

## Alfândega

As vacinas são fabricadas a partir de microrganismos semelhantes aos que causam a doença, ou a partir das toxinas que as bactérias produzem. Por conseguinte, todas as vacinas são substâncias biológicas sensíveis que perdem progressivamente a sua potência (ou seja, a sua capacidade de proteger contra a doença). Esta perda de potência é muito mais rápida quando a vacina é exposta a temperaturas fora do período de armazenamento recomendado.

Além de serem sensíveis à temperatura, várias vacinas são também altamente sensíveis à luz forte, e por isso precisam de ser mantidas no escuro tanto quanto possível. É-lhes dada alguma proteção ao serem fornecidas em ampolas de vidro castanho escuro para reduzir a penetração da luz, mas isto, por si só, não impedirá os danos causados pela luz, devendo ser tomado grande cuidado para protegê-las durante a sua utilização.

A cada exposição a temperatura extrema ou luz forte resulta em alguma degradação da vacina. Além disso, cada exposição a condições inadequadas tem um impacto cumulativo na potência da vacina. Uma vez perdida a sua potência, o retorno da vacina à condição correta de armazenamento não a restaura. As vacinas não mudam a sua aparência quando perdem a sua potência, pelo que não é possível ver se uma vacina numa ampola perdeu a sua potência sem um teste laboratorial completo. Qualquer perda de potência é permanente e irreversível.

O intervalo de temperatura necessário para cada vacina é estabelecido pelo fabricante. A maioria das vacinas requer uma temperatura entre +2°C e +8°C, podendo variar de acordo com a vacina e o período de armazenamento. Por exemplo, algumas vacinas podem ser armazenadas desde -15°C até -25°C num armazém central, até 6 meses, mas apenas até 1 mês desde 0°C até +8°C, num armazém periférico (distrital) ou num Centro de Saúde. A vacina oral contra a poliomielite pode ser descongelada e congelada novamente sem qualquer perigo para a vacina. Outras vacinas como a poliomielite inativada, a difteria-tosse convulsa-tétano, a difteria-tétano, a hepatite B e as vacinas contra o tétano são seriamente danificadas quando congeladas a temperaturas inferiores a 0°C. Consulte sempre as especificações do fabricante da vacina para armazenar a vacina dentro dos intervalos de temperatura adequados durante os períodos de tempo apropriados.

A cadeia do frio inclui todo o equipamento e práticas utilizadas para garantir uma temperatura constante para um produto que não é termoestável (tais como vacinas, soros, testes, etc.), desde o momento em que é fabricado até ao momento em que é utilizado. Inclui também todo o equipamento e rotinas de monitorização da temperatura.

Os trabalhadores na área da saúde e os especialistas de logística envolvidos na gestão de vacinas são responsáveis pela manutenção das condições adequadas de armazenamento e transporte: enquanto as vacinas são armazenadas nos depósitos de vacinas a nível provincial e municipal, ou são transportadas para os municípios e aldeias, ou ainda, são utilizadas durante as sessões ou rondas de imunização.

Todo o pessoal pertinente deve ser formado tanto para utilizar e gerir o equipamento da cadeia do frio como para controlar regularmente a temperatura. Isto inclui ter mecanismos logísticos adequados e eficientes para gerir a expedição, combustível, peças sobressalentes, etc.

