.

- Anteriormente, também conforme explicado, a integração MANTRA-CCT-Importação está apresentando um problema: nos casos em que a carga está vinculada a mais de um Termo de Entrada (parcialidade do master), o Siscomex-Importação não encontra a recepção da carga na interface do Mantra. Para possibilitar o registro da declaração nesses casos, a RFB indicou uma solução paliativa (até que a integração seja corrigida pelo SERPRO), que é a seguinte:

O importador deve seguir os seguintes passos:

1. Certificar-se que a totalidade de sua carga (de cada house) chegou à unidade da RFB de descarga e foi recepcionada no CCT-Importação.
2. Identificar no Mantra (função CONS-CARGA), em qual dos termos de entrada gerados a recepção de sua carga está informada;
3. Preencher a DI para a totalidade das mercadorias acobertadas pelo conhecimento (vedada a declaração de apenas parte das mercadorias);
4. Na aba "transporte" da DI, preencha com o número do Termo de Entrada onde consta a recepção da carga no Mantra e selecione "utilização parcial".

Até que a integração seja corrigida, cargas registradas dessa forma estarão sujeitas ao mesmo critério de parametrização aplicável às cargas para as quais na DI tenha sido informada utilização total do termo. Foi suspensa temporariamente a parametrização dessas cargas diretamente para o canal amarelo de conferência.

24. Vários casos de AWB Direto estão sendo lançados pelas Companhias Aéreas como Carga Consolidada. Quando questionadas, as mesmas dizem que a informação vem da origem, apesar do Conhecimento de Carga claramente não informar Agente Consolidador. Essa situação tem ocasionado bastante atraso, visto que as Cias. Aéreas têm uma grande resistência a cancelar o lançamento das informações no Módulo CCT Aéreo e reinserir os corretos documentos XMLs.

- Se não existe agente consolidador, não é Master, é um AWB Direto. Os códigos são distintos: 741 e 740, respectivamente, que as Companhias Aéreas têm a obrigação de saber.
- Nesse momento, a Companhia Aérea consegue apenas alterar o tipo. Entretanto, essa funcionalidade está apresentando algumas falhas e o SERPRO está em busca de corrigi-la. Nesse caso, é necessário a Companhia Aérea solicitar à RFB a exclusão do Conhecimento / Master para o correto lançamento.
- Destaca-se que se o erro for detectado antes da chegada da viagem, a própria Companhia Aérea consegue fazer a exclusão e resolver a situação.

25. Em relação à Divergência de Peso Bruto no CCT e o Gerenciamento de Risco, verificamos que o CCT está levando em consideração o PB manifestado e o PB informado no e-AWB, informado na Aba Informações Gerais. Por que não estão levando em consideração o Peso Bruto recepcionado pelo armazém? Pois na maioria dos casos o Peso Bruto recepcionado tem sido registrado diferente do PB informado na Aba Básicas e no PB manifestado também, mas na hora de gerar o registro do GR não está sendo levado em conta?

- Deve-se levar em consideração que podem existir efetivamente dois pesos em questão: o manifestado na origem; o recepcionado pelo depositário. Exemplo: um medicamento com gelo seco, o manifesto com 10kg, mas a carga chegará com 02kg, pois o gelo seco se dissipou. Trata-se de dados diferentes e o CCT apresenta os dois, o manifestado e o recepcionado. O GR analisará as nuances. É um dos parâmetros do complexo sistema da RFB. Exemplo: uma carga manifestada de 100kg, mas chega com uma tonelada, é algo que, provavelmente, pode chamar a atenção do GR e direcionar essa carga para o canal vermelho.

26. Os aeroportos de Guarulhos e Viracopos não estão cumprindo com o prazo de recepção de cargas indicado na normativa. Existem várias cargas manifestadas que demoram até 3 dias para que a recepção seja efetivada. Alguns casos constatados chegam a 5 dias apenas para o evento de “recepção de carga”.

- Segundo a GRU Airport, uma série de erros ocorreu ao longo dos primeiros dias: falhas de lançamento de Master e House; falhas nos sistemas das concessionárias; recepção de carga na qual deveria ser gerada DSIC; entre outros que foram mencionados ao longo das perguntas. Isso gerou um gargalo considerável e por isso os prazos não estavam sendo cumpridos. Uma força-tarefa buscou sanar o passivo ao longo das semanas e a ideia é que o prazo, previsto na legislação, seja alcançado durante os próximos dias.
- Destaca-se que o principal é identificar o erro principal que está causando isso. Não necessariamente a correção não é rápida e pode depender de solução específica. Os casos problemáticos devem ser encaminhados ao e-mail da RFB, conforme explicado.

❖ **DSIC**

27. Como iremos contatar a RFB em dúvidas de DSIC? Como é feito o DSIC?

- a) Seria possível explicar sobre as apropriações de DSIC e como cada um dos cenários deve ser resolvido? Em qual situação é solicitado o serviço ao fiel depositário e em que situação será a RFB?
- DSIC é o Documento Subsidiado de Identificação de Carga. Quando uma carga não está manifestada, quando não tem etiqueta, quando se trata de uma bagagem acompanhada descaracterizada e outros casos previstos na IN/RFB 2.143/2023, é atribuído um número de identificação à essa carga para que a mesma seja identificada pelo sistema e possa ser recepcionada.
- O caso mais frequente de geração de um DSIC é quando não se tem o manifesto do House. O depositário, face a carga não estar manifestada no CCT-Importação, registra sua recepção ao amparo de um DSIC. Ou seja, a situação mais frequente de geração e recepção da carga por DSIC é aquela em que a carga chegou fisicamente, mas não foi manifestada no sistema.
- O CCT permite que o depositário e a RFB possam apropriar. Na maior parte dos casos, o depositário é quem deverá proceder às apropriações (O CCT-Importação tem como premissa o mínimo de intervenção da RFB).
- O sistema foi especificado para que tanto a RFB como o depositário possam realizar a apropriação de uma carga desde que o conhecimento de transporte associado

àquela tenha sido manifestado em viagem aérea com chegada efetiva registrada para data anterior ou para a mesma data da primeira recepção do DSIC correspondente.

- Ocorre que há erro na funcionalidade e o CCT-Importação só está permitindo a apropriação pela RFB ou pelo depositário se o conhecimento tiver sido manifestado na mesma viagem com chegada efetiva registrada que está informada para o DSIC (não está aceitando manifesto de outras viagens chegadas em datas anteriores). Se o manifesto do conhecimento não está associado à viagem chegada na mesma data de recepção do DSIC, o caso precisa ser tratado pela RFB antes de que seja feita a apropriação.

- Casos de apropriação:

Antes de adentrar nos casos de apropriação, cabe esclarecer que apropriação de um DSIC ao conhecimento nada mais é que a transferência do peso e quantidade de volumes registrados na recepção do primeiro para o segundo. A partir da apropriação, o DSIC fica na situação atual “sem estoque”, e o conhecimento como “recepcionado”.

1-Manifesto da carga em viagem efetivamente chegada antes da primeira recepção do DSIC):

1.1 Em se tratando de um master que possui apenas um House associado e que nenhum volume desse house tenha chegado na viagem, a RFB exclui, via tela, o master da viagem para a qual estava manifestado e o insere na mesma viagem à qual o DSIC está associado. Como houve a troca de viagem do master, o house a ele associado também é transferido de uma viagem para a outra, passando a ser possível a realização da apropriação.

