



MANIFESTO DE CARGA PARA OS ESTADOS UNIDOS: Desafios na transmissão do Automated Manifest System

Danielle Oliveira Matos¹

Giovanna Dos Santos Siqueira²

Samanta Roveri³

RESUMO

O presente artigo expõe o conceito de manifesto de carga e os diferentes tipos de transmissões para os países. O foco é o procedimento de segurança para todas as cargas que navegam em território americano, chamado de *Automated Manifest System*, ou apenas AMS. Serão abordados o conceito de AMS e o procedimento para o envio, descrevendo posteriormente os principais desafios e penalidades aplicadas pela *Customs and Border Protection* (CBP) aos transportadores marítimos devido ao não cumprimento de prazos e divergências, erros ou ausência de informações nas transmissões. Esses fatores geram consequências para quem transmite o AMS, partindo de multas de milhares de dólares até a perda do certificado C-TPAT.

Palavras-chave: AMS. TRANSMISSÃO. CBP. PENALIDADE.



CARGO MANIFESTO FOR THE UNITED STATES: Challenges in Transmitting the Automated Manifest System

ABSTRACT

The present article exposes the concept of cargo manifest and the different types of filings to countries. The focus is the security procedure to all cargoes that navigate on American territory, in which is called Automated Manifest System, or only AMS. It'll be addressed the concept of AMS and the procedure of the filing, describing the mainly challenges and penalties applied by the Customs and Border Protection (CPB) to maritime carriers due to not meeting deadlines and divergences, errors or lack of information in filings. These factories generate consequences to who files AMS, starting from thousands-dollars fines until the loss of C-TPAT certificate.

Keywords: AMS. FILING. CBP. PENALTY.



1. INTRODUÇÃO

O AMS, *Automated Manifest System*, é um manifesto eletrônico de informações controlado pelo CBP: *Customs and Border Protection*, órgão regulador da aduana dos Estados Unidos. O principal objetivo é detalhar toda carga que navegará por território americano, sendo os Estados Unidos o destino ou não (FLEXPORT, S.D.). A transmissão é mandatória e é feita pelo transportador, sendo ele um armador ou *non-vessel operating common carrier*, popularmente chamado de NVOCC, que apesar de não ser proprietário do navio, é considerado um transportador, pois realiza a consolidação de cargas (BELIZÁRIO, MALUF, S.D.).

Essa transmissão é mandatória devido medidas de segurança tomadas pelo governo dos Estados Unidos após o ataque às Torres Gêmeas em 11 de setembro de 2001. Entre as medidas protetivas, o CBP criou a regra das 24 horas, em que a carga de embarcações com destino ou passagem pelos Estados Unidos deverão ser manifestadas pelo armador 24 horas antes da atracação do navio no porto de origem. Caso o prazo de transmissão seja ultrapassado, uma multa de 5 mil dólares por BL (*bill of lading*), é aplicada (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2011).

Outros países possuem manifestos com estruturas semelhantes e o mesmo objetivo do AMS, sendo eles Canadá, China, México e todos os países do continente europeu. Suas transmissões chamam-se ACI: *Advance Commercial Information System*; CCAM: *China Customs Advance Manifest*; AMANAC: *Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C.* e ENS: *Entry Summary Declaration*. Apesar da necessidade de o armador transmitir todos os manifestos citados, o AMS é sempre priorizado devido à complexidade de informações exigidas pela aduana americana, que devem ser apresentadas dentro do prazo a fim de evitar penalidades. Os valores das multas variam de acordo com irregularidades e falhas nas transmissões (HAPAG LLOYD, S.D.).

As penalidades aplicadas pela CBP variam de acordo com o grau de irregularidade podendo chegar à retenção do certificado C-TPAT, *Customs-Trade Partnership Against Terrorism* (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2004).

A transmissão do AMS é um processo complexo e há alguns fatores que podem impedir que o manifesto esteja pronto a tempo, sendo eles: a falta de expertise das empresas, informações incompletas e até mesmo a mudança de rota, para casos de cargas já embarcadas. No entanto, apesar dos contratemplos, a transmissão deve ser realizada corretamente, caso o contrário o transportador e/ou o cliente terão custos extras, além de perda de credibilidade como agente responsável pela transmissão, uma vez que o CBP pode se negar a receber cargas de uma



empresa reincidente de erros de AMS. Portanto, o objetivo geral do trabalho é apresentar o procedimento e os desafios da transmissão AMS. Os objetivos específicos são: relatar cenários que dificultam o cumprimento dos prazos de transmissão, apontar consequências de erros e/ou ausência de informações e informar as penalidades aplicadas pela aduana norte americana aos transportadores marítimos.

