

INTRODUÇÃO

Nos dias atuais, torna-se patente que o comércio internacional possui grande importância na economia de um país, visto que os países desenvolvidos possuem em sua motriz econômica o desenvolvimento do comércio entre as nações.

Nóbrega e Ribeiro (2016) tratam de forma explícita sobre a importância da integração econômica, no aspecto financeiro e comercial, para tanto utilizando lição de Frankel (2010) apresentam que a integração comercial: *“...permite maior absorção de tecnologias de ponta e de melhores práticas de gestão internacional, contribuindo fortemente para a inovação e redução de custos.”*

Em consonância com a integração econômica advém a necessidade de sempre ter em mãos a importância do regime multilateral de comércio. Oliveira (2013) define o regime multilateral de comércio como sendo formado por *“...princípios, normas, regras e procedimentos de tomadas de decisões em torno dos quais as expectativas dos atores convergem acerca das relações comerciais internacionais”*.

Assim, seja pelo aspecto econômico ou pela necessidade de adequar-se ao regime multilateral de comércio, qualquer tipo de desburocratização a ser implantada pelos Estados que significa um incremento na atividade comercial, extraíndo vantagens para os órgãos públicos ou privados atingidos por esta.

Ocorre que, tal fiscalização e liberalização deve ser zelada e daí aparece a OMC como este órgão de controle e outrossim, de condução dos países aos meios de facilitação comercial, visando a colaboração entre os Estados, aliado ao fato de que efetivamente a Organização Mundial do Comércio é o órgão institucionalizador do regime multilateral.

E esta cooperação e facilitação comercial acima citadas surge com grande força na consecução do Acordo de Facilitação Comercial (AFC), acordo este criado sob os auspícios da Organização Mundial do Comércio, que fortalece as atividades portuárias em geral e por imediato desenvolver ainda mais as atividades no maior porto brasileiro e da América Latina, qual seja, o Porto de Santos, podendo se tornar uma mola propulsora para o desenvolvimento econômico brasileiro.

No primeiro capítulo deste artigo, utilizando como metodologia de trabalho o método de pesquisa e levantamento de dados, serão apresentados a OMC, principal foro e órgão internacional do comércio, que deve buscar a difusão do comércio internacional, buscando atingir o “livre comércio”, pilar da OMC, surgindo daí, como medida vital para o comércio internacional, a adoção das normas do Acordo de Facilitação de Comércio.

O segundo capítulo trata da importância do Acordo de Facilitação do Comércio para as atividades portuárias, analisando o principal porto do Brasil, o Porto de Santos, apresentando a pujança do mencionado porto e como as normas do Acordo de Facilitação de Comércio aliado aos investimentos que podem ser feitos por todos os envolvidos será de extrema importância não só para a eficiência na movimentação das mercadorias, mas para o crescimento da economia brasileira, dependente de uma boa movimentação no comércio exterior.

Por fim, em sede de considerações finais, o artigo tem como escopo e pretende trazer à lume a necessidade de se alinhar as principais normas de comércio internacional, as regras de facilitação comercial e a modernização de toda a atividade portuária, tornando-se límpido e cristalino que um comércio exterior desenvolvido e facilitado incrementa a economia de um país.

01. A ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC) E O ACORDO DE FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO (AFC). NOÇÕES GERAIS.

A OMC é o principal foro e órgão internacional de regulamentação, defesa e pacificação comercial e, por meio de negociações multilaterais e plurilaterais busca a evolução do comércio internacional, objetivando a liberalização segura do comércio global, visando um crescimento e o desenvolvimento econômico mundial.

Possui, como herança do GATT¹, um conjunto de princípios fundadores da regulamentação multilateral do comércio, quais sejam: a) o da nação-mais-favorecida: um Membro da Organização Mundial do Comércio deve estender aos seus parceiros comerciais qualquer concessão, benefício ou privilégio concedido a outro Membro; b) do tratamento nacional: pelo qual um produto ou serviço importado deve receber o mesmo tratamento que o produto ou serviço similar quando entra no território do Membro importador (princípio da não discriminação); c) da transparência: os Membros devem dar publicidade às leis, regulamentos e decisões de aplicação geral relacionados a comércio internacional, de modo que possam ser amplamente conhecidas por seus destinatários.

Como bem define Amaral Junior (2008): “... OMC forma um sistema de regras, com lógica própria e princípios específicos, que regula a interdependência e permite as operações econômicas no mundo globalizado”.

¹ General Agreement Trade and Tariffs – Acordo Geral de Comércio e Tarifas.

Ressalte-se que: *“L’OMC est tenue de coopérer, dans le cadre de ses activités, avec le Fonds monétaire international et la Banque mondiale “en vue de rendre plus cohérent l’élaboration des politiques économiques au niveau mondial (Article III: 5 de l’Accord de Marrakesh)”*. Cependant, la seule politique dont s’occupe directement l’OMC est la politique commerciale”² Luff (2004).

Assim, resta claro que o objetivo primordial da OMC é promover o comércio internacional a se desenvolver de forma segura, transparente e previsível.