Esse mesmo procedimento pode ser adotado para um AWB (master direto que não tenha embarcado nenhum volume na viagem para o qual estava manifestado).

1.2 Em se tratando de um master (manifestado como total na primeira viagem) que possua um ou mais de um house associado e que apenas parte dos volumes de um ou mais houses não tenham embarcado na origem (parte dos volumes foi embarcada e chegou ao país nessa viagem), a situação é um pouco mais complexa. Como apenas parte de um ou mais houses chegou na viagem onde estava manifestado, não se pode excluir o master da primeira viagem, pois senão estaríamos retirando o manifesto da carga no sistema de todos os houses que já chegaram em parte ou até mesmo integralmente na primeira viagem (lembrando

que o arquivo de associação master house é único para determinado master), e o depositário não conseguiria proceder à recepção pelo conhecimento nem dos houses que chegaram parcialmente, nem dos que já haviam chegado integralmente nessa primeira viagem.

Nesses casos, a solução é alterar a parcialidade do master de “total” para parcial na primeira viagem e associá-lo também como parcial na(s) viagem(ns) em que posteriormente chegarem o restante dos volumes dos houses que foram armazenados sob DSIC. Lembramos aqui que a cia. aérea tem até 48h da chegada efetiva da viagem para alterar essa parcialidade. Após esse prazo, somente a RFB consegue alterar a parcialidade do MAWB na viagem.

Com relação à inclusão desse mesmo master parcial em outras viagens, não há prazo para a cia. aérea proceder a essa inserção.

Após a inclusão do master na(s) mesma(s) viagem(ns) dos DSICs, será possível ao depositário e à RFB realizar a apropriação.

Esse mesmo procedimento poderá ser adotado para uma AWB (master direto) que havia sido manifestado como total em uma viagem e chegou apenas parcialmente, vindo o restante a chegar em outra viagem posterior e tenha sido armazenado sob DSIC. Importante frisar que só será possível a exclusão de um master do sistema se nenhum dos houses a ele associado estiver vinculado a um documento de saída.

2- Manifesto da carga em viagem efetivamente chegada após a primeira recepção do DSIC).

2.1- Em se tratando de um master que possui apenas um House associado e que nenhum volume desse house tenha chegado na viagem, como geralmente a data de emissão do master seria posterior à data da viagem associada ao DSIC, combinado com o fato de que para que seja possível associar um master ou AWB à viagem, é necessário que sua data de emissão seja anterior à data de previsão de partida da viagem na origem, não seria possível associar esse master à primeira viagem (viagem do DSIC). Para resolver essa situação, a cia. aérea precisará emitir outro MAWB com data retroativa (mesma data da viagem à qual o DSIC está associado e o agente de cargas deve associar os houses que chegaram parcialmente naquela data àquele outro master. Adotadas essas providências, será possível apropriar o(s) DSIC(s) ao(s) conhecimento(s).

Em se tratando de um AWB que chegue integralmente numa primeira viagem sem ter sido manifestado, tendo sido, por conseguinte, os volumes armazenados sob

DSIC e na segunda viagem aquele master direto tenha sido manifestado como total, seria necessário alterar de total para parcial esse conhecimento para informá-lo também como parcial na viagem associada ao DSIC (viagem anterior). Para que isso fosse possível, caso a data de emissão do conhecimento seja posterior à data de previsão de partida da viagem do DSIC, será necessário excluí-lo do sistema, a cia. aérea alterar sua data de emissão para a mesma data da viagem do DSIC e retransmiti-lo para que o depositário ou a RFB possa apropriá-lo.

2.2- Em se tratando de um master que possua um ou mais de um house associado e que apenas parte dos volumes de um ou mais houses tenham embarcado na origem na primeira viagem sem ter sido manifestados e, por conseguinte, foram armazenados sob DSIC, (parte dos volumes foi embarcada e chegou ao país nessa viagem), a situação é bem mais complexa.

Há diversas situações a serem consideradas, quais sejam:

- 1- A falta de manifesto pode ser do master e os houses a ele vinculados podem ter chegada integral ou parcial na primeira viagem;
- 2- O master pode ter sido manifestado e a falta de manifesto pode ser de apenas um ou mais houses que deveriam estar manifestados e que chegaram integralmente;
- 3- O master pode ter sido manifestado e a falta de manifesto pode ser de apenas um ou mais houses que deveriam estar manifestados e que chegaram parcialmente;
- 4- O master pode conter apenas um volume (não podendo, portanto ser parcializado em mais de uma viagem e a soma dos volumes dos houses a ele associados apresenta mais de um volume (chamada carga BUP).
- 5- Outras.

Para cada uma das situações acima deve ser adotada uma solução que muitas vezes envolverá o cancelamento da recepção dos houses, a exclusão dos masters do sistema, a alteração de sua data de emissão para uma data anterior (data da viagem do DSIC), retransmissão do XFWB com data de emissão corrigida ao CCT e alteração da parcialidade do master na viagem. É importante destacar novamente que se houver a vinculação de qualquer dos houses associados à um documento de saída, não será mais possível a exclusão do MAWB do sistema e, nesse caso, seria necessário que a cia. aérea emitisse um novo MAWB para amparar o manifesto dos houses cujos

volumes foram armazenados sob DSIC. O agente de cargas também teria de transmitir um novo arquivo de associação (XFHL) para realizar a associação de seus houses a esse outro master.

No caso de um AWB nessa situação, em que parte dos volumes chegue numa primeira viagem sem ter sido manifestada, portanto armazenada sob DSIC e o restante, devidamente manifestado, chegue em viagem posterior à recepção do DSIC e seja recepcionado pelo depositário ao amparo do conhecimento, será necessário a adoção dos seguintes procedimentos nessa ordem: a RFB exclui a recepção do AWB relativa à segunda viagem, a RFB exclui o conhecimento do sistema, a cia. aérea altera a data de emissão do conhecimento para uma data igual ou anterior à da viagem que amparou o DSIC e o retransmite ao CCT-Importação. Retransmitido o conhecimento com data de emissão corrigida, a apropriação será possível.

Como se vê, nesse caso, as ações são complexas, dependendo de vários intervenientes, sem contar o fato de que há cias. aéreas que estão afirmando que teriam muita dificuldade para emitir conhecimentos MAWBs com data de emissão retroativa.

Haja vista essa complexidade, até que haja a implementação da melhoria na funcionalidade conforme mencionado adiante, e sem prejuízo da eventual aplicação de penalidades aos responsáveis pela falta de manifesto, na ALF/GRU estamos requerendo ao depositário que registre a recepção dos volumes pelo conhecimento ao amparo do Termo de Entrada gerado para a viagem em que o mesmo foi manifestado e, após o registro daquela recepção, a RFB está procedendo à exclusão da recepção dos volumes armazenados sob DSIC. Após a exclusão da recepção, a RFB exclui o próprio DSIC do sistema CCT e, por conseguinte, da interface do sistema Mantra.

- Por fim, cabe esclarecer que o SERPRO está corrigindo a funcionalidade para permitir a apropriação conforme especificado e, mais que isso, está em estudo a possibilidade de que o sistema permita a apropriação até mesmo no caso de o manifesto do conhecimento ter ocorrido em viagem chegada após a primeira recepção do DSIC (melhoria sem previsão de implantação).

É válido lembrar da questão da etiquetagem, de Houses com mais de 11 dígitos, citada anteriormente, que pode acarretar o armazenamento sob DSIC.