2. *Automated Manifest System*

Antes de uma mercadoria ingressar em um país é preciso manifestar para a aduana. No Brasil, as cargas são manifestadas através do Sistema Mercante e o Siscomex Carga (RECEITA FEDERAL, 2020). A RFB, Receita Federal Brasileira, (RFB, 2020) define o manifesto de carga como:

“Documento eletrônico que deve ser criado pelo transportador, no sistema Mercante, para informar todos os conhecimentos de carga transportados pela embarcação durante sua permanência no território aduaneiro, sejam de carregamento, descarregamento ou de passagem (cargas que permanecerão a bordo), bem como a relação de contêineres vazios”.

Os dados inseridos são dados do embarque, sendo eles o conhecimento de transporte, a identificação do veículo e a nacionalidade, natureza da mercadoria, partes envolvidas e outras informações relacionadas (RECEITA FEDERAL, 2020).

No Brasil, essas informações devem ser compartilhadas com a aduana após o ingresso da embarcação em território nacional, porém existem países em que as cargas que estão na embarcação deverão ser manifestadas ainda na origem, como é o caso do AMS, onde o transportador é responsável por declarar os dados no país de origem (FLEXPORT, S.D.).

A Flexport, conceitua o AMS da seguinte forma:

“O *Automated Manifest System (AMS)* é um sistema eletrônico de transmissão de informações operado pela *U.S. Customs and Border Protection (CBP)*. Embarques aéreos e marítimos para os EUA exigem um registro AMS com informações detalhadas sobre a carga, como medida de segurança” (FLEXPORT, S.D.).



O objetivo do AMS é vistoriar a circulação de mercadorias no território americano e evitar qualquer irregularidade que coloque em risco a segurança do país (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2011).

Segundo o armador *Evergreen Marine Corp.*, os dados requeridos para manifesto do AMS são os seguintes:

- I. O último porto estrangeiro antes da partida do navio para os Estados Unidos;
- II. Código SCAC, *Standard Carrier Alpha Code*, da operadora para cada operadora (incluindo cada NVOCC);
- III. O número de viagem atribuído pela transportadora;
- IV. A data prevista para chegada da embarcação ao primeiro porto norte-americano em território aduaneiro;
- V. Os números e quantidades dos conhecimentos de embarque marítimo do transportador; *master* ou *house*;
- VI. Primeiro porto estrangeiro (local) onde o transportador toma posse da carga destinada aos Estados Unidos;
- VII. Uma descrição precisa da carga;
- VIII. Nome completo e endereço do remetente em todos os conhecimentos de embarque;
- IX. Nome completo e endereço do consignatário ou do proprietário ou representante do proprietário de todos os conhecimentos de embarque;
- X. O nome da embarcação, país da documentação e número oficial da embarcação atribuído pela IMO (Organização Marítima Internacional);
- XI. Porto estrangeiro onde a carga é embarcada;
- XII. Código de material perigoso reconhecido internacionalmente quando tais materiais são enviados;
- XIII. Números de containers e os números dos lacres para todos os selos safixados nos containers.

Após a obtenção dos dados torna-se possível realizar a transmissão dentro do período estipulado através de um EDI, *Electronic Data Integration*, ou pela plataforma



do CBP, a *ACE Secure Data Portal Account* (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, S.D.). Como regra, o prazo estabelecido pela aduana americana é manifestar em até 24 horas antes da carga embarcar no navio, portanto, os armadores consideram 24 horas antes da atracação. Esta regra vale para toda rota direta para os Estados Unidos, ou um dia antes da chegada no transbordo o qual faz parte da viagem (EVERGREEN MARINE CORP, S.D.).

3. DESAFIOS PARA A TRANSMISSÃO DO *AUTOMATED MANAGEMENT SYSTEM*

Dentre os inúmeros desafios para a transmissão eficiente, destacam-se a seguir:

- I. Compatibilidade entre as informações da AMS e do ISF, Import Security Filing;
- II. Atender os prazos em casos de alterações de rotas dos navios;
- III. A interpretação dos códigos dos erros de transmissão,
- IV. Inconsistência do HS Code mencionado no contrato e no BL e
- V. A transmissão da AMS para cargas consolidadas.

3.1 Compatibilidade das informações da AMS e o Import Security Filing

Além do AMS, transmitido pelo transportador, há o ISF, transmitido pelo importador ou agente de carga. O CBP, S.D., descreve essa transmissão conforme abaixo:

“O Import Security Filing (ISF), também conhecido como 10+2, deve ser enviado ao Customs Border and Protection (CBP) dos Estados Unidos até 24 horas antes do embarque da carga no navio com destino aos Estados Unidos. O CBP pode emitir uma indenização de US\$ 5.000 por violação pela apresentação de um arquivamento impreciso, incompleto ou prematuro.”