Além dos três princípios basilares supra citados, a Organização Mundial do Comércio defende (OMC, 2017): a) um maior incentivo ao comércio internacional através da redução de barreiras tarifárias e não tarifárias; b) transparência das empresas; c) mais competitividade, desencorajando a práticas "desleais" de comércio internacional como o subsídio à exportação e o dumping, através da imposição de direitos adicionais de importação, calculados de forma a compensar os danos causados por práticas comerciais desleais; d) benefícios para os países menos desenvolvidos; e) por fim, a proteção ao meio ambiente, evitando apenas o protecionismo.

A fonte do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC) foi a primeira Conferência Ministerial³ da OMC, a de Singapura (1996) onde houve a discussão de, como bem explicitado por Barral (2007), “novos temas de comércio internacional”, quais sejam: concorrência, investimentos, governamentais e facilitação do comércio, sendo que, no caso da facilitação de comércio, os Estados Membros, durante a mencionada Conferência, comprometeram-se a: *“realizar estudos exploratórios e analíticos, baseados no trabalho de outras organizações internacionais relevantes, sobre a simplificação de procedimentos de comércio, visando avaliar o escopo das normas da OMC nessa área”*.

O tema “facilitação do comércio” ser introduzido na agenda multilateral de negociações comerciais a partir de 2001, com o lançamento da Agenda de Doha para o Desenvolvimento, onde ficou estipulado que o Conselho de Comércio de Bens da OMC *“...reverá e, se for o caso, esclarecerá e aprimorará aspectos relevantes dos Artigos V (Liberdade de Trânsito), VIII (Tarifas e Formalidades Relacionadas à Importação e Exportação) e X (Publicação e Administração de Normas Comerciais) do GATT 1994 e*

² Tradução livre do Autor: “ A OMC tem necessidade para cooperar, no âmbito das suas atividades, com o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial "a fim de torná-lo mais coerente com a elaboração das políticas económicas a nível mundial (Artigo III, item 5 do Acordo de Marrakesh)". No entanto, a única política que a OMC se ocupa diretamente é a política comercial”.

³ Conferência Ministerial: instância máxima composta pelos Ministros das Relações Exteriores ou de Comércio Exterior dos Membros;

identificará necessidades e prioridades de facilitação de comércio dos membros, particularmente de países de menor desenvolvimento relativo e em desenvolvimento.”

E, apenas na vigência da IX Conferência Ministerial, em Bali (Indonésia), o Conselho Geral da OMC aprovou, em antecipação aos demais assuntos da Rodada, juntamente com seu anexo, o Acordo sobre a Facilitação de Comércio (AFC), através de uma emenda inserta no Anexo 1A do Acordo da OMC, constituindo-se o primeiro documento a ser incluído na lista de acordos da OMC desde a sua criação.

Houve um consenso entre os Membros da OMC que procedimentos e métodos administrativos aduaneiros complexos, demasiadamente burocráticos e com pouca transparência podem prejudicar operações de comércio internacional, afetando o chamado “livre comércio”, um dos pilares da OMC.

O Acordo de Facilitação do Comércio abrange medidas para modernizar a administração aduaneira, além de ações para simplificar e dinamizar os procedimentos de comércio exterior, afora a possibilidade de cooperação entre os Membros na prevenção e combate a delitos aduaneiros, bem como no oferecimento de assistência técnica e capacitação, além de tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento e de menor desenvolvimento, visando precipuamente superar barreiras administrativas, podendo aí se entender a necessidade de mitigação das barreiras não tarifárias.

Além disso, o Acordo de Facilitação do Comércio abarca negociações sobre barreiras tarifárias, que envolvem a redução dos impostos incidentes sobre produtos importados, com o mesmo objetivo de liberalização do comércio internacional, onde, outrossim cada membro da OMC deve publicar prontamente e facilitar o acesso a todas as regras para classificação e determinação de valor aduaneiro (o Acordo também estipula que os aderentes possibilitem o envio e processamento eletrônico de documentos que permitam a partes interessadas recorrer de imputações aduaneiras, além de propor modificações sobre a sistemática adotada pelo Acordo de Facilitação do Comércio), a informação completa sobre procedimentos de trânsito e todas as tarifas aduaneiras, tributos e medidas administrativas sobre exportações e importações.

Existem estimativas consistentes da OMC (OMC, 2013) de que o Acordo de Facilitação do Comércio pode reduzir os custos comerciais entre US\$ 350 bilhões e US\$ 1 trilhão, além de gerar um aumento de US\$ 33 bilhões a US\$ 100 bilhões nas exportações anuais globais e de US\$ 67 bilhões no PIB global (Portal da Indústria, 2013).

Hufbauer e Schott (2013) ressaltam que o aumento estimado de US\$ 950 bilhões no comércio bilateral resultante da adoção de medidas significativas de facilitação de comércio resultaria em um aumento de aproximadamente US\$ 440 bilhões no PIB. Para os países em desenvolvimento, o aumento estimado de US\$ 1 trilhão no comércio bilateral resultaria em um aumento de US\$ 520 bilhões no PIB. No total, a expansão potencial do comércio decorrente de um acordo abrangente de facilitação poderia se traduzir em um aumento de US\$ 960 bilhões por ano no PIB global.