28. Por que o fiel depositário não consegue fazer a apropriação dos DSICs com chegada após (ex: cargas que são manifestadas totais em um Voo e que não chegam, e chegam

posteriormente em outro voo, a GRU gera o DSIC em outro termo e não consegue fazer as apropriações)? Como o Importador / o Despachante Aduaneiro deve proceder com essas apropriações?

Segundo a GRU Airport, para completar, o que se tem feito é quando recebem um serviço de apropriação do DSIC, quando vão tentar fazer a apropriação, o próprio CCT retorna com uma mensagem de erro, então se devolve para o cliente o serviço com essa mensagem. Por exemplo, a maior quantidade de casos que estão acontecendo atualmente envolvendo DSICs que não conseguem apropriar é se o DSIC chegou no dia, e o AWB foi manifestado no dia posterior. No início, ficaram segurando o serviço na fila da GRU para tentar entender, pois acharam que era um problema interno na forma como faziam a apropriação, mas foram aprendendo que nesse tipo de situação não era para ser feita a apropriação realmente e tem o procedimento correto a ser feito. Ou seja, desde o alinhamento que receberam da RFB, estão devolvendo com a mensagem de erro que o CCT mostra quando tentam fazer a apropriação.

29. GRU Airport tem apresentado sérias dificuldades quanto aos procedimentos:

- a) DSIC com carga etiquetada;
 - O principal problema é o que se foi mencionado na questão anterior. Entendem que podem ter ocorrido casos que no entendimento estavam corretos, tinham uma viagem manifestada que conseguiriam fazer a apropriação e podem ter ficado nessa fila de serviços, pois teve cliente que para o mesmo DSIC abriu várias solicitações, aumentando a fila de serviços, e GRU buscou mapear. E dos antigos, o que conseguiam apropriar, foi feita a apropriação da maioria. Aqueles que ainda tiverem algum caso pendente e não for sobre a questão da viagem, podem procurar GRU novamente para tratar do caso. Então, com carga etiquetada, o problema que ainda persiste é relacionado a esses com viagem manifestada posteriormente.
- b) DSIC com carga sem etiqueta MAWB x HAWB;
 - Para que possam apropriar o DSIC, é necessário que seja feito o acompanhamento da RFB para etiquetar a carga primeiramente, o DSIC, então tem um serviço no CMS chamado "Processo RFB", em que é solicitado este serviço com o número do DSIC, o Master e o House ou DSIC e Master, e vão agendar - normalmente para o dia seguinte -, com a RFB, em horários que já eram praticados antes de etiquetagem de processo, com horário pela manhã e pela tarde. A RFB autorizando a etiquetagem, o próprio time operacional faz a associação do DSIC para o recebimento da carga quando é solicitada a ficha de apropriação do DSIC posterior à identificação da carga.
- c) Retificações entre CMS e CCT Aéreo;

- Questão já mencionada. O sistema da GRU estava com problemas, e estavam necessitando de ajuda da RFB para fazer essas retificações, algo que foi ajustado, e conforme o erro acontece, eles vão até o CMS e fazem a retificação.
 - d) Remoção de cargas pelo Master (no caso, a concessionária recebe a carga em trânsito pelo House e impossibilita o registro de DTA pelo MAWB).
- Alguns erros de informação do sistema GRU, em que as informações eram carregadas para o conferente ter que receber aquela carga pelo House, sendo que o House não era destino final em Guarulhos. Estão com uma melhoria em andamento para quando o House não for destino GRU e nem for carregado no sistema, mas tiveram muita ocorrência neste sentido, e foram tratando também da mesma forma que o serviço de desconsolidação, sendo que neste caso era o contrário, era a consolidação da carga, voltar todo o seu recebimento para o Master e aí colocar a recepção. Um grande ponto dessa situação é que se gerava um bloqueio, quando recebia no House e no Master, que eles também precisavam da ajuda da RFB para desbloquear o Master, principalmente na DTA, para que o cliente pudesse dar seguimento. Além disso, tiveram uma grande quantidade de erros dessa natureza nos primeiros dias, e gerou-se um passivo, então a RFB também tinha uma limitação de quantidade de casos para atender por dia e GRU também, o que levou a uma percepção da comunidade de que o tempo era muito extenso. Ou seja, realmente teve uma falha, mas buscaram ajustar os seus processos e colocar uma trava adicionando o CMS; e tem buscado tratar ainda todos os casos que forem sinalizados para eles.
- Correção feita pela RFB: quando a GRU mandava a listagem, a listagem era tratada no mesmo dia, não havia por parte da RFB um acúmulo.
- GRU: às vezes nos expressamos mal, mas o que aconteceu é que tiveram alguns casos, em que antes de se ter o alinhamento de passar as infos para a RFB, o cliente reclamava e não tinha o alinhamento da RFB fazer o desbloqueio, e aí o cliente ficava ali com a carga bloqueada. A partir do momento em que foi feito o alinhamento, começou-se a eliminar esse passivo.
- Observação: quando o depositário gera o DSIC, ele informa a viagem à qual aquele DSIC está associado e informa o conhecimento que está na etiqueta. Se tiver problema com a etiqueta, esse DSIC vai ser gerado sem informação nenhuma do conhecimento.

30. Não existe visualização de DSIC e qual a respectiva causa da geração desse documento no Perfil Importador. Conseqüentemente, o Representante Legal não consegue ter uma comunicação efetiva junto aos Aeroportos para a solução mais rápida do problema.

- Realmente, o Importador não tem a visualização. Provavelmente, isso não mudará num horizonte próximo. Quem deve tratar sobre isso é o Agente de Cargas, no caso de Houses, visto que o DSIC está relacionado à viagem e o importador não tem acesso à viagem. O agente de carga verificará se entre os DSICs no CCT-Importação (consulta cargas por parâmetros) há algum que foi gerado na mesma viagem ou em data próxima que contenha indícios de se tratar do conhecimento que não foi recepcionado (exemplo: se há um conhecimento não recepcionado manifestado com um volume e peso aproximado de 50 kg, o agente de carga deve verificar se há um DSIC com essa mesma quantidade de volumes e peso recepcionado igual ou próximo de 50 kg). Sobre essa verificação, está sendo solicitada uma melhoria de forma que na grid de resultados da pesquisa dos DSICs conste uma coluna com a identificação do conhecimento informado pelo depositário quando da geração daquele documento.
- GRU Airport disponibilizou os DSICs gerados em seu site, na aba "GRU Cargo" - "Painel de Voos", na segunda página dentro do Painel. Tem todos os DSICs gerados, do mais recente para o mais antigo, mostrando qual o voo e o termo, para quem norteia o cliente, que não tem o acesso, ele consegue verificar pelo site. Exemplo: voo é o XY, tem algum DSIC desse termo? Pesquisando no site, é possível, pelo menos, ter o indício de qual carga provável poderia ser a do Importador.

❖ DTA

31. Tem-se constatado um desconhecimento por parte dos Agentes de Cargas e Companhias Aéreas quanto a qual recinto aduaneiro correto colocar no destino quando "antigo TC7".