A transmissão do ISF também é mandatória para todo o embarque direto aos Estados Unidos que seja realizada pelo modal marítimo. Devido sua característica, é conhecida como ISF 10+2, visto que são 10 elementos providenciados pelo importador e/ou agente e 2 itens disponibilizados pelo transportador. Os dados que devem ser manifestados para a aduana americana são: vendedor, comprador, número de registro do importador, número do importador, fabricante ou fornecedor, recebedor da carga, país de origem e nomenclatura do produto no Sistema Harmonizado (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, S.D.).

Os dados deverão ser informados ao CBP com 24 horas de antecedência ao embarque da carga no porto de origem. O local de estufagem do container e o consolidador da carga podem ser informados 24 horas antes da atracação do navio no porto americano (ALLOG, SD).

Os dados que complementam o ISF 10+2 são o plano de estivagem do navio emensagens de status do container, arquivados pelo transportador. Segundo a Allog, um agente de carga que está presente no mercado, o plano de estivagem deve ser transmitido à CBP em, no máximo, 48 horas após a saída do navio do porto de embarque. Já as mensagens de status devem ser registradas dentro de 24 horas após a partida do navio do porto (ALLOG, S.D.).

Quando a carga não tem destino Estados Unidos, mas faz passagem pelo território, o AMS e o ISF também são obrigatórios (ALLOG, S.D.). Neste caso a transmissão é conhecida por ISF 5, pois são 5 elementos a serem registrados ao CBP:

- I. Parte responsável pela reserva do transporte;
- II. Porto estrangeiro onde a carga será descarregada;
- III. Local onde termina o contrato de transporte;
- IV. Recebedor da carga e
- V. Nomenclatura do produto no Sistema Harmonizado.

Portanto o AMS e ISF são transmissões conjuntas realizadas pelo transportador e importador, respectivamente, que devem ser recebidas pelo CBP dentro do prazo estipulado pela regra, ou seja, 24 horas antes do embarque da carga no porto de origem (ALLINK NEUTRAL PROVIDER, 2021). Visto que elas se complementam, ambas devem conter as mesmas informações, ainda que sejam responsabilidade de partes diferentes. Caso haja divergências entre os dados dispostos na transmissão AMS e ISF, o CBP pode aplicar penalidades. O transportador e importador deve se atentar em manifestar as mesmas partes envolvidas com as mesmas localidades, a mesma descrição da carga e os mesmos dados do container, caso contrário, as penalidades de multa, inspeção, proibição da carga descarregar no destino ou carregar na origem também se aplicam, além de descredibilizar a reputação das partes envolvidas nesse processo (US. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2004).

3.2 Atender os prazos em casos de alteração da rota do navio

Os armadores dispõem serviços com rotas pré-estabelecidas definidas de acordo com a demanda de cargas de cada país. Estas informações sobre as rotas são disponibilizadas nas websites dos armadores. Todavia, os portos estão sujeitos a intemperismos tornando a operação do navio inviável. Dessa forma, o armador pode tomar a decisão de haver um *blank sailing*, ou seja, a omissão de um porto, mudando a rota estabelecida inicialmente (UNCTAD, 2022). Uma outra razão operacional para levar a omissão de um porto pode ser o congestionamento ou greve dos trabalhadores portuários, fazendo que o navio permaneça muito tempo em um único porto e atrase a operação em portos seguintes (CAPPELLARO, 2020).



Razões comerciais também levam a um *blank sailing*. O baixo volume de carga de um porto é um fator que leva o transportador a omitir uma rota, com intuito de acumular cargas para o próximo navio. Nesses casos, é preferível para o armador assumir os custos da diária dos containers no terminal até a próxima viagem do que atracar para embarcar pequena quantidade de carga (FLEXPORT, S.D.).

A necessidade de transbordo da carga também causa interferências na transmissão, pois a transmissão da AMS deve ser realizada quando o navio tem em sua rota águas americanas, sendo o Estados Unidos o destino ou não. É importante ressaltar que os EUA têm territórios ao redor do mundo, como por exemplo: Alasca, Havaí, Ilhas Virgens e Porto Rico (SILVA, S.D.).

Transbordo de carga é um processo de transferência de mercadorias entre navios. Esta operação ocorre em situações em que o destino final da carga são portos ou locais que não são servidos diretamente por uma linha regular de transporte, mas cujo conhecimento de transporte abrange a viagem completa na importação ou exportação (OLIVEIRA, 2017).