O Acordo de Facilitação do Comércio está em pleno vigor desde 22 de fevereiro de 2017, quando completado o número de 2/3 dos 164 membros da OMC necessários para a sua ratificação, frisando-se que, no último dia 16 de Maio do corrente ano, houve o primeiro encontro dos membros do Acordo de Facilitação do Comércio, onde houve a escolha do Embaixador sueco, Daniel Blockert para ser o “chair” do Comitê criado, onde de forma clara expôs: *“We have finally reached the stage where our collective engagement over the past years is bearing fruit. In doing so, we are testimony of what can be achieved – even under challenging circumstances – when working in coalitions of a common cause.”*⁴

Ao demais, outra organização internacional de grande relevância para a implementação do Acordo de Facilitação de Comércio é a OMA (Organização Mundial das Aduanas), que segundo Giffoni (2012):

*“...est donc um organisme technique qui étudie et s’efforce de résoudre les problèmes douaniers à un niveau mondial. Son action, qui complète l’action du GATT/OMC consiste à améliorer et à harmoniser le fonctionnement des douanes en vue de faciliter le développement du commerce international.”*⁵

⁴ Tradução livre: “Finalmente chegamos a fase onde nosso compromisso coletivo ao longo dos últimos anos está dando resultados. Fazendo, somos o testemunho do que pode ser alcançado – mesmo sob circunstâncias desafiadoras – quando se trabalha em união de uma causa comum.”

⁵ Tradução livre: “...organização que estuda e se esforça para resolver problemas aduaneiros em âmbito global. Sua ação, com a cooperação do GATT/OMC é melhorar e harmonizar para a facilitação do desenvolvimento do comércio internacional”.

A Organização Mundial das Aduanas, criada em 1952, criado sob o nome de Conselho de Cooperação Aduaneira, é um organismo intergovernamental independente, cujo escopo é melhorar a eficácia das administrações aduaneiras. Representa, hoje, 181 administrações aduaneiras que corresponde, aproximadamente, a 98% do comércio mundial, tornando-se importante porta-voz e fórum de discussão da comunidade aduaneira internacional. Atualmente, possui como Secretário Geral, o japonês Kunio Mikuriya.

Dentro do seu organograma, a Organização Mundial das Aduanas possui a Divisão de Controle e Facilitação Comercial, chefiada pela estadunidense Ana Hinojosa. Esta divisão, inclusive, ante a importância do Acordo de Facilitação de Comércio e sua intrínseca relação com os assuntos tratados pelo mencionado Acordo criou um grupo de trabalho (GTAFE – Groupe de Travail de l'Accord sur la Facilitation des Échanges⁶) que tem como objetivos principais:

“analyser, préparer et évaluer les actions et mesures pertinentes liées aux aspects pratiques permettant de répondre aux attentes suscitées par l'AFE de l'OMC; et présenter à temps à la Commission de politique générale, au Comité technique permanent et au Comité du Renforcement des capacités, le cas échéant, des rapports qui : a. déboucheront sur des recommandations du GTAFE fondées sur une analyse des évaluations des besoins et incluant l'assistance technique, et b. décriront les activités de l'OMD en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités dans le cadre du soutien à la mise en œuvre de l'AFE de l'OMC; • mettre sur pied et tenir à jour un plan de travail annuel, assorti de calendriers, pour les activités ayant trait à l'AFE.”⁷

⁶ Tradução livre: Grupo de Trabalho sobre o Acordo de Facilitação de Comércio.

⁷ Tradução livre: “..analisar, preparar e avaliar as ações e medidas relevantes relacionadas com os aspectos práticos para atender às expectativas levantadas pela OMC; atender a política da Comissão, o Comitê Técnico permanente e a Comissão da capacitação, se houver, dos relatórios que (a) resultará em recomendações do GTAFE baseado na análise das avaliações de necessidades, incluindo assistência técnica e (b) descrever as atividades da OMA

Pode-se dizer que, a implantação da ideia de facilitação do comércio possui grande relevância ao estudar a União Europeia que foi iniciada a sua formação através de uma união aduaneira, que hoje, apesar do temido avanço protecionista em alguns de seus membros, ainda trata do assunto com grande importância. Tal fato é analisado por maestria por Giffoni (2012):

*“La politique douanière de l’Union se doit de protéger la production nationale, mais elle doit tenir compte également des différentes exigences des entreprises, telles que l’amélioration qualitative de la production des marchandises, le progrès technique, l’approvisionnement de certaines matières premières, la promotion des exportations, les exigences des consommateurs et de l’environnement”.*⁸

Continua: *“C’est ainsi que le progrès économique et technologique, basé sur une concurrence internationale efficace, est assuré, et qu’on offre les meilleurs produits et un environnement sain aux consommateurs”.*⁹

Em seu preâmbulo, o Acordo de Facilitação do Comércio que, ressalte-se, está em pleno vigor desde 22 de fevereiro de 2017, quando completado o número de 2/3 dos 164 membros da OMC necessários para a sua ratificação, expõe de forma clara os objetivos pretendidos e desejados pelo Acordo, ou seja, aprimorar os relevantes aspectos dos Artigos V, VIII e X do GATT/94 com vistas a tornar mais ágil a circulação, a liberação e o despacho aduaneiro de bens, inclusive bens em trânsito. Ao demais, dentro de um de seus objetivos, procura reconhecer as necessidades próprias dos países em desenvolvimento e, especialmente, de países de menor desenvolvimento, visando o incremento de assistência e o apoio nesta área para efetiva aplicação dos objetivos do Acordo de Facilitação do Comércio.

assistência técnica e capacitação no âmbito do apoio à implementação da época da OMC; estabelecer e manter um plano de trabalho anual, com calendários, para as atividades relacionadas ao AFC.