- O TC7 era para trânsito rodoviário com armazenamento (para não existir confusão com a Pergunta 6 e as explicações ali disponíveis). Os Agentes de Cargas devem realizar o preenchimento do CCT Aéreo conforme as orientações junto a cada Aeroporto, de modo que a movimentação para o trânsito aduaneiro seja mais rápida. Exemplo: a GRU Airport necessita que seja informado no CCT Aéreo o Recinto Aduaneiro de Destino para que seja disponibilizado em área específica, para pagar de acordo com a Tabela 10.

- a) Qual o procedimento para que o Módulo CCT possa manifestar o registro de viagem terrestre (DTA) para proceder desde Guarulhos para Porto Alegre? O procedimento correto seria recepcionar na GRU Airport somente o MAWB, e o HAWB ser recepcionado em POA após a chegada do trânsito terrestre?
- Se o House (e não o master) seguirá para Porto Alegre, deve ser colocada essa informação (Recinto Aduaneiro de Destino) de que o importador deseja que a carga siga para POA, via trânsito rodoviário.
Se o trânsito for pelo Master, todos os Houses têm que estar manifestados. Os Houses não devem ser recepcionados no aeroporto de origem, apesar do CCT não impedir essa recepção equivocada. Os aeroportos estão adaptando os respectivos sistemas para travas quando o Master não tiver destino final aquele determinado aeroporto.
 - Todos ainda estão em fase de adaptação, de forma que no começo, haverá casos assim. Quando isso ocorrer, deve-se entrar em contato com a concessionária e com a Receita Federal para a solução do problema.

32. Em caso de DTA, o terminal (destino final) deve manifestar tipo/quantidade de volumes?

- A pergunta não ficou tão clara. Logo a resposta foi realizada da maneira abaixo:
- Se trânsito para zona primária (modal aéreo), essa quantidade de volumes estará inserida no CCT; o depositário do destino consegue ter visibilidade dessa carga: peso, volume, qual a natureza, se refrigerada, a condição de armazenamento, etc.. Essa visibilidade pelo depositário do recinto de destino será possível a partir do manifesto da carga se foi informado no conhecimento o recinto aduaneiro de destino, ou caso não tenha sido informado, a partir da vinculação de uma DTA ao conhecimento. Cabe dizer também que no momento em que ocorre a vinculação, o sistema envia uma notificação ao depositário do recinto de destino informando o número da DTA e do conhecimento a ela vinculado.
- Após a concessão da DTA rodoviária na origem, há etapas que devem ser cumpridas previamente no CCT-Importação (entrega intermediária ao transportador rodoviário pelo depositário da origem e informação de chegada do veículo pelo depositário de destino pelo recinto aduaneiro de origem) antes que a carga esteja em condições de ser recepcionada no destino.

33. É possível retificar o CCT depois que a carga for removida para o recinto aduaneiro?

- É possível retificar o conhecimento no CCT até que haja vinculação do documento de saída. Destaca-se que DTA não impede essa retificação. Documento de saída é DI, DSI eletrônico e os demais descritos em manual.

34. Quando um processo que está “ok” no CCT Aéreo e no MANTRA, porém, sem possibilidade para registrar o trânsito aduaneiro. Concessionária e RFB indicam que o registro dos dados está correto. O que deve ser feito? Abertura de processo no SERPRO? Cópia para alguma central de problemas da RFB?

- Se o SISCOMEX Trânsito não possibilitar o registro, por alguma falha de integração (não migrou nenhuma parcela da recepção do CCT para o Mantra), tem que ser feito um relato junto à SERPRO solicitando apuração especial para o caso. Destaca-se que esse é um número muito reduzido de casos.

Onde fazer o relato? No próprio Portal Único, na tela de acesso, onde ficam os ícones de anuentes, existe a seção "Relatos de Erros de Sistema". É só clicar no hyperlink, que abre um relato de erros para o SERPRO, explicando toda a situação, colando as telas que precisam, e solicitar uma apuração especial.

- a. Outra situação: “Temos uma importação que chegou em GRU e o destino final será VCP, porém, no CCT consta informação de MAWB e HAWB, mas no mantra foi registrada a DTA somente com o MAWB e em nome do Agente de Carga. Quando consultamos o mantra com MAWB e HAWB, consta somente dados de chegada em GRU. Acontece que segundo o Agente de Carga, os volumes já chegaram em VCP em 16/08, porém até o momento, não consta essa informação no site da EVSYS, não houve nenhuma outra alteração no CCT. Conclusão: não conseguimos registrar a DI, pois precisamos que a mesma tenha confirmado o recebimento em VCP e nos informe o nº do termo. Como devemos proceder?”

- Com relação a situação A, o SISCOMEX Trânsito faz uma crítica com relação ao emitente do arquivo. Se é o Master, ele vai verificar se o beneficiário do trânsito representa a Cia Aérea, e não o Agente de Carga
- Se consultado o MANTRA, às vezes no consignatário do Master no CCT, estará o Agente de Carga, e no MANTRA está a Companhia Aérea. Essa adaptação é devido a um problema de crítica (parágrafo anterior) que não estava permitindo o registro da DTA. Agora, com essa adaptação, está sendo permitido, até a correção definitiva dessa funcionalidade.
- A entrega de uma carga física pressupõe duas situações: Concessionária verifica concessão da DTA e registro da entrega intermediária. Se não realizada a entrega intermediária, não é possível informar a chegada do veículo no destino, então o depositário do destino não consegue recepcionar essa carga (e, conseqüentemente, não é possível registrar a Declaração de Importação). A maioria dessas situações provavelmente foi regularizada. Caso não, entrar em contato com a RFB local.

- Alerta ao transportador rodoviário: na consulta resumida, verificar se a carga entrou em trânsito terrestre; se entrou, significa que o depositário fez a entrega intermediária no sistema; então pode seguir o fluxo e ir embora com a carga.

35. Os trânsitos em que o fiel depositário não está conseguindo receber as cargas pelo Master no CCT e está tendo que remover as cargas pelo HAWB. De que forma o Importador / Despachante Aduaneiro deve seguir?

- No caso de acontecer, o Despachante Aduaneiro deve solicitar para o depositário ou à RFB a exclusão da recepção da carga. Preferencialmente, deve ser enviado ao depositário, pois o mesmo está elaborando uma lista a ser encaminhada à RFB. Entretanto, o(a) auditor(a)-fiscal apenas excluirá se o depositário, antes de pedir a exclusão, tiver recepcionado o Master.
- Caso alguma situação ainda esteja pendente, abrindo o serviço de desconsolidação, as concessionárias consolidam a carga para que o cliente faça a remoção do Master.

36. A carga chegou em GRU, com destino NVT (remoção via aérea). A carga no HAWB está como recepcionada, porém, no MAWB consta como "em área de transferência ou não descarregada" e consta bloqueio total no MAWB, pois diz que a carga foi recepcionada pelo HAWB (desbloqueio não automático). Como funciona esta questão de recepcionar por MAWB e pelo HAWB? Qual é o modo correto para evitar bloqueio? Como fazer para desbloquear? A Companhia Aérea e a Concessionária não estão auxiliando a resolver o problema.

- Na verdade, o bloqueio ocorre justamente pela recepção do House. Caso o trânsito seja realizado pelo MAWB, a RFB necessitará excluir a recepção do House e, no mesmo ato, vai desbloquear o Master para seguir em trânsito. No caso de trânsito pelo Master, obviamente todos os houses a ele associados seguirão para desconsolidação física no recinto aduaneiro do destino final do trânsito.

37. Retificação de recinto aduaneiro após chegada com bloqueio de registro de DTA - erro no registro DTA - carga não encontrada na UL/RA informada - NIC não incluído - como resolver?