Caso a carga passe por qualquer país que pertença aos Estados Unidos é preciso realizar a transmissão mesmo que o navio não tenha rota para a América do Norte. As rotas com destino a Altamira, no México, não necessitam de transmissão de AMS, pois normalmente não passam em águas norte americanas, porém, se houver omissão de um porto é provável que a carga transborde no Porto de Kingston, na Jamaica. Os navios que saem do Porto de Kingston, passam por Porto Rico, ou seja, a partir da omissão do porto e o transbordo ocorrendo em Kingston, a regra das 24 horas passa a prevalecer. Dessa forma, um exportador que realiza negócios com importadores da região da Jamaica e Colômbia também está sujeito à necessidade da transmissão devido a presença de Porto Rico (SILVA, S.D.).

3.3 Interpretação dos códigos dos erros do AMS

Além da complexidade de informações que precisam ser providenciadas e declaradas em tempo hábil, os erros da AMS são informados por uma série de códigos que devem ser interpretados pelo responsável pela transmissão. Os erros impedem a transmissão do manifesto, sendo que o responsável pela transmissão receberá uma notificação com um código específico relacionado ao erro. Os códigos são formados por números e letras e cada um deles representa um empecilho diferente (GLOBAL TRADE SERVICES, S.D.).



São inúmeros códigos, porém os mais comuns estão destacados na tabela 1 a seguir:

Tabela 1 - GLOBAL TRADE SERVICES.

CÓDIGO DE ERRO	SOLUÇÃO
009 - I01 <i>INVALID CARRIER CODE</i>	O usuário deve providenciar um código de transportador registrado no CBP
098 - P01 <i>NOT AUTHORIZED TO TRANSMIT</i>	Possíveis razões: 1. O porto de destino manifestado não é válido. 2. O porto de destino é válido, mas o usuário não é permitido a transmitir.
015 - <i>INVALID EST ARR DATE</i>	ETA (<i>Estimated Date of Arrival</i>) não é válido, o ETA deve ser futuro.
058 - <i>ACCUM QTY NOT=BILL QTY</i>	O valor para o número total de pacotes na página de cabeçalho BL não é igual à soma do número de pacotes na página de detalhes.
034 - <i>INVALID FOREIGN PORT</i>	O código do porto de carregamento não existe no CBP. É necessário ter certeza de que o código existe no sistema.

Tabela criada pelos autores.

Quando o manifesto é submetido com algum erro, a notificação é apresentada como na primeira coluna da tabela, sendo um código e uma breve descrição do erro. O transmissor é notificado dentro do prazo da transmissão para reconhecer o erro e efetuar um novo manifesto. No entanto, as possibilidades de erros são diversas, podendo ser dos mais comuns e de fácil resolução como os mais complexos. Visto a precariedade de detalhes informados pela notificação de rejeição do AMS, a busca pela resolução do erro se torna um desafio para o cumprimento do prazo. Muitos *websites* na internet provêm informações do erro e como solucioná-las, porém, nem sempre é suficiente (GLOBAL TRADE SERVICES, S.D.).



3.4 Inconsistência do *Harmonized System Code* mencionado no contrato eno *Bill of Lading*

O *HS Code* é um grupo de códigos criado pela WCO, *World Customs Organization* para classificar cada produto. O sistema é a base de outras classificações, como por exemplo o NCM, Nomenclatura Comum do Mercosul, utilizado na comercialização entre países membros do Mercosul. A intenção da criação deste sistema é ser um modelo único global, dessa forma, as tarifas podem ser baseadas em um mesmo grupo (INTERNATIONAL TRADE ADMINISTRATION, S.D).

A classificação é referência para tributação e anuências de entradas e saídas dos produtos de um país. Caso a mercadoria seja inspecionada pela aduana e conste erro na classificação, o consignatário da carga é multado. Nos Estados Unidos, a FMC, *Federal Maritime Commission* é o órgão responsável por fiscalizar o sistema de transporte marítimo. Segundo seu próprio *website*, a FMC (S.D.) se denomina como o seguinte:

A Comissão Marítima Federal (FMC) é a agência federal independenterresponsável por regular o sistema de transporte marítimo internacional dos EUA para o benefício dos exportadores, importadores e consumidores dos EUA.

Uma de suas atribuições é verificar se a carga embarcada está em conformidade com o contrato acordado entre o transportador e o embarcador. Esse contrato é firmado entre o armador e o embarcador e tem como finalidade definir o valor do frete. A principal informação é a mercadoria negociada, porque o armador transmitirá o contrato à FMC a fim de que órgão possa monitorar as boas práticas de comércio (FEDERAL MARITIME COMMISSION, S.D).