⁸ Tradução livre: “A política aduaneira da União é para proteger a produção nacional, mas ele também deve levar em conta exigências diferentes de negócios, como a melhora qualitativa da produção de bens, o progresso técnico, o provisionamento de algumas matérias-primas, a promoção das exportações, as exigências dos consumidores e do meio ambiente”.

⁹ Tradução livre: “Assim o progresso econômico e tecnológico, base eficaz em um rival internacional, é garantido, e aquele oferece aos consumidores os melhores produtos e um ambiente saudável.”

Por fim, no mesmo preâmbulo, o Acordo de Facilitação do Comércio reconhece e determina a necessidade de cooperação efetiva entre os Membros em questões relativas à facilitação do comércio e ao cumprimento das formalidades aduaneiras, estando dividido em três seções:

A Seção I abrange os Artigos 1 a 12, onde no Artigo 1º. dispõe sobre as informações a serem publicadas pelos Membros, incluindo as disponíveis na “internet”, centros de informação e notificações ao Comitê de Facilitação sobre os elementos, visando a transparência entre os Membros. Por sua vez, o Artigo 2º. preconiza a obrigação de cada Membro de conceder oportunidade para formular comentários e informação antes da entrada em vigor de alteração de leis e regulamentos relacionados com a circulação, liberação e despacho aduaneiro.

O Artigo 3º. estipula que cada Membro emitirá, de modo razoável e em prazo pré-determinado, uma solução antecipada para o requerente que tenha apresentado um requerimento por escrito sobre a consulta estipulada no artigo 2º.

Já, o Artigo 4º. trata de procedimentos de revisão por parte de cada Membro para qualquer pessoa para quem a Aduana emita uma decisão administrativa. Em seguida, o Artigo 5º. dispõe sobre outras medidas para aumentar a imparcialidade, a não discriminação e a transparência, abrangendo notificações de controles ou inspeções reforçadas, retenção e procedimentos de teste, vindo o artigo 6º. abordar disciplinas sobre taxas e encargos incidentes sobre a importação ou exportação e sobre penalidades, matéria de extrema relevância para o desenvolvimento do comércio exterior em qualquer parte do mundo.

Em seguida, o Artigo 7º. delibera sobre a questão da liberação e despacho aduaneiro de bens, a competente simplificação, incluindo disposições sobre processamento antecipado, pagamento eletrônico, separação entre a liberação dos bens e a determinação final dos direitos aduaneiros, tributos e encargos, gestão de risco, auditoria pós-despacho aduaneiro, estabelecimento e publicação do tempo médio de liberação, medidas de facilitação comercial para operadores autorizados, remessas expressas e despacho prioritário para bens perecíveis, outra medida tão importante quanto aquelas trazidas pelo artigo 6º. acima mencionado, podendo ser considerada vital para o crescimento do comércio exterior.

A seguir, o Artigo 8º assevera que cada Membro garantirá a cooperação e coordenação entre autoridades e órgãos responsáveis por controles de fronteira e por procedimentos relacionados com a importação, a exportação e o trânsito de bens.

Pela letra do Artigo 9º., que trata sobre o trânsito aduaneiro de mercadorias e a necessidade de sujeição de todos os Membros a este regime aduaneiro especial, estipulando a necessidade de que cada Membro permita que bens destinados à importação circulem dentro de

seu território, sob controle aduaneiro. O Artigo 10 lida com formalidades relacionadas à importação, exportação e trânsito, compreendendo a uniformidade na documentação pertinente ao uso de normas internacionais, a inspeção pré-embarque, procedimentos comuns de fronteira e sobre a admissão temporária de bens. O Artigo 11 trata da liberdade de trânsito de passagem de bens. Em seguida, por fim, o Artigo 12 dispõe sobre medidas para promover o cumprimento e a cooperação aduaneira, mais uma vez outra medida de notável peso para o comércio entre as nações.

Consta ainda pelo Acordo de Facilitação do Comércio que os países desenvolvidos devem implementar todos os compromissos da Seção I imediatamente, sendo concedido para os países em desenvolvimento prazos mais longos.

De fato, a aplicação do Acordo concederá aos exportadores, previamente ao desembarque, acesso mais desimpedido às informações sobre procedimentos de trânsito, tributos e encargos, classificação de mercadorias e restrições de importação nos países de destino, elementos nem sempre disponíveis em todos os países.

Na mesma direção está o preceito de que os tributos e encargos aduaneiros só podem ser cobrados em um valor proporcional ao serviço. Especialmente relevantes para a economia mundial são os dispositivos voltados para a redução da burocracia nas operações de comércio exterior, como os que preconizam um desembaraço aduaneiro mais rápido e mais barato, inclusive a possibilidade de desembaraço aduaneiro pré-desembarque.

A Seção II encerra os Artigos 13 a 22, abrangendo prazos, formas e condutas a serem aplicadas e adotadas pelos países desenvolvidos e de menor desenvolvimento para implementação do Acordo de Facilitação do Comércio, inclusive com a categorização dos membros consoante a sua capacidade técnica de adesão ao Acordo.