- A retificação de recinto aduaneiro não é um campo obrigatório e não tem crítica para esse campo no CCT. Então, errando, acertando, não informando ou retificando, não ocorre bloqueio no registro da DTA. O que pode acontecer é o SISCOMEX Trânsito quando buscar a recepção dessa carga no MANTRA e não a localizar, mas devido a uma falha de integração entre o CCT e o Mantra. Nesse caso, não será permitido o

registro da DTA. É analisado o caso e, se for um erro realmente de integração, que não migrou a recepção para a interface do Mantra, se orienta a abrir o relato junto ao SERPRO, caso não possamos resolver o problema excluindo as etapas anteriores e providenciando o registro daquelas novamente.

38. GRU Airport não está atendendo o prazo para posicionamento e liberação de DTA em 24 horas. Isso resulta em armazenamento e custos adicionais para o processo de importação aérea.

- A GRU Airport admitiu atraso para a disponibilização de cargas na área de trânsito. Mas mencionou que uma série de erros, como a questão da informação do recinto aduaneiro de destino, prejudicou a produtividade. Caso os dados não sejam inseridos na forma correta ou a carga manifestada corretamente, não será possível também fazer a entrega intermediária para o início do trânsito. Por isso, solicita-se que os intervenientes estejam cientes sobre os procedimentos e a questão relacionada ao Código NAR, bem como o dado relacionado ao Recinto Aduaneiro no CCT.

39. Por que a GRU Airport e a ABV não integram o sistema interno de trânsito e posicionamento de cargas quando é mencionado o Código NAR no Special Handling Codes?

- Ambos os aeroportos mencionaram que os sistemas internos estão parametrizados, de acordo com os procedimentos publicados às comunidades aeroportuárias. Mas as manifestações e os dados devem estar informados corretamente por Agentes de Cargas e Companhias Aéreas.
- GRU Airport: se informado o código NAR no SHC, quando o conferente no recebimento faz o registro da carga no CMS, automaticamente o CMS gera um movimento para que a carga vá para a área de trânsito, nos casos de carga perecível ou valor, por exemplo. Para as outras cargas (seca - normal), se registrada a informação do recinto aduaneiro de destino, o CMS entende que é uma carga para remoção imediata, e direciona automaticamente para a área de trânsito. Se não se colocar, por exemplo, a informação do recinto aduaneiro de destino, o sistema entende que é uma carga local, nacionalização, então direciona para um armazenamento no transelevador, no VT, que para retirada demora mais tempo.
- ABV: quando informado o código NAR, ele se desdobra para o sistema e espelha um tratamento similar ao que era TC4. Assim, essa carga vai diretamente para uma área que era a mesma anteriormente, por exemplo, se for uma carga perecível, ela não será armazenada na câmara fria.

40. Em Guarulhos, o recibo é feito com o nome do transportador. Mas quando o transportador vai realizar o “PUXE DE CARGAS” e pegar o recibo físico em seu nome, não está aparecendo o nome da transportadora. Diante disso, é necessário pegar uma fila grande para que o funcionário consiga consultar as informações no sistema, verificar os dados do transportador, bater o carimbo e escrever à mão o nome da transportadora no recibo, para dar sequência ao processo. Esse novo procedimento estabelecido pode, inclusive, levar à perda do prazo do “não armazenamento” (trânsito imediato, 24 horas).

- Provavelmente, esse problema foi pontual, segundo a GRU Airport.

Procedimento padrão: quando o Despachante Aduaneiro envia a DI pelo sistema CMS, indica-se quem é o representante legal (com CPF) e se vai ser transportadora (CNPJ ou CPF); então quando é dada a aprovação, essa informação gravada no CMS sai no recibo que o transportador consegue emitir no portal externo. Logo, esse campo não pode ser salvo - a verificação - se estiver em branco.

A GRU Airport identificou alguns casos no COO e no CAC de informação incorreta na nomeação do transportador, e colocado o nome do representante legal duas vezes no campo; e quando o representante chegou para se apresentar no estacionamento, ficou na fila do guichê, que carimba e faz todo o procedimento, e não aceitaram, porque não estava nomeado. Nesses casos, gera-se um serviço no CMS para corrigir essa informação - e foi feito nesses casos - e a entrega da carga seguiu normalmente.

Caso alguém tenha relato de o nome não ter aparecido / o campo ter ficado em branco, ou algo assim, procure a GRU Airport para que possam identificar a causa-raiz. O procedimento não foi alterado, e da mesma forma que era feito antes, continua atualmente.

❖ CONFLITO CCT E DOCUMENTOS DA DI

41. Qual o procedimento correto a ser seguido quando existe conflito de informações entre o Módulo CCT Aéreo e os documentos instrutivos da Declaração de Importação? Essa pergunta também leva em consideração a demora observada para retificação pelos Agentes de Cargas e as Companhias Aéreas.

a) Carga com valor de frete no Módulo CCT diferente do frete indicado no Conhecimento de Carga. Qual deve ser o procedimento para o Importador / o Despachante Aduaneiro?

- O que está no módulo CCT é justamente a informação do conhecimento transmitido. Então, não há possibilidade de estar no CCT de uma forma e no conhecimento de outra, porque o que é transmitido ao CCT-Importação é o próprio conhecimento eletrônico (e-AWB).
- Agora, pode-se existir o frete divergente do informado devido a uma falha de integração na interface do MANTRA. Não é uma informação impeditiva do registro da DI, é um alerta. Então, se estiver correto no CCT e existe o alerta é devido a não migrar corretamente para o MANTRA. Pode-se abrir um relato para o SERPRO para informar isso e, paralelamente, registrar a DI.
- Se houver necessidade de retificação do frete no conhecimento, antes da vinculação, deve-se entrar em contato com o Agente de Cargas ou a Companhia Aérea, quem for responsável pelo Conhecimento no CCT. Lembrando que a correção deve ser realizada até o vínculo a um documento de saída. O importante é declarar corretamente o frete na Declaração de Importação.
 - b) Qual o procedimento quando ocorre diferença na pesagem? Considerando que essa informação é extremamente sensível para a Receita Federal do Brasil, os Despachantes Aduaneiros e os Importadores têm extrema preocupação com esse dado.
- Conforme falado, na Declaração de Importação deve ser informado o que foi recepcionado no CCT-Importação, e essa recepção deve ter sido registrada pela totalidade naquele sistema antes de se proceder à vinculação da DI.
 - c) Como fazer o registro da Declaração de Importação quando existe a chegada de dois termos, mas sendo que apenas um deles foi “visado” no Mantra e apenas um deles aparece em estoque no Módulo CCT? Qual é o procedimento a ser realizado?
- Tema discutido anteriormente: questão da vinculação parcial para totalidade da carga; registrar o termo que tem a recepção de carga no MANTRA.

42. Os Despachantes Aduaneiros e os Importadores têm notado uma imensa demora por parte da maioria dos Agentes de Cargas e das Companhias Aéreas para procederem com retificações. Destaca-se que algumas dessas retificações são graves, como o CNPJ Consignatário lançado equivocadamente. É possível corrigir CNPJ informado errado no Módulo CCT com DTA e DI registradas e vinculadas? A filial entre CCT e DI estão divergentes, porém do mesmo CNPJ-Raiz.