O *HS Code* informado no BL deve ser idêntico ao acordado em contrato, uma vez que o valor do frete deve ser referente à mercadoria negociada. Caso não esteja em conformidade, multas serão aplicadas pela FMC, devido ao não comprometimento com a *Shipping Act of 84* (FEDERAL MARITIME, 2022). O AMS transmitido com o *HS Code* errado, será penalizado com multas aplicadas pela CBP, caso seja descoberto a irregularidade (U.S. CUSTOMS AND BORDER AND PROTECTION, S.D.).

3.5 Transmissão do AMS para cargas consolidadas

Além do armador o NVOCC, *No Vessel Operating Common Carrier*, também realiza a transmissão da AMS.



De acordo com a ANTAQ, 2021, “O NVOCC (*Non-Vessel Common Carrier*) é um transportador marítimo que não opera navios. Trata-se de empresa que consolida diversos pequenos volumes de carga em contêiner, fazendo a unitização”. Esses agentes desempenham papel importante principalmente para pequenos exportadores, reduzindo custos na operação. Apesar de não possuir embarcação, é de responsabilidade no NVOCC a prestação do serviço de transporte e a emissão do HBL, *House Bill of Lading*.

Para realizar a transmissão do AMS o NVOCC precisa ter o *SCAC Code, Standard Carrier Alpha Code*. Essa sigla refere-se a um código de quatro letras que identifica a empresa transportadora que opera em território americano. É uma informação mandatória para a transmissão e é emitida pela NMFTA: *National Motor Freight Traffic Association Inc* (POEL, S.D.).

Os NVOCCs que possuem o *SCAC Code*, são conhecidos popularmente como clientes automatizados, sendo autônomos para realizar a transmissão da AMS. Caso o agente seja automatizado, ele gera seu HBL prosseguindo com a transmissão, porém se não tiver o *SCAC Code* dependerá do armador para realizar a transmissão, sendo necessário informar os dados reais do exportador, importador e empresa a ser notificada para que a agência marítima possa gerar o HBL e fazer a transmissão (ALLINK NEUTRAL PROVIDER, 2021).

4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O artigo tem suas fundamentações encontradas através de pesquisas exploratórias em *sites* de empresas especializadas no assunto e também bibliográficas, onde foram utilizados *sites* do Governo Americano. Conforme Sousa *et al.* (2021), a pesquisa bibliográfica se aplica no momento que o pesquisador faz uma pesquisa de obras já publicadas, investigando as conclusões. Através deste tipo de pesquisa é possível levantar as informações relevantes.

Piovesan e Temporini (1995) utilizam o texto de Theodorson e Theodorson do livro “*A modern dictionary of sociology*” para definir pesquisa exploratória como um estudo que permite o pesquisador se tornar mais próximo do tema, uma vez que não é tão discutido assim. Dessa maneira, é possível investigar com precisão e tomar suas possíveis conclusões.



5. RESULTADOS E DISCUSSÕES

O procedimento de transmissão da AMS requer inúmeras informações provenientes de diferentes agentes da cadeia logística, tornando o processo mais complexo devido a limitação do prazo para atender às exigências da CBP. O transmissor deverá evitar qualquer eventualidade em relação aos prazos e irregularidades de informações, a fim de evitar penalidades (EVERGREEN MARINE CORP., S.D.).

O transportador que envia o AMS possui interdependência com as outras partes envolvidas, exportador e/ou agente de carga, detentores dos dados. Caso haja indisponibilidade de contato ou ausência de alguma informação, cabe ao transmissor tomar a decisão de não embarcar a carga ou realizar a transmissão com a possibilidade de penalidade (ALLINK NEUTRAL PROVIDER, 2021).

As informações entre o AMS e ISF devem ser convergentes, sendo impossível realizar troca de alguma informação sem refazer as transmissões. Em casos de discrepâncias entre os arquivos AMS e ISF, o CBP pode aplicar multas que variam de valor de acordo com a gravidade da violação. Informações imprecisas e ou incompletas podem trazer a retenção da carga dentro do navio, sendo a CBP responsável pela não autorização do desembarque da carga, trazendo como consequência atrasos na entrega e custos adicionais de armazenagem e manuseio (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2011). O armador pode perder privilégios, caso ocorra violações relacionadas aos registros AMS e ISF, como a participação no programa C-TPAT, o que pode levar a um maior escrutínio e tempos de espera mais longos para inspeções de carga (ALLINK NEUTRAL PROVIDER, 2021).