Por fim, a Seção III contém apenas dois artigos, o 23 e o 24. O Artigo 23 cria, de forma salutar, um Comitê de Facilitação do Comércio, com a finalidade de proporcionar aos Membros a oportunidade de realizar consultas sobre qualquer matéria relacionada ao funcionamento do Acordo, e no último artigo (Artigo 24 (Disposições Finais)), preconizar que todas as disposições do presente Acordo são vinculantes para todos os Membros, que os Membros de uma união aduaneira ou de um arranjo econômico regional poderão adotar abordagens regionais que auxiliem na implementação de suas obrigações nos termos do Acordo, inclusive pelo estabelecimento e utilização de órgãos regionais, que, sem prejuízo da nota interpretativa geral do Anexo 1A do Acordo Constitutivo da OMC, nada neste Acordo será interpretado no sentido de limitar as obrigações dos Membros no âmbito do GATT 1994 ou será interpretado no sentido de depreciar os direitos e obrigações dos Membros no âmbito do Acordo sobre Barreiras

Técnicas ao Comércio e da Aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias, que todas as exceções e isenções no âmbito do GATT 1994 aplicam-se aos dispositivos do presente Acordo, que, eventuais renúncias e derrogações aplicáveis ao GATT 1994 ou a qualquer parte dele, concedidas de acordo com os parágrafos 3.º e 4º do Artigo IX do Acordo OMC e as suas eventuais alterações a partir da data de entrada em vigor do presente Acordo, aplicam-se aos dispositivos do presente Acordo; os dispositivos dos Artigos XXII e XXIII do GATT 1994, tal como definidos e aplicados pelo Entendimento sobre Solução de Controvérsias, serão aplicados às consultas e à solução de controvérsias no âmbito do presente Acordo salvo disposto em contrário expressamente no presente Acordo e, finalizando, não poderão ser feitas reservas em relação a qualquer das disciplinas do presente Acordo sem o consentimento dos demais Membros.

Assim, o Acordo de Facilitação do Comércio contempla, de forma absolutamente límpida, medidas para modernizar a administração aduaneira e simplificar e agilizar os procedimentos de comércio exterior, além de possibilitar a cooperação entre os Membros na prevenção e combate a delitos aduaneiros, bem como no oferecimento de assistência técnica, capacitação e tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento e de menor desenvolvimento relativo, promovendo a negociação de um Acordo voltado para a superação de qualquer barreira administrativa, entenda-se, desde que não afete a soberania do país, ao comércio internacional, criando um ambiente favorável as importações, exportações e trânsito de bens.

Moisé e Sorescu (2013) entendem que o Acordo de Facilitação de Comércio afetará particularmente os países em desenvolvimento, pois segundo a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) houve a comprovação de que os países de renda média-baixa são os que mais têm a ganhar com uma abrangente aplicação do Acordo de Facilitação do Comércio, podendo reduzir em 15,5% os custos comerciais arcados por esse grupo de países, sendo que os países de baixa renda poderão ter uma redução de aproximadamente 14,5%, alcançando nos países de renda média e alta o importe de 13,2% de diminuição dos custos comerciais, vindo, Orliac, Moisé e Minor (2011) estipulam que os países integrantes da OCDE podem conseguir uma minoração na casa dos 10%.

A Organização Mundial do Comércio, em seu recentíssimo “Annual Report 2017”, expôs no Capítulo “Implementation and Monitoring” do supramencionado Relatório que:

“Full implementation of the TFA is forecast to slash WTO members’ trade costs by an average of

14.3 per cent. The Agreement is expected to reduce the time needed to import goods by over a day and a half to export goods by almost two days, representing a reduction of 47 per cent and 91 per cent over the current average.”¹⁰

Ainda, no mesmo Relatório Anual, a OMC acredita que, em 2030, o Acordo de Facilitação poderia adicionar 2.7 pontos percentuais por ano no crescimento do comércio mundial e mais de meio ponto percentual por ano no produto interno bruto mundial.

No Brasil, o desenvolvimento passa pelas atividades de comércio internacional. Thorstensen (2011) aduz que: “...o País ocupa posição de destaque entre os vinte maiores países exportadores e importadores de bens”. Em continuação, expressa: “No cenário interno, as atividades ligadas ao comércio vêm crescendo e, atualmente, representam cerca de 25% do PIB”.

Alinhando o entendimento da importância do Acordo de Facilitação do Comércio para as trocas internacionais, deve se mencionar o “Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade”, conhecido como “GFP”, administrado por um Comitê formado pela Câmara de Comércio Internacional, a Organização Mundial das Aduanas, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, a Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa, a Organização de Desenvolvimento Industrial das Nações Unidas, o Centro de Comércio Internacional e o Banco Mundial, sendo composto por qualquer parte interessada no tema, seja ela de natureza pública ou privada, que tem como objetivo alcançar melhorias significativas no transporte e da facilitação do comércio, além de projetar e realizar programas específicos para atingir o escopo pretendido.