- O SISCOMEX Importação não faz crítica ao CNPJ do Importador da interface do Mantra, que o CCT enviou. Então, em norma, está estabelecido que obrigatoriamente o depositário, antes de entregar essa carga, deve verificar se o consignatário do

Importador da DI é o mesmo que figura como consignatário do House ou do AWB no CCT. A entrega só é feita se coincidir. Essa divergência de consignatários é vista também pelo gerenciamento de risco, e isso pode ser um motivo de direcionamento de uma DI para o canal vermelho.

- Mas, se a DI está correta, mas o consignatário do conhecimento está errado, realmente dever-se-ia registrar a DI em nome daquele CNPJ ou daquele CPF do Importador. Como dito, não vai haver crítica. Pode ser retificado no CCT antes da vinculação pelo responsável pelo arquivo ou pela RFB após a vinculação.
- Se registrada uma DI para Importador A e a carga pertencia ao Importador B, é questão de cancelamento da DI, e não de retificação do Conhecimento.

❖ **IMPORTADOR**

43. Para que o Perfil Importador saiba que o Conhecimento de Carga foi corretamente manifestado, o mesmo deve gerar um hyperlink. Está correta essa informação? Ou o Importador/Despachante Aduaneiro deve se guiar por outro campo no Módulo CCT?

- Apenas o hyperlink não é garantia de que a carga está manifestada. O Agente de Carga pode ter transmitido só o arquivo do House, XFZB; o Importador consulta, está consignado a ele, visualizará esse arquivo e pensará que a carga está manifestada. Não necessariamente. Se acessar a aba de desconsolidação e verificar que não está associado ao Master, automaticamente esse House não estará manifestado. Se o house e o master tiverem sido informados no CCT-Importação, mas o master não estiver associado à uma viagem, então o master não estará manifestado e nem tampouco o(s) house(s) a ele associados.
- Resumindo: para que um house esteja manifestado, os seguintes arquivos devem ter sido transmitidos com sucesso ao CCT-Importação: o arquivo do house (XFZB), o arquivo do master (XFWB), o arquivo de associação master house (XFHL) e o arquivo da viagem (XFFM) e ainda, não basta apenas a transmissão, é necessário verificar se realmente houve a associação do master à viagem e do house ao master. Como já mencionado acima, há casos em que embora todos os arquivos tenham sido transmitidos, não ocorreu a associação com a viagem ou a associação entre MAWB e HAWB por não terem sido respeitadas regras de negócio do CCT-Importação.
- No caso de MAWB e AWB, para que esses sejam considerados manifestados, os arquivos da viagem (XFFM) e do conhecimento (XFWB) devem ter sido transmitidos com sucesso ao CCT e o conhecimento deve ter sido associado à viagem.

44. Muitos Agentes e Companhias Aéreas registraram seus processos de maneira adequada e, por motivos diversos apontados por RFB, Serpro e GRU Airport, estes constavam como "carga não recepcionada", impedindo assim o registro e liberação dos processos dentro do 1º período. GRU Airport tem informado que não fará qualquer tipo de desconto da armazenagem, independentemente do problema não ter sido ocasionado pelo Importador ou por um órgão interveniente. O que vocês indicam que os Importadores devem fazer nestes casos?

- Em relação à GRU Airport, sempre existiu o procedimento de restituição de valores ao cliente referente à armazenagem para casos em que houve algum tipo de falha da própria concessionária. No site GRU Cargo, na parte de tarifas, há o formulário que deve ser preenchido com todas as informações necessárias para os casos em que o cliente entende que houve uma falha do aeroporto. A concessionária analisará o pleito e constatará ou não a necessidade do ressarcimento referente ao período cobrado de forma adicional; se não for identificada uma falha GRU, será respondido o pedido, com base na análise, qual foi a causa do erro para que o cliente confirme e procure o responsável por causar a falha que gerou o tempo adicional de armazenagem.

45. Os aeroportos de Guarulhos e de Viracopos estão com problemas nos respectivos sistemas de liberação de cargas. Dessa maneira, apenas para dar a saída da carga, o tempo estimado está em torno de 2 horas. Destaca-se que essa situação não é confundida com a demora na recepção de cargas.

- a) Não são poucos os casos de recálculo de armazenagem, mesmo não sendo responsabilidade do Importador / Despachante Aduaneiro ou Transportadora Rodoviária.
- b) Nos últimos dias, GRU Airport implementou "contingência" para análise documental para que seja dada saída da carga.
 - i) O problema foi admitido pela própria GRU Airport, através de informe público (Problemas nas Saídas de Cargas pelo Sistema CMS / CCT). Informou-se a existência de problemas, devido ao CMS não estar integrando corretamente algumas das informações do CCT. Não existe prazo de solução para o problema. Pediram ainda para que quem tiver alguma documentação para dar saída, e o sistema CMS apresentar algum erro, enviar o print da tela e toda a documentação para realizarem a verificação manual do processo.
- Realmente identificaram um problema na GRU Airport no início da operação do CCT para o envio de verificação documental de determinadas cargas. Realmente o tempo de espera de atendimento desses serviços era grande, devido à contingência ser feita

manualmente. Atualmente, a questão está sanada no sistema. O serviço de contingência foi “desativado” e o fluxo está correndo normalmente.

- c) Equipe em VCP informou que estão com problema no sistema EvSys, onde colocam os documentos para os “PUXE DE CARGAS”. Contudo, os documentos simplesmente “somem”, e os Despachantes Aduaneiros são informados pela ABV de que estão com pendências. Desta forma, precisam refazer o processo de colocação de documentos no sistema diversas vezes, gerando atrasos na retirada da carga.
- ABV indicou que, nos primeiros dias, ocorreram alguns problemas de migração de dados. Atualmente, esse problema de migração de dados é pontual. Quanto à liberação, essa ocorre em alguns momentos. Primeiro, anexa-se esse documento para conferência documental, uma fila que é passada por e-mail; faz-se a conferência documental e devolve para o cliente dizendo se está apto ou não. Não é mais para ocorrer o problema. Nas primeiras três semanas, tiveram problemas de alguns documentos que estavam dando falso-negativo, como se não estivessem no sistema. Se alguém tiver algum relato, entre em contato com a concessionária.

❖ ORIGINAL 2

46. Considerando a guarda de arquivos: o Extrato do CCT vai substituir o AWB? Ou como proceder no caso do e-AWB, que é nato-digital?

- a) Alguns intervenientes têm declarado que não mais entregarão o Original 2 do AWB (papel), alegando que apenas o e-AWB é suficiente, segundo a Instrução Normativa - porém, há legislação específica que orienta os Importadores a arquivarem os documentos instrutivos por 5 anos. Com a entrada do CCT haverá legislação específica informando que não haverá mais essa obrigatoriedade de arquivar o AWB Original 2?
- Na importação, o que existe para a RFB hoje é o e-AWB. Na exportação, continua o Original 2. Considerando a atual legislação (artigo 18-A da in SRF nº 680/2006), entende-se que se deve guardar uma cópia desse arquivo transmitido ao CCT.
 - b) Adicionalmente, alguns órgãos anuentes não aceitam a versão eletrônica. Considerando que a Receita Federal é líder no Comitê Nacional de Facilitação de Comércio, como isso ficará?
- O MAPA comunicou o aceite do Extrato do CCT Aéreo, gerado no Perfil Importador, assinado digitalmente pelo Representante Legal, conforme trabalho realizado em parceria SINDASP-VIGIAGRO. Quanto à Anvisa, existe uma orientação sobre o aceite do e-AWB assinado e datado pelo responsável pelo registro do Conhecimento no CCT

Aéreo. O SINDASP continua em contato com esse órgão para ajustar no mesmo sentido que o Ofício Circular do MAPA.