O C-TPAT é um programa estabelecido pela CBP o qual fortalece a segurança da cadeia logística, identifica falhas de segurança e implementa medidas de segurança específicas e melhores práticas. Os membros deste programa são considerados de baixo risco, ganhando privilégios junto à CBP e tendo menos inspeções. Caso o transportador perca o certificado, ele perde esses privilégios, podendo manchar sua imagem no mercado (U.S. BORDER AND PROTECTION CUSTOMS, S.D.).

Nos casos de alteração de rotas devido ao *blank sailing*, a atracação do navio é antecipada, adiantando a data de transmissão da AMS. Na alteração de rota, se um exportador envia uma carga para um país e, seja adicionado um transbordo em águas americanas, alterando a rota inicial, a transmissão torna-se necessária.



Nos dois cenários é necessário antecipar o recebimento dos dados para completar todas as informações, aumentando a possibilidade do não atendimento do prazo ou erros na transmissão. Cabe ao transportador, responsável por elaborar a AMS, a decisão sobre o embarque ou adiamento para o próximo navio ampliando o prazo para o envio do AMS (UNCTAD, 2022).

Caso o prazo não seja cumprido ou seja manifestado com informações errôneas, é aplicada uma multa de 5 mil dólares por BL para o transmissor do AMS. Este é o valor base da multa, no entanto, pode ser reajustado dependendo da gravidade do erro, frequência ou suspeita de fraude identificada pelo CBP. Além disso, é possível a apreensão da carga, do navio e perda do certificado C-TPAT, permitindo que o armador ou o NVOCC perca seus privilégios (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2004).

As notificações em relação aos erros contidos no AMS são enviadas dentro do prazo da transmissão, através de códigos alfanuméricos que deverão ser interpretados e corrigidos a tempo pelo responsável pela emissão. São inúmeros códigos, e nenhuma fonte oficial de consulta, dificultando a identificação correta do erro para a solução rápida e dentro do prazo. Se o erro não for corrigido, mesmo com uma nova transmissão, caso haja conflito de informações, a carga é retida até que a documentação devida seja apresentada, e neste caso, a multa também é aplicada (U.S. BORDER AND PROTECTION CUSTOMS, S.D.).

No fechamento da negociação comercial os exportadores são responsáveis pela classificação dos produtos no Sistema Harmonizado com o objetivo de identificar tratamento administrativo e tributário da mercadoria. O mesmo HS *Code* informado no contrato de frete deverá constar no BL. Se houver discrepâncias na descrição da carga ou na classificação da mercadoria, o armador não permitirá o embarque, além de requerer uma inspeção. Para que o embarque seja autorizado será necessário agilidade para troca e aprovação de contrato em tempo hábil da transmissão. Se não for possível atender as exigências dentro do prazo, a carga não será embarcada (U.S. CUSTOMS AND BORDER AND PROTECTION, S.D.).

Todas as mercadorias devem ser classificadas antes do embarque, visto que assim que o container for depositado no terminal, o contrato não pode ser ajustado, se tornando passível de multa pela FMC (FEDERAL REGISTER, 2023).



As cargas consolidadas têm maior complexidade na operação porque nem todos os agentes possuem autonomia para realizar a transmissão do AMS, devido à ausência do SCAC *Code* para emissão dos HBLs. Alguns NVOCCs acreditam que o fato de terem um sistema que emitem HBLs internos os torna aptos a transmitir a AMS, declarando o HBL no ISF causando problema devido a divergência de informações das transmissões (ALLINK NEUTRAL PROVIDER, 2021).

Outro fator relevante é o fato de que apesar de automatizados, alguns NVOCCs desconhecem o processo e prazos do AMS. Como consequências dos erros, a CBP pode reter a liberação ou transferência da carga, além de negar a licença para descarregamento e apreender a carga, se ela for descarregada sem a devida autorização. Caso seja recorrente um arquivamento inexato, incompleto ou intempestivo, o CBP pode impedir que a carga seja carregada na origem ou sofra inspeções adicionais na chegada (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2009).

Outras penalidades são aplicadas pelo CBP, implicando diretamente a relação comercial do transmissor. É extremamente negativo que o transportador perca seus privilégios diante do programa C-TPAT, porque expõe as falhas contínuas da empresa com os padrões de segurança impostos pelos Estados Unidos, que possui uma das principais rotas utilizadas pelos atuantes do transporte marítimo (U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, 2004).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O manifesto de carga é uma declaração para que os transportadores informem as aduanas todas as cargas embarcadas no navio. Nos Estados Unidos o documento é conhecido como AMS, tendo como objetivo maximizar a segurança do território nortea mericano.