## Termos comuns

<b>Caixa Térmica</b>	Recipientes isolados que podem ser revestidos com embalagens de líquido de refrigeração para manter as vacinas e os diluentes frios durante o transporte e/ou armazenamento de curta duração. As caixas térmicas são utilizadas para recolher e transportar fornecimentos de vacinas de um armazém fixo de vacinas para outro, e dos armazéns de vacinas para as instalações sanitárias. Por vezes, são também utilizadas para armazenar temporariamente vacinas quando o frigorífico está avariado ou a ser descongelado.
<b>Cadeia do frio</b>	Equipamento e práticas empregues para assegurar uma temperatura constante para um produto que não é termoestável (tais como vacinas, soros, testes, etc.), desde o momento em que é fabricado até ao momento em que é utilizado. Inclui também todo o equipamento e rotinas de monitorização da temperatura.
<b>Autonomia de conservação</b>	O número de horas que a temperatura dentro de um recipiente de cadeia do frio passivo permanece abaixo de +8° C. Isto depende da temperatura ambiente, do número de vezes que a caixa é aberta e por quanto tempo, do número e temperatura das embalagens de gelo utilizadas, e também da qualidade da caixa, de quão bem ela fecha e isola. Os testes de autonomia de conservação são realizados a +43° C. Não confunda Autonomia de conservação com Vida útil.
<b>Vida útil</b>	O número de horas que a temperatura dentro de um recipiente de cadeia do frio passivo permanece abaixo de +20° C.
<b>Embalagem de líquido de refrigeração</b>	Também referidos como embalagens de gelo, são garrafas de plástico achatadas e quadradas que são cheias com água e arrefecidas. São utilizadas para manter as vacinas frescas dentro do transportador de vacinas ou da caixa térmica.
<b>Desmantelamento</b>	O processo de remoção planeada de equipamento de um estado ativo e o seu armazenamento num local seguro e protegido até à sua eliminação.
<b>Caixa de cartão isolada descartável</b>	Recipiente portátil da cadeia do frio passiva utilizado pelos fabricantes para enviar as suas vacinas para todo o mundo. Geralmente, consistem numa caixa de poliestireno inserida numa caixa de cartão para transporte de grandes quantidades de vacinas em circunstâncias favoráveis (por exemplo, num avião). Têm uma autonomia de conservação limitada (muitas vezes com um máximo de 4 dias).
<b>Libertação do lote</b>	O processo de avaliação pela autoridade reguladora nacional de um lote individual de uma vacina oficialmente autorizada antes de dar aprovação para a sua colocação no mercado.
<b>Protocolo de resumo</b>	Um documento que resume todas as etapas de fabrico e resultados de testes de um lote de vacinas, que é certificado e assinado pelo responsável da empresa de fabrico. Também chamado "protocolo de resumo de lote"
<b>Transportador de vacinas</b>	Pequenas caixas frigoríficas, transportáveis por uma única pessoa, utilizadas para manter a vacina fria para um transporte curto, ou para armazenar vacinas temporariamente pouco antes da administração da mesma. Existem muitos modelos.

<b>Programa Expandido de Imunização (PEI)</b>	Programa global iniciado pela OMS com os objetivos de garantir a imunização de todas as crianças contra certas doenças (tais como sarampo, rubéola ou tétano) e erradicar a poliomielite, e estender todas as novas vacinas e intervenções sanitárias preventivas às crianças em todo o mundo.
<b>OMS PQS</b>	A OMS auditou e pré-qualificou equipamento médico baseado em requisitos de Desempenho, Qualidade e Segurança (PQS). A lista de equipamento validado está acessível online e é utilizada por várias agências como referência para a aquisição.
<b>Vacina pronta a usar</b>	Vacinas que vêm em estado líquido e estão prontas a ser administradas nas pessoas.
<b>Vacinas reconstituídas</b>	As vacinas que vêm em estado liofilizado e precisam de ser reconstituídas no local de vacinação. Este último vem em duas ampolas: uma para a vacina liofilizada, a outra com o diluente (solução salina).
<b>Acionamento solar direto (SDD)</b>	Tecnologia de refrigeração para dispositivos alimentados a energia solar que evita baterias para armazenamento de energia.
<b>Preparação da vacina</b>	O processo de mistura da vacina liofilizada com o diluente. Tenha em conta que a vacina produzida por um fabricante não deve nunca ser utilizada com diluente produzido por outro.

## Alfândega e ajuda humanitária

Qualquer bem físico que atravesse a fronteira nacional ou entre no território incorporado de qualquer país é obrigado a passar pelo menos por algum nível de procedimento e formalidades de controlo governamental. Estas formalidades são coloquialmente conhecidas como "alfândega", contudo pode haver nomes de agências específicas para cada país em questão. Os regulamentos aduaneiros em praticamente todos os contextos aplicar-se-ão a todas as pessoas singulares e entidades legalmente definidas no âmbito da competência legal do respetivo país em questão. Estes regulamentos legais podem ter implicações de grande alcance para a violação ou incumprimento, incluindo apreensão de bens, multas, prisão e detenção e processo penal completo. Cada país terá as suas próprias normas e regulamentos relativos à importação ou exportação de bens relacionados com os costumes económicos, judiciais ou culturais dentro dos territórios em questão. Qualquer pessoa ou entidade a operar em qualquer país por qualquer razão deve estar ciente destes regulamentos e esforçar-se por estar sempre em total conformidade com eles, mesmo que a conformidade signifique seguir o processo de isenção adequado.