47. O termo de entrada não consta no Extrato do CCT.

- Não consta e nem constará, porque o termo de entrada está associado à viagem. O extrato do CCT traz as informações do conhecimento e do fluxo do conhecimento. O termo de entrada está associado à chegada da aeronave.

❖ ENDOSSO ELETRÔNICO

48. No Manual e no ambiente do CCT, não localizamos os procedimentos para o Endosso eletrônico que é mencionado no Art.49 da IN/RFB nº 2143/23. Quando a RFB pretende disponibilizar?

- O CCT possibilita isso como alteração de consignatário, desde que se comprove que houve essa transferência do processo de importação para um terceiro que não aquele Importador. Mas isso realmente precisa ser atualizado no Manual.

❖ AOG

49. Existe algum procedimento específico de liberação para material AOG quando a carga chega por voo regular (portanto, manifestado no CCT Aéreo)? Se sim, o mesmo será publicado por cada Unidade (Guarulhos e Viracopos)? Se sim, existe previsão?

- Existe uma norma local vigente em Guarulhos. Essa é uma questão ainda a ser discutida, inclusive, sobre os casos que estão ocorrendo com diversas situações. Por exemplo, se uma aeronave é brasileira, deve-se registrar uma DI para essa peça; se a aeronave é estrangeira, pode ser um conhecimento de passagem, que não tenha nem o controle no SISCOMEX Importação, com manifesto da origem da peça para aplicação em uma aeronave estrangeira que segue um determinado voo regular. Pode-se fazer até um trânsito internacional de passagem sem registro de DI, sem intervenção da RFB. Mas cada Unidade da Receita Federal determinará o procedimento.

Atualmente, para Guarulhos, a “antiga” normativa (em vigência) está adaptada ao CCT. Numa primeira análise, a RFB não identificou necessidade de modificação.

❖ UNIDADES DE CARGA

- 50.** Temos casos de Admissão Temporária Automática que eram liberados diretos no Mantra (IN SRF 1600/2015, Artigo 5, INC. X). Trata-se de equipamentos de unidade de carga destinada à segurança e localização, desacompanhado da unidade de carga. Com o CCT, onde a Receita vai autorizar o desembarço para a Concessionária autorizar a entrega da carga?
- a) Com a implantação do CCT, qual o procedimento para obtenção do desembarço de admissão temporária automático em Guarulhos?
 - Admissão temporária automática está automaticamente desembaraçada. Esse tipo de acessório, unidade de carga, independe de qualquer controle aduaneiro. A RFB pode verificar, se existir suspeita, mas está dispensado do controle aduaneiro a unidade de carga, assim como os acessórios - um termômetro, um GPS, etc. – que faça parte daquela unidade de carga. Se não é amparado por conhecimento, não está no CCT.
- 51.** Durante as trocas de turno no final da noite na GRU Airport, os transportadores precisam ligar, buscar os superiores responsáveis pela operação, para poder finalizar o processo de retirada da carga, seja para trânsito aduaneiro ou para entrega ao Importador.
- Nesse caso, tem a instrução para que a troca de turno seja feita com o "banco quente" (um saiu, o outro chegou). Foram identificados sim alguns desvios. Estão trabalhando para não ocorrer impacto operacional.

❖ ATENDIMENTO

- 52.** Qual o canal de comunicação oficial junto à Receita Federal de Viracopos para solucionar problemas quanto ao Módulo CCT Aéreo?
- Questões de operação do CCT: colfac.sp.alfvcp@rfb.gov.br
 - Questões de habilitação/credenciamento da jurisdição: cac.sp.alfvcp@rfb.gov.br
 - GRU: cct.alfgru.sp@rfb.gov.br
- 53.** GRU Airport e ABV não estão atendendo mais o telefone. No caso da GRU Airport, nem mesmo respondendo a e-mails. Como consequência, os despachantes aduaneiros precisam ir presencialmente ao CAC do Aeroporto, criando uma fila que "dobra o corredor".
- GRU Airport: em razão da quantidade de problemas e demandas, o atendimento ao cliente foi prejudicado e não conseguiram lidar com a quantidade de ligações e o tempo na fila. Têm atuado na causa-raiz dos problemas para diminuir a quantidade de ligações e demandas. Um volume alto de consultas de transportadoras também foi

identificado (provavelmente, com a consulta resumida disponibilizada no CCT Aéreo, isso diminuirá). Mão de obra temporária também foi empregada para que a equipe do CAC pudesse atender as pendências e melhorar esse atendimento. O nível de atendimento que a comunidade espera voltará em breve. O que está sendo feito agora, para dar visibilidade à comunidade, é começar um trabalho de mapear os com a coordenação do CAC, para identificar os tipo de atendimentos realizados presencialmente. Assim, poderão identificar quem realmente precisa de atendimento específico e priorizar esses clientes.

- Nas primeiras semanas, com uma sobrecarga altíssima de dúvidas de comunidade, bem como um alto volume de erros, ocorreu um afunilamento nas concessionárias. A situação vem sendo regularizada ao passar das próximas semanas.

❖ **RELEASE RENO**

54. Quais funcionalidades foram implementadas na Release Reno? Quais foram as mudanças de visualização para Perfil Importador e Perfil Transportadora?

- Na Release Reno foram implementadas várias funcionalidades. A que impacta mais os intervenientes é a liberação da consulta detalhada do conhecimento para Agente de Carga e para a Companhia Aérea. Existe também a consulta resumida para todo usuário do Portal Único, que podem consultar algum conhecimento e a situação dele. Para o perfil Importador, não houve nenhuma mudança de visualização.

❖ **DIVERSOS**

55. Tem se constatado um desconhecimento por parte das Companhias Aéreas quanto aos procedimentos de trânsito nacional aéreo. Conseqüentemente, isso gera um atraso nas movimentações de cargas entre aeroportos.

- Deve-se consultar o Manual. Está bem detalhado como funciona o trânsito aéreo, tanto nacional quanto internacional.

56. Identificou-se a necessidade de maior preparação por todos os diretamente envolvidos com o Módulo CCT Aéreo, sejam eles Agentes de Cargas, Companhias Aéreas e Aeroportos.

- a) Essa situação também envolve alguns auditores-fiscais da Receita Federal quanto à preparação para sanear eventuais dúvidas dos intervenientes privados.

- b) Nesse caso, os usuários consideraram que mais treinamentos conjuntos com todos os envolvidos seriam bem-vindos, bem como fóruns para solucionar dúvidas ou erros mais recorrentes.
 - c) Dois destaques relacionados a esse tópico indicados com constância durante o webinar: erros de lançamento de dados por parte de Agentes de Cargas e Companhias Aéreas; funcionários dos Aeroportos que não sabem sanar dúvidas.
- Quanto ao preparo dos colegas da RFB, aqui estamos tratando de erros que dependem de conhecimento de regras de negócio do sistema, ou seja, que dependem de entender a especificação do sistema, de ter acesso a essa especificação, pois, nesse caso, os mais preparados são aqueles que fazem parte da equipe de especificação do sistema. Quem faz parte dessa equipe está procurando ajudar a resolver esses problemas que estão ocorrendo nas unidades e repassando esse conhecimento a outros colegas para que também possam atuar. Só não conseguem trazer a solução de forma mais rápida porque o volume de e-mails relacionados e não relacionados com problemas de CCT está alto.
 - Com relação aos treinamentos dos intervenientes privados, a fase de treinamento já passou. “Treino agora é jogo”. Não estão previstos mais treinamentos, até porque a equipe da RFB está apagando incêndios, então é impossível disponibilizar um treinamento. Lembrando também que a equipe que tratava do MANTRA continua em operação, visto que o mesmo ainda não foi desligado. A equipe do CCT é nova, e na medida da necessidade foi agregando colegas. Logo, é uma dificuldade de transição importante para considerar.

