CETA e o risco de perda de preferência pautal na exportação de mercadorias objeto de trânsito pelos EUA



Sofia Rijo
Advogada da ABREU Advogados

Um estudo do economista-chefe do Global Affairs Canada, publicado em 2026 e incidindo sobre exportadores franceses, revela um dado que merece atenção jurídica: a taxa de utilização da preferência pautal ao abrigo do Acordo Económico e Comercial Global entre o Canadá e a União Europeia (vulgarmente conhecido por "CETA") é significativamente inferior quando a mercadoria transita por hubs logísticos nos Estados Unidos, comparativamente a remessas diretas. O estudo não apura a causa com precisão, mas as hipóteses aventadas justificam uma análise mais detida do regime aplicável.

A título de enquadramento, cumpre referir que o artigo 14.º do Protocolo relativo às Regras de Origem e Procedimentos de Origem do CETA consagra o denominado princípio do transporte direto, admitindo, todavia, exceções: os produtos originários podem ser transportados através de um ou mais países terceiros, incluindo transbordo ou fracionamento temporário de remessas, sem perda do estatuto originário, desde que se verifiquem cumulativamente dois requisitos, a saber: (i) a permanência sob supervisão aduaneira do país de trânsito, e (ii) a não sujeição a operações distintas das expressamente autorizadas, designadamente descarga, reembalagem, etiquetagem ou armazenagem temporária.

Trata-se, em substância, de um regime de natureza probatória: a origem preferencial não se perde por efeito do trânsito em si, mas a manutenção do benefício depende da capacidade do operador em demonstrar, perante a autoridade aduaneira de importação, que as condições do artigo 14.º foram efetivamente respeitadas.

> ...este quadro impõe ao transitário um conjunto de cautelas: identificação prévia do risco de trânsito por hub norte-americano; exigência e conservação de prova documental de supervisão aduaneira...

Sucede que é precisamente no plano probatório que o estudo situa o problema. A obtenção de documentação idónea que ateste a supervisão aduaneira norte-americana durante o trânsito (nomeadamente, o registo de entrada sob regime suspensivo *(in-bond)* ou documentação equivalente emitida pela Customs and Border Protection) revela-se onerosa e, em muitos casos, praticamente inacessível ao operador europeu, que não dispõe de relação direta com a autoridade aduaneira do país de trânsito. A esta dificuldade acresce um problema de repartição de responsabilidade ao longo da cadeia logística: a obrigação de reunir e conservar prova de conformidade com o artigo 14.º não está tipicamente alocada, por via contratual ou operacional, a nenhum interveniente em concreto: ou seja, exportador, transitário europeu, operador do hub americano e despachante de destino tendem a atuar em compartimentos estanques, sem que exista um responsável único pelo dossier de origem.

Subsiste, adicionalmente, uma questão de qualificação jurídica ainda não pacificada: a reetiquetagem de mercadoria em hub de país terceiro (operação corrente em processos de consolidação e desconsolidação de carga) não consta expressamente do elenco de operações permitidas pelo artigo 14.º. A Comissão Europeia tem manifestado o entendimento de que tal operação estará implicitamente abrangida, mas a ausência de previsão expressa gera insegurança jurídica em relação a uma prática operacionalmente comum.

Considerando o que antecede, diríamos que, do ponto de vista da diligência devida, este quadro impõe ao transitário um conjunto de cautelas: identificação prévia do risco de trânsito por hub norte-americano; exigência e conservação de prova documental de supervisão aduaneira; registo detalhado (data, local, natureza) de qualquer operação realizada no país de trânsito, apto a demonstrar o seu enquadramento nas operações permitidas; e definição contratual clara de responsabilidade pela constituição do dossier de origem entre os diversos intervenientes da cadeia.

IM. | Copyright licensed by Visapress | P. 1 of 1