A fim de evitar problemas, todas as informações deverão ser transmitidas para a CBP, 24 horas antes da atracação do navio no porto de origem da carga. As maiores adversidades relacionam-se com as inconsistências de dados entre o AMS, transmitido pelo armador e o ISF, o *blank sailing*, a interpretação dos códigos dos erros do AMS, divergências no *HS Code* do contrato de valor de frete, do BL e a transmissão de HBL para embarcadores não automatizados.



A finalidade do artigo foi explicar a transmissão do AMS e ressaltando os desafios do processo, os quais foram aprofundados por meio de pesquisas bibliográficas e exploratórias, através de sites governamentais como o do CBP e FMC.

Dessa maneira, é notado que falta conhecimento de alguns embarcadores de cargas conteneurizadas com destino aos Estados Unidos, tornam exportadores e importadores vulneráveis a multas e penalidades, tornando o processo oneroso devido a custos extras.



REFERÊNCIAS

- ALLINK Neutral Provider. **AMS e ISF. Tudo o que você precisa saber para embarcar sua carga para Estados Unidos e Canadá.** 2021. Acesso em 16 mar. 2023.
- ALLOG. **ISF – Importer Security Filing: dicas de como exportar aos Estados Unidos.** Disponível em: <https://www.allog.com.br/isf-importer-security-filing/>. Acesso em 11 abr 2023.
- ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Perguntas Frequentes: Afretamento.** Disponível em: [https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/navegacao/afretamento/perguntas-frequentes-afretamento#:~:text=O%20NVOCC%20\(Non%20Vessel%20Operating,%C3%A9%20de%20compet%C3%A2ncia%20da%20ANTAQ.](https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/navegacao/afretamento/perguntas-frequentes-afretamento#:~:text=O%20NVOCC%20(Non%20Vessel%20Operating,%C3%A9%20de%20compet%C3%A2ncia%20da%20ANTAQ.) Acesso em 17 de maio de 2023.
- BELIZÁRIO. Júnia. MALUF. Najla Buhatem. **O PAPEL DO AGENTE MARÍTIMO E DO AGENTE DE CARGA NO COMÉRCIO INTERNACIONAL.** Disponível em: <https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/O-Papel-do-Agente-Maritimo-e-do-Agente-de-Carga-no-Comercio-Internacional.pdf>. Acesso em 07 jul. 2023.
- BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Manual do Sistema Mercante.** Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/mercante>. Acesso em 17 maio 2023
- CAPPELLARO. Gabriela Sitta. **O QUE É BLANK SAILING.** Disponível em: <https://eficienza.com.br/o-que-e-blank-sailing/>. Acesso em 21 abr 2023.
- U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION. **Collective memory.** Frontline, vol. 4, edição 3, p. 26, set, 2011.
- EVERGREEN MARINE CORP. **US Customs 24-hour Advance Cargo Manifest Rule.** Disponível em: https://www.evergreen-marine.com/tuf1/jsp/TUF1_Html.jsp?page=TBN1_021203.htm. Acesso em 25 mar 2023.
- FEDERAL MARITIME COMMISSION. **About the Federal Maritime Commission.** Disponível em: <https://www.fmc.gov/about-the-fmc/>. Acesso em 05 maio 2023.
- FEDERAL REGISTER. **Inflation Adjustment of Civil Monetary Penalties.** Disponível em: <https://www.federalregister.gov/documents/2022/01/14/2022-00712/inflation-adjustment-of-civil-monetary-penalties>. Acesso em 28 maio 2023.
- FEDERAL MARITIME COMMISSION. **How to File Service Contracts.** Disponível em: <https://www.fmc.gov/resources-services/how-to-file-service-contracts/>. Acesso em 28 maio 2023.
- FLEXPORT. **Automated Manifest System (AMS).** Disponível em: [https://www.flexport.com/glossary/automated-manifest-system/#:~:text=Automated%20Manifest%20System%3F-The%20Automated%20Manifest%20System%20\(AMS\)%20is%20an%20electronic%20information%20transmission,cargo%2C%20as%20a%20security%20measure.](https://www.flexport.com/glossary/automated-manifest-system/#:~:text=Automated%20Manifest%20System%3F-The%20Automated%20Manifest%20System%20(AMS)%20is%20an%20electronic%20information%20transmission,cargo%2C%20as%20a%20security%20measure.) Acesso em 25 mar 2023.
- GLOBAL TRADE SERVICES. **How do I resolve common error codes in AMS?.**

Disponível em: <https://knowledge-base.globletrade.services/portal/en/kb/articles/how-do-i-resolve-common-error-codes-in-ams>. Acesso em 22 abr 2023.