Assim, tais medidas que contribuam para o fortalecimento do comércio internacional são bem-vindas, sendo o Acordo de Facilitação do Comércio um instrumento de grande valia para o desenvolvimento dos países aderentes ao acordo e obviamente para o Brasil. E este desenvolvimento para a economia nacional passa necessariamente pela modernização das atividades portuárias, atividade vital para que a facilitação se concretize e torne real o objetivo pretendido no Acordo de Facilitação do Comércio, e no Brasil, esta facilitação deve atingir de

¹⁰ Tradução livre: “A implementação completa do Acordo de Facilitação do Comércio prevê a redução de custos de comércio entre os membros da OMC de, aproximadamente, 14,3 por cento. O acordo deverá reduzir o tempo necessário para importar mercadorias por mais de um dia e meio e para exportar mercadorias em quase dois dias, representando uma redução de 47 por cento e 91 por cento acima da média atual.

forma benéfica o principal porto deste país, local de entrada e saída de mercadorias, o Porto de Santos.

02.. A IMPORTÂNCIA DO ACORDO DE FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO PARA AS ATIVIDADES PORTUÁRIAS. UMA ÊNFASE NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E AO MEIO AMBIENTE. ANÁLISE DO PORTO DE SANTOS.

Os portos são estratégicos para o país porque constituem uma das principais infraestruturas de apoio ao comércio exterior.

Justen Filho (2006) define que:

“os portos são infraestruturas necessárias ao transporte aquaviário de bens e pessoas, tendo crescido em importância em razão do desenvolvimento do comércio internacional, mostrando-se, atualmente, essencial para a política econômica nacional de importação e exportação”.

No Brasil, hoje, as atividades portuárias estão sob a égide da Lei 12.815/13, regulamentado pelo Decreto 8.033/13, que sofreu interessante mudança com o recente Decreto 9048/17, sendo que, no Brasil, o porto que retrata a força portuária na economia nacional é o Porto de Santos.

O Porto de Santos, localizado nos municípios de Santos e Guarujá, no Estado de São Paulo, com uma área de 7,8 milhões de metros quadrados e 59 quilômetros de dutos, contando com 46 terminais, vindo a sua hinterlândia (área de influência econômica) representar mais de 50% do PIB do Brasil, envolvendo os estados de SP, MG, GO, MT e MS, tendo como Autoridade máxima, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), sociedade de economia mista criada pela União.

Durante o primeiro trimestre de 2017, o Porto de Santos atingiu a marca de 27.903.506 toneladas de cargas movimentadas, movimentação recorde para o período em comparação a períodos anteriores, vindo as exportações atingiram 19.663.950 toneladas e as importações registraram volume de 8.239.556 toneladas, resultado 18% superior ao acumulado no primeiro trimestre de 2016.

E toda essa pujança será dilatada com a implantação das normas do Acordo de Facilitação do Comércio, pois, certamente, a movimentação das cargas será feita de forma mais

rápida e isto acarretará em uma necessidade de maior agilidade nas atividades portuárias para poder operacionalizar as mercadorias de entrada ou saída, eficiência esta que não pode ser considerada somente levando-se em conta suas atividades inerentes, mas também toda a cadeia que o cerca, pois de nada adiantaria possuir equipamentos modernos e trabalhadores portuários (avulsos ou não) competentes e especializados se os órgãos de controle e fiscalização como a Receita Federal ou as Alfândegas, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Ministério da Saúde através de sua agência reguladora (ANVISA) e os intervenientes em comércio exterior, como importadores, exportadores, transportadores, despachantes aduaneiros, dentre outros, não estarem inseridos nesta dinâmica necessária para a evolução da economia nacional, isto é, os órgãos anuentes juntamente com a Autoridade Aduaneira, além dos intervenientes do comércio exterior, cada vez mais, procuram se adequar à nova realidade do comércio internacional, onde a facilitação do comércio se torna imperioso para o desenvolvimento da economia nacional.

Além do acima exposto, a facilitação do comércio que vem sendo implantada, cada vez mais, apesar de assustar o número, no Porto de Santos está ligada aos sistemas utilizados no Porto de Santos, como o SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior), sistema informatizado que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle de comércio exterior brasileiro; o MANTRA (Sistema Integrado de Gerência e Manifesto do Trânsito e do Armazenamento) que permite acelerar as operações de comércio exterior e o tempestivo acompanhamento do movimento de saída e entrada de mercadorias no País; o MERCANTE (Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)), sistema este de responsabilidade das agências marítimas que inserem os dados relativos às operações de transportes aquaviários; o Supervia Eletrônica de Dados (SED), que consiste na informatização dos serviços da Autoridade Portuária, mantendo informações atualizadas do movimento de mercadoria do Porto de Santos; o DTE (Sistema de Dados Eletrônicos), que permite: (i) a atracação de navios no Porto, (ii) a transferência dos contêineres para os Recintos Alfandegados, (iii) autorização da desova dos contêineres, (iv) o controle de estoque nos Recintos e do controle dos contêineres;

Ademais, no Porto de Santos, ainda adota-se a Janela Única Portuário, sistema de informação portuário desenvolvido pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) que permite a total integração dos dados dos sistemas de operação dos terminais e recintos alfandegados, sendo possível acompanhar todas as etapas percorridas pela carga, desde o canal marítimo de acesso ao porto até a saída do recinto alfandegado, frisando que, esse sistema encontra-se totalmente integrado como os órgãos anuentes como o Ministério

da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), aliado a Receita Federal e a Secretaria da Fazenda/SP (ABTRA, 2017).