As organizações humanitárias estão por vezes em vantagem para que se facilite o desalfandegamento em situações de emergência; não só as organizações sem fins lucrativos registadas podem frequentemente requerer algumas formas de isenção de impostos ou direitos em situações não de emergência, como durante as respostas de emergência muitos regulamentos de importação sobre as respostas humanitárias são dispensados ou flexibilizados pelos países afetados pela catástrofe, ou países adjacentes à catástrofe. As Nações Unidas assumem frequentemente o papel principal na tomada de disposições apropriadas com os governos relativamente ao acesso rápido a fornecimentos de emergência,

uma vez que o fluxo físico de ajuda de emergência é essencial nos primeiros dias de resposta. As Nações Unidas, através do Gabinete de Coordenação dos Assuntos Humanitários (OCHA), desenvolveram também um "Acordo Modelo" (aprovado pelo Comité Técnico Permanente em 1996) com a Organização Mundial das Alfândegas (OMA). O Acordo Modelo pode ser adotado por qualquer país, e lança as bases para o processo de isenções, racionalização da papelada, pré-identificação e desalfandegamento rápido de certos artigos de ajuda, e suavização geral do processo de importação e exportação. Os Clusters logísticos em nome do Coordenador Residente da ONU (UNRC)/Coordenador Humanitário da ONU (UNHC) podem tentar aproveitar estas vantagens para todas as organizações humanitárias numa emergência.

Alguns dos problemas encontrados pelas organizações humanitárias durante situações de emergência são:

- Procedimentos aduaneiros complicados que provocam atrasos que resultam em congestionamentos no porto de entrada (aeroportos, fronteiras rodoviárias, portos marítimos) que afetam o tempo de rotação dos navios e vagões ferroviários, afetando assim o fluxo de mercadorias.
- Grandes volumes de remessas de emergência a entrar num país causando um engarrafamento na alfândega.
- Requisitos administrativos complexos e não transparentes, muitas vezes relacionados com documentação.
- Custos elevados para o processamento de informação comercial.
- Elevado nível de stress e grande número de remessas num curto espaço de tempo, o que pode levar a erros na documentação e falta de compreensão dos requisitos de importação.

## **Função das autoridades aduaneiras**

A alfândega diz respeito tanto à importação como à exportação de bens materiais. A importação e exportação estavam classicamente limitadas à transmissão de bens físicos através de uma fronteira internacional legalmente reconhecida; contudo, os avanços na tecnologia e as mudanças na política comercial passaram a incluir – em alguns casos – a transmissão eletrónica de informação eletrónica, tal como software proprietário e mesmo propriedade intelectual, tal como processos de fabrico. A importação é o transporte de bens físicos para o país do território incorporado, estado, região autónoma, enquanto que a exportação é o movimento e a expedição de bens para fora do referido território. Para gerir e supervisionar o processo legal e controlado de importação e exportação, as autoridades nacionais podem e irão identificar e estabelecer uma ou um número limitado de autoridades alfandegárias que operam no território do país em questão e aplicar a regulamentação nacional. Dependendo do país, as autoridades aduaneiras podem ter nomes diferentes, e exercer níveis diferentes de escrutínio e controlo.

Uma autoridade ou autoridades aduaneiras estabelecidas são, por definição, as únicas agências governamentais mandatadas para assumir o controlo total das importações e exportações comerciais; no entanto, esta distinção pode ser pouco clara ou não ser plenamente respeitada em tempos de emergência ou de agitação civil. As agências ou pessoas que operam tentando importar ou exportar qualquer coisa por qualquer razão devem estar cientes de quem são as autoridades competentes, e onde começam e terminam as responsabilidades.

Como uma extensão direta de uma autoridade nacional, um serviço aduaneiro, através de uma aplicação proativa:

- Protege o ambiente, a segurança pública, a saúde e a moralidade, proibindo o comércio internacional de substâncias e materiais ilegais, por exemplo, substâncias narcóticas, armas e munições, espécies animais ameaçadas, resíduos perigosos, e mercadorias expiradas, falsificadas ou não conformes com as normas.
- Representa os interesses políticos, económicos e de segurança da autoridade central do país, do Estado ou da região semiautónoma para dentro e para fora da qual as mercadorias fluem.
- Gera receitas através da cobrança e aplicação de tarifas comerciais.
- Estabelece ligações com outras agências de aplicação da lei a nível nacional e internacional para prevenir crimes transfronteiriços, por exemplo, circulação de drogas, veículos automóveis roubados e mercadorias contrabandeadas.
- Melhora o cumprimento voluntário por parte do comerciante através de um serviço ao cliente de qualidade.
- Facilita o comércio legítimo.