INTERNATIONAL TRADE ADMINISTRATION. **Understanding HS Codes and Schedule B**. Disponível em: <https://www.trade.gov/harmonized-system-hs-codes>. Acesso em 08 jul. 2023.

LIMA. Fabiana. **Sistema Harmonizado: o que é SH e como funciona** <https://www.remissaonline.com.br/blog/sistema-harmonizado/>. Acesso em 27 abr2023,

OLIVEIRA. Paula Clado Montilha. **ANÁLISE OPERACIONAL E DE CUSTO LOGÍSTICO DO PROCESSO DE TRANSBORDO DE NAVIO PARA NAVIO – TRANSSHIPMENT – NO BRASIL. UMA APLICAÇÃO AO MINÉRIO DE FERRO NO PORTO DE SANTOS**. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3148/tde-01092017-144127/publico/PaulaCaldoMontilhaOliveiraCorr17.pdf>. Acesso em 07 jul. 2023.

PIOVESAN. Armando. TEMPORINI. Edméa Rita. **Pesquisa exploratória: procedimento metodológico para o estudo de fatores humanos no campo da saúde pública**. Disponível em <https://www.scielo.br/j/rsp/a/fF44L9rmXt8PVYLNvphJgTd/?format=pdf&lang=pt>. acesso em 16 abr 2023.

POEL. Gerrit. **What is a Standard Carrier Alpha Code (SCAC)?**. Disponível em: <https://www.freightcourse.com/standard-carrier-alpha-code/>. Acesso em 31 mar 2023.

RECEITA FEDERAL. **Introdução**. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/mercante/topicos/conhecimento-1/introducao>. Acesso em 28 meio2023.

SILVA. Wesley Nascimento da. **ESTADOS UNIDOS (1865-1917): DE NAÇÃO DIVIDIDA A POTÊNCIA IMPERIAL CONTINENTAL**. Disponível em: https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_pdf_1.pdf. Acesso em 08jul. 2023.

SOUSA. Angélica Silva. OLIVEIRA. Guilherme Saramago. ALVES. Laís Hilário. **A pesquisa bibliográfica: princípios e fundamentos**. Cadernos da FUCAMP, MonteCarmelo, vol. 20, nº43, p. 64-83, fev 2021. Disponível em: <https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/cadernos/issue/view/141>. Acesso em 16 abr2023.

UNCTAD. **REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2022**. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf. Acesso em 08 jul.2023.

U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION. **CTPAT: Customs Trade Partnership Against Terrorism**. Disponível em: <https://www.cbp.gov/border->

security/ports-entry/cargo-security/CTPAT#:~:text=Customs%20Trade%20Partnership%20Against%20Terrorism%20(CTPAT)%20is%20but%20one%20layer,improve%20United%20States%20border%20security. Acesso em 28 maio 2023.

U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION. **Import Security Filing (ISF) -When to submit to CBP.** Disponível em:

https://cbpcomplaints.cbp.gov/s/article/Import-Security-Filing-ISF-When-to-submit-to-CBP?language=en_US. Acesso em 26 mar 2023.

U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION. **Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements.** Disponível em:

https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/import_sf_carry_3.pdf. Acesso em 11 abr 2023.

U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION. **What Every Member of the Trade Community Should Know About: Customs Administrative Enforcement Process: Fines, Penalties, Forfeitures and Liquidated Damages.** Disponível em:

<https://www.cbp.gov/sites/default/files/assets/documents/2020-Feb/ICP-Fines-Penalties-Forfeitures-Liq-Damages-2004-Final.pdf>. Acesso em 05 maio 2023.



Danielle Oliveira Matos ¹

Graduada em Tecnologia em Comércio Exterior pela Professora da Faculdade de Tecnologia de Praia Grande-SP (FATEC).

E-mail: danielle.matos@fatec.sp.gov.br

Giovanna Dos Santos Siqueira ²

Graduada em Tecnologia em Comércio Exterior pela Faculdade de Tecnologia de Praia Grande-SP (FATEC).

Email: giovanna.siqueira@fatec.sp.gov.br

Samanta Roveri ³

Professora da Faculdade de Tecnologia de Praia Grande (FATEC - SP) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI-SP) de Santos. Possui graduação em Logística pela Universidade Santa Cecília, com especializações em Negócios Internacionais pela Fundação Getúlio Vargas e Logística Estratégica pela Universidade São Judas- Campos Unimonte. Atualmente se especializando na área de Agronegócios pela Universidade de São Paulo. Tem experiência na área de Administração, Logística e Comércio Exterior.

E-mail: samanta.roveri@fatec.sp.gov.br