Ao demais, ressalte-se que, internamente, a Alfândega, visando implantar um dinamismo maior, precipuamente na operação de importação, atua através de um forte sistema tecnológico, além de práticas de fiscalização e controle, como a utilização dos escâneres para verificação das cargas.

Hoje, na importação, processo mais moroso do que a exportação, ante o seu trâmite regulamentar que, merece ser revisto, em média, segundo dados oferecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil em estudo apresentado no final de 2015, denominado “Estudo e Análise dos tempos do Despacho de Importação no modal marítimo no Brasil”, uma mercadoria demora em média, nos portos nacionais, 14,39 dias para ser entregue ao importador, sendo que, no Porto de Santos, em média, tem prazo menor, 12,8 dias.

Mas, com a devida vênia e respeito ao estudo apresentado, os intervenientes diretos na importação sentem que o prazo é um pouco maior, girando em torno de 15 a 17 dias¹¹, ressaltando que, os prazos apresentados pelo estudo foram elaborados baseados em uma importação onde o despacho aduaneiro tenha sido parametrizado no canal verde de conferência física.

Assim, ante a crescente força da atividade portuária, precipuamente do Porto de Santos na economia nacional, aliado as bem alinhadas normas do Acordo de Facilitação do Comércio, que por todas as suas regras, acima expostas, vem ao encontro a este objetivo de unir a modernização das atividades portuárias com a simplificação das regras aplicadas à atividade de comércio exterior, inclusive os agentes de controle e fiscalização, bem como os intervenientes, o que irá diminuir e muito o tempo de entrada e saída de cargas, e representará uma maior movimentação e, com certeza, maior geração de riquezas.

Destarte, ante todo o exposto e pelo que se avizinha no cenário comercial internacional, os portos brasileiros, principalmente o Porto de Santos necessitam se adequar as

¹¹ O processo de importação somente pode ser iniciado com a “presença de carga”, que é o ato realizado pelo recinto alfandegado onde informa à Autoridade Aduaneira o desembarque da mercadoria, o que leva 02 dias, em média. Somente, após o mencionado aviso é que o importador pode iniciar o despacho de importação. Novamente, em média, o importador (com ou sem a presença de seu representante legal, o despachante aduaneiro) leva cerca de 03 dias para iniciar o procedimento que, iniciado, analisado e parametrizado para o canal verde (partindo da mesma parametrização utilizada para o estudo supra referido, dura cerca de 07 dias. Parametrizado ao canal verde, o importador deve solicitar o posicionamento da carga junto ao recinto portuário competente para transporte e efetuar os pagamentos restantes (tributos e taxas administrativas, por exemplo: armazenagem), o que dura de 05 a 7 dias, alcançando o número de dias apresentado pelo Autor.

normas do Acordo de Facilitação do Comércio para participar do novo comércio internacional: simplificado, facilitado, dinâmico e fundamental para o desenvolvimento econômico do País.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente artigo procurou-se demonstrar a necessidade de que os Estados devem ter em perseguir, como um de seus objetivos fundamentais, o desenvolvimento econômico, tendo como uma das suas bandeiras o intercâmbio de mercadorias.

Por este ponto de vista, existe a necessidade, inicialmente da construção de um sistema onde liberdade não seja confundida com libertinagem e que regras ordinárias de lealdade comercial sejam respeitadas, sendo este, como bem expressou Kiss (1996) quando ao falar da construção do direito internacional expressiu sobre “...a percepção da necessidade de regulação e a convergência de valores comuns que tornam essa regulação desejável e em seguida aceitável”.

Desta feita, aparece a OMC como organização internacional responsável por esta regulação e acreditando que, tal regulação não é burocrática, dispendiosa, morosa e, muitas vezes, inalcançável, acredita que a facilitação do comércio é o meio para que o comércio internacional se desenvolva, vindo, em respeito a um de seus fins primeiros traçados quando de sua constituição, instituir o Acordo de Facilitação de Comércio a ser adotado por todos os seus membros.

O sucesso do Acordo de Facilitação do Comércio deve alavancar o comércio multilateral, o que é bem representado por Neufeld¹², em seu “working paper”, intitulado: “THE LONG AND WINDING ROAD: HOW WTO MEMBERS FINALLY REACHED A TRADE FACILITATION AGREEMENT”¹³, expressando que:

“The success of the Trade Facilitation undertaking makes it likely that it will serve as a benchmark for other negotiating exercises. It will be difficult, for instance, to define S&D treatment in future WTO Agreements without at least considering the TF model. The inclusive, de-centralized way of conducting the talks is also

¹² Nora Neufeld é conselheira na Divisão de Revisão de Política de Comércio da OMC.

¹³ “THE LONG AND WINDING ROAD: COMO OS MEMBROS DA OMC FINALMENTE CHEGARAM A UM ACORDO DE FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO”.

likely to set new standards in the trade negotiating business.

In doing so, the new Trade Facilitation Agreement is going to have an impact not only on the Trade Facilitation universe but the WTO and the multilateral trading system as a whole.”¹⁴

E, na medida de sua leitura, constata-se que o Acordo de Facilitação do Comércio tem como um de seus objetivos, a adoção pelos aderentes de medidas que irão contribuir para o desenvolvimento econômico da nação, derivando daí a obrigatoriedade das atividades ligadas a exportação e importação, uma das molas do comércio exterior, estarem em consonância com as regras do Acordo de Facilitação do Comércio.