56-A O CCT Importação é um sistema inteligente e reforça o paralelismo na execução das etapas, mas quando ocorre um erro, não pode prejudicar o contribuinte por gerar um atraso muito grande na solução e correção para ser possível dar sequência com o fluxo do processo objetivando a liberação e entrega da carga ao importador. Precisamos ter um prazo de/ 24h para solucionar todo o tipo de problema, e na minha opinião, falta gente nos aeroportos/recinto alfandegados, e porque não na RFB também, para solucionar os problemas, então as soluções precisam também ser automatizadas.

- Da parte da Receita Federal, algumas funcionalidades no CCT estão exigindo ajustes e correções. Enquanto esses ajustes e correções não forem feitos, não vai ser possível tratar de uma forma rápida determinados casos, simplesmente por não ser possível realizar localmente os ajustes na carga e, para que tais casos sejam ajustados, muitas vezes há necessidade de provocar o SERPRO.

- Entretanto, a maioria dos casos diz respeito a erros cometidos pelos intervenientes, sejam Companhias Aéreas, sejam Agentes de Carga ou mesmo as Concessionárias, que podem ser tratados diretamente pelos servidores da RFB na unidade.
- Todos possuem parcela de responsabilidade, inclusive a RFB pois o CCT está com algumas falhas que têm que ser corrigidas. Então o ideal seria que não houvesse falhas, e que não houvesse necessidade de se estabelecesse um prazo de 24 horas para sua correção. Espera-se que a curva de aprendizado seja rápida e poucos erros sejam cometidos ao passar do tempo.

57. Os Despachantes Aduaneiros precisam enviar o Extrato do CCT às Transportadoras Rodoviárias para que elas consigam dar prosseguimento ao trânsito aduaneiro, visto que:

- a) A API, para esse elo, foi disponibilizada sem tempo hábil de adaptação por parte da área de sistemas;
 - b) Os dados disponíveis não são suficientes para dar sequência ao processo.
 - c) Após o registro da DTA, o vínculo não é mais visível; somente é possível o acesso pelo Mantra.
 - d) Não seria possível o Agente de Cargas possuir as informações, através de API, da seção "Viagem"? Destaca-se que esse interveniente possui acesso aos dados através de "tela".
- A partir da Release Reno, a consulta resumida está aberta para todo usuário do Portal Único. A Receita Federal discorda que os dados disponíveis não sejam suficientes para dar sequência ao processo.
 - No caso do "após o registro da DTA", o Perfil Importador pode consultar se o trânsito está sendo realizado pelo Master. Basta o Importador ou o Despachante Aduaneiro saber a qual Master o House está associado e realizar a consulta resumida por aquele número de conhecimento. Se o resultado da consulta apresentar a situação "em trânsito terrestre, significa que o MAWB está em trânsito. Então é visível tanto pelo House, através da consulta da situação atual do conhecimento, quanto através da consulta resumida, se o trânsito for pelo Master.
 - Não vai haver uma API para que o agente de cargas consulte a viagem. É somente por tela mesmo que vai ser disponibilizado.

58. Sobre o acesso à consulta do Master: os Despachantes Aduaneiros precisam desse acesso para conseguir analisar a situação das cargas com destino final em outro aeroporto; assim, seria possível analisar o que pode estar causando problema. A maioria das

Companhias Aéreas e dos Agentes de Cargas não têm mais atendido aos Despachantes Aduaneiros e aos Importadores em relação aos problemas de lançamento no CCT Aéreo.

- Ele consegue pela consulta resumida, lançada na Release Reno. É possível visualizar se a carga chegou, se foi manifestada, se está recepcionada. Depende do momento que for realizada a consulta, trará o status daquela carga naquele momento.

59. Quando um processo tem destino final em outro Aeroporto, com trânsito aéreo, o Perfil Importador não consegue consultar o andamento do trânsito até que o mesmo chegue ao Destino final, com a recepção. Isso gera uma dependência do Agente de Cargas manter informado o Importador / Despachante Aduaneiro. Seria possível aprimorar essa visualização?

- Mesma resposta, verificar a consulta resumida.

60. Inexistência de API para os Despachantes Aduaneiros, visto que uma boa parcela deles que atua em Guarulhos e em Viracopos, lida com vários embarques de modo simultâneo. O acesso por tela para esses é demorado e moroso.

- O Despachante Aduaneiro consegue visualizar no “Consulta a Cargas por Parâmetro” todas as cargas que estão no CCT consignadas aos Importadores que ele possuir vínculo de representação no Radar. Não existe perspectiva de disponibilizar uma API específica para esse interveniente para atender a essa solicitação.

61. Sabemos que o Mantra permitia uma variação de peso de carga de até quase 20% sem apontar a indisponibilidade 22. Com o CCT, no caso de uma variação acima de 5%, é necessário retificar o peso, pois o Regulamento Aduaneiro indica 5% como o limite máximo de tolerância. Há alguma previsão de alteração da base normativa para aumentar a tolerância de 5%, ao menos, para o modal aéreo?

- Essa questão envolveria a alteração de um Decreto-Lei, então não é possível responder a isso. Essa modificação depende da administração da Receita Federal, do Ministério da Fazenda ou do próprio Congresso Federal (através de projeto de lei).

62. Após esse tempo de adaptação ao sistema, tem que ser aplicada multa para a Companhia Aérea e o Agente de Carga, pois caso contrário, os erros seguirão ocorrendo e quem está pagando o custo é o importador. Existe alguma previsão para serem aplicadas penalidades para os erros?

- O prazo legal para a RFB lançar os autos de infrações é de tem 05 (cinco) anos.

Tópico adicional

Um erro que pode culminar com o perdimento de cargas, onde o sujeito passivo do Auto de Infração será a Companhia Aérea, é a não manifestação de AWBs destinados aos Correios. Não basta informar na viagem. Os arquivos XFWBs desses conhecimentos devem ser manifestados no sistema, sob pena de perdimento.

Após a efetiva manifestação, após a chegada efetiva da aeronave e quando da entrega física da carga aos correios, a Companhia Aérea deverá, ainda, registrar a entrega intermediária desses conhecimentos à empresa de correios, transmitindo, dessa forma a responsabilidade pela carga àquele interveniente.

Os CNPJs dos Correios aptos a receberem essas entregas intermediárias na 8ª Região Fiscal, conforme o endereço do consignatário dos conhecimentos, são os abaixo indicados:

- 34.028.316/7105-85 (Ceint São Paulo) e
- 34.028.316/9395-74 (Ceint Valinhos).

Há necessidade das Companhias Aéreas verificarem com os Correios quais funcionários (CPFs) devem ser informados no evento de entrega intermediária.