Daí inolvidável mencionar que a atividade portuária sofrerá grande impacto e necessitará estar pronta para atender aos ditames da facilitação comercial.

Portanto, se transportamos essas necessidades para o cenário interno, constata-se que se torna imprescindível que o Porto de Santos, maior do Brasil e hoje, novamente, maior da América Latina, cada vez mais se adeque aos ditames normativos do Acordo de Facilitação do Comércio e esteja preparado para os novos tempos do comércio internacional, podendo se tornar um porto modelo de facilitação de comércio global e com sua eficiência devidamente comprovada será um dos eixos de desenvolvimento da economia brasileira.

¹⁴ Tradução livre do Autor: "O sucesso da facilitação do comércio torna provável que servirá como referência para outros exercícios de negociação. Vai ser difícil, por exemplo, no futuro, definir o tratamento especial e de preferências dentro dos acordos da OMC, ao menos considerando este modelo de Acordo de Facilitação. A maneira inclusiva, de – centralizado de conduzir as negociações também é susceptível de estabelecer novos padrões no comércio negociação empresarial. Ao fazê-lo, o novo acordo de facilitação do comércio terá um impacto não só sobre o universo de facilitação do comércio, mas sobre a OMC e no sistema multilateral de comércio como um todo."

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABTRA. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS. <http://www.jupabtra.org.br/Sobre.aspx>

AMARAL JUNIOR, Alberto do. *A solução de controvérsias na OMC*. São Paulo : Atlas, 2008.

BARRAL, Welber Oliveira. *O comércio internacional*. Belo Horizonte : Del Rey, 2007. (Coleção Para Entender).

GIFFONI, Mauro. *La réglementation douanière de l'Union européenne – Manuel pratique des formalités et des règles douanières*. Belgique : Anthemis, 2012.

HUFBAUER, G. e SCHOTT, J. *The Payoff from the World Trade Agenda*. Instituto Peterson de Economia Internacional, relatório elaborado para a Fundação de Pesquisas da Câmara Internacional de Comércio. Abril de 2013.

JUSTEN FILHO, Marçal. *O regime jurídico dos operadores portuários no direito brasileiro*. *Revista de Direito Público Econômico – RDPE*, Belo Horizonte, v.4, n.16, p. 77-124, out. /dez. 2006, p.78.

KISS, Alexandre. *Emergence des principes généraux de droit international et d'une politique internationale de l'environnement*. In: RENS, I. *Le droit international face à l'éthique et à la politique de l'environnement*. Genève/Chêne-Bourg Geor, 1996. 286 p. p. 19-35. Coll. "SEBES".

LUFF, David. **LE DROIT DE L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE: ANALYSE CRITIQUE**. Bruxelas: Bruylant, 2004. 17 p.

MOÏSÉ, E.; SORESCU, S. *Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade*. In: *OECD Trade Policy Papers* No. 144, OECD Publishing, 2013.

MOÏSÉ, E.; ORLIAC, T.; MINOR, P. *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs*. In: *OECD Trade Policy Papers* No. 118, OECD Publishing, 2011.

NEUFELD, N.; "THE LONG AND WINDING ROAD: HOW WTO MEMBERS FINALLY REACHED A TRADE FACILITATION AGREEMENT" – "Working paper" acessado no sítio eletrônico da OMC. Acesso disponível em: https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd201406_e.pdf. Acesso em 03 de Junho de 2017.

NÓBREGA, M; RIBEIRO, ALESSANDRA; *A Economia – como evoluiu e como funciona – Ideias que transformaram o mundo*. Trevisan Editora : São Paulo, 2017.

OMC. "Annual Report 2017". SÍTIO ELETRÔNICO DA OMC. Disponível em: <file:///C:/Users/Rodrigo/Desktop/OMC%202017.pdf>. Acesso em 01 de Junho de 2017.

OMC. SÍTIO ELETRÔNICO OFICIAL DA OMC. Disponível em: <https://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/what_stand_for_f.htm> .

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

OMC. “International Trade Statistics”, disponível em https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its15_highlights_e.pdf.

Portal da Indústria. http://www.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/db/6b/db6bf244-eee5-4ca1-a3ab-173897a006d6/acordodefacilitaodecomrciodaomc-umguiadenegciosparapasesemdesenvolvimentotimeline_completo.pdf. Acesso em 29 de Julho de 2016.

OMC. SÍTIO ELETRÔNICO OFICIAL DA OMC. Disponível em https://www.wto.org/english/news_e/news17_e/fac_16may17_e.htm. Acesso em 27 de Maio de 2017.

PORTO DE SANTOS (COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO). <http://www.portodesantos.com.br>. Acesso em 27 de Maio de 2017.

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:jxjntb2Rp9wJ:idg.receita.fazenda.gov.br/dados/resultados/aduana/copy_of_EstudosTempos2.pdf+&cd=8&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br. Acesso em 27 de Maio de 2017.

THE GLOBAL FACILITATION PARTNERSHIP FOR TRANSPORTATION AND TRADE. “GFP”. Disponível em: <https://gfptt.org/node/2785>. Acesso em 01 de Junho de 2017.

THORSTENSEN, Vera. “O multissistema da regulação do comércio global: proposta de novo referencial teórico e nova metodologia de análise.”2011.