Nos seus esforços para alcançar, responder eficaz e eficientemente aos desafios acima mencionados e reduzir o fosso entre as necessidades esperadas e os recursos limitados, uma dada autoridade aduaneira tem de formar e informar estrategicamente os funcionários da autoridade aduaneira, e recolher e compilar estatísticas e dados comerciais. As administrações aduaneiras em todo o mundo aplicam geralmente procedimentos e processos semelhantes, e a rapidez do desalfandegamento depende em grande medida dos controlos exigidos pela legislação e do grau de aplicação das tecnologias de informação e comunicação.

## **Isenção de direitos e impostos**

Para além da aplicação das leis nacionais, tal como regulamentadas pelas autoridades de cada país em questão, as autoridades aduaneiras estão também encarregues da cobrança de direitos e tarifas. A natureza e os tipos destes custos são variáveis de país para país, e são desenvolvidos pelas autoridades nacionais para aumentar as receitas das principais atividades económicas, proteger as indústrias nacionais, e até impedir a propagação de itens sensíveis ou relacionados com a segurança. Os direitos de importação e exportação são normalmente regidos pelo que se designa por "tabelas"; as tabelas de direitos/tarifas são normalmente acompanhadas pela legislação nacional e são amplamente publicadas e disponibilizadas às entidades comerciais e aos transportadores. Estas tabelas são normalmente atualizadas regularmente, e é dever de qualquer agência ou pessoa que importa ou exporta qualquer coisa compreender e aderir a estes regulamentos.

As autoridades aduaneiras podem também cobrar determinadas taxas e impostos na importação, com base na agência, como por exemplo:

- Taxas de declaração de importação - sobre produtos importados.
- Selos fiscais - para certos documentos de transação que, por lei, exigem a aposição de carimbos.
- Taxa de desenvolvimento petrolífero - sobre produtos petrolíferos.
- Taxas de registo - para importadores que o fazem pela primeira vez.

A decisão de isentar do pagamento de direitos e outros impostos os bens importados para um país ou território para fins humanitários é inteiramente a decisão das autoridades do país. No início de uma emergência, especialmente numa emergência de início rápido, pode haver legislação ad-hoc das autoridades nacionais que tenha impacto no processo de importação ou de direitos, de preferência com dispensa de direitos ou uma flexibilização significativa do processo de importação. Devido à sua natureza ad-hoc, estas alterações carecem geralmente de instruções detalhadas sobre a implementação prática. A ausência de diretrizes sobre como

aplicar a legislação ad hoc deve-se ao facto de a maioria dos países não estarem preparados para emergências na área específica das alfândegas.

Se um item específico doado ou mercadorias podem ser importados para um país sem qualquer pagamento de impostos depende das decisões do governo local sobre:

- Política nacional de importação de ajuda humanitária.
- Mercadorias qualificadas ao abrigo dessa política.
- Intervenientes que recebem estatuto livre de impostos.

É essencial que os doadores e as organizações que tomam decisões na fonte estejam cientes das implicações dos impostos sobre os custos operacionais à medida que desenvolvem as suas estratégias de resposta.

As autoridades aduaneiras podem não qualificar todas as entidades como "de interesse público" ou "caritativas" e conceder o privilégio de dispensa de direitos que lhe está associado. As organizações humanitárias que lidam com homólogos locais devem certificar-se de que o homólogo local que recebe os bens é uma entidade registada com isenção de direitos, e se for necessária uma isenção local, que o seu homólogo é a que se ocupa do pedido de isenção de direitos e que fornece toda a documentação necessária. Para o efeito, o homólogo local deve ter a capacidade de conhecer os procedimentos, pontos focais e regulamentos dentro da sua administração, a fim de apresentar o pedido corretamente. Se não tiverem estes conhecimentos específicos (que mercadorias são proibidas ou restringidas, quotas, etc.) ou simplesmente não estiverem familiarizados com os requisitos e documentação, é útil pedir conselhos aos ministérios locais, a outras ONG já em funcionamento, aos despachantes aduaneiros e aos peritos fiscais. Existem certos itens a nível mundial que tendem a causar mais escrutínio do que outros, e podem exigir uma certificação especial. Embora os regulamentos sejam específicos de cada país, os exportadores e importadores devem prestar muita atenção às seguintes categorias quando planeiam atividades de resposta:

- Medicamentos e equipamento médico - Os países tendem a manter uma lista de medicamentos essenciais que denota o que pode ser restrito
- Veículos e peças de veículos/máquinas - Podem utilizar-se regulamentos sobre veículos para proteger os mercados locais
- Equipamento de comunicações - rádios, telefones por satélite, VSAT, ou mesmo computadores básicos e smartphones
- Artigos de dupla utilização - Qualquer artigo que possa ser passível de utilização militar, tais como coletes à prova de bala ou equipamento de deteção remota
- Álcool e produtos de tabaco

Há uma conceção errada comum de que os bens/materiais isentos estão isentos de formalidades aduaneiras. Como qualquer outro tipo de carga, todas as operações relevantes devem ser realizadas pelas pessoas em causa e pela alfândega, a fim de cumprir a lei aduaneira. Cada remessa deve ser documentada, e no caso dos bens/materiais isentos, isto inclui um requisito adicional, que é a certificação ou prova do seu estatuto de isento.

## **Entidades envolvidas**

À medida que as mercadorias saem e entram nos países, há uma série de partes que podem entrar em contacto ou estar envolvidas no processo de manuseamento e desalfandegamento. Uma lista não exaustiva das partes que podem estar envolvidas com a importação e exportação alfandegária é:

**Expedidor**– Qualquer indivíduo ou entidade legal que coordene, pague e/ou aja legalmente

como proprietário de mercadorias transportadas de um ponto para outro.

**Destinatário** – Qualquer indivíduo ou entidade legal que receba uma remessa. Para as remessas internacionais, os destinatários devem estar legalmente registados no país de receção, e são, em última instância, responsáveis pela documentação, legalidade e receção da carga. Um destinatário e um expedidor podem ser a mesma entidade. A carga está legalmente em nome do destinatário, no entanto, dependendo das disposições contratuais de transporte, um terceiro pode pagar diretamente às autoridades aduaneiras taxas e direitos, e pode mesmo levantar a carga nos pontos de entrada num país.

**Parte notificada** – Qualquer indivíduo ou entidade legal que seja notificado assim que um envio internacional chega. As partes notificadas podem ser o destinatário, ou podem ser identificados terceiros responsáveis pelo processo de desalfandegamento. As partes notificadas não precisam de estar legalmente registadas em nenhum país, mas devem estar em contacto com o destinatário.

**Despachantes aduaneiros** - Os despachantes são indivíduos ou entidades que facilitam a circulação de mercadorias através do processo aduaneiro. Normalmente, são prestadores de serviços privados com fins lucrativos que têm alguma forma de acreditação para facilitar as alfândegas em locais e contextos específicos. Os despachantes devem estar muito familiarizados com os procedimentos aduaneiros e especificar todas as necessidades em termos de documentação. Trabalham também normalmente mediante comissões ou taxas.

**Empresas independentes de inspeção** - Empresas que realizam testes visuais, físicos e até laboratoriais das cargas recebidas. As empresas de inspeção são normalmente separadas legalmente das autoridades nacionais, e espera-se que os organismos sujeitos a autorização paguem normalmente os custos de inspeção.

**Agentes de assistência em terra** - Empresas ou entidades encarregues da movimentação de cargas dentro e fora das embarcações, e em redor das instalações aduaneiras. Os custos de assistência em terra podem ser incorporados em contratos, ou diretamente faturados no processo de desalfandegamento.

**Transitários** - Dependendo dos termos do contrato de transporte, os transitários podem ser diretamente responsáveis pelo desalfandegamento, atuando como agentes alfandegários.

**Autoridades aduaneiras** - Agentes e representantes diretos das respetivas autoridades aduaneiras em questão. Dependendo dos contextos, os funcionários aduaneiros podem estar fortemente envolvidos em cada etapa do processo, ou podem subcontratar o processo a terceiros. As autoridades aduaneiras terão uma palavra a dizer sobre o processo e a legalidade das mercadorias importadas e exportadas.

**Outras autoridades e departamentos governamentais respetivos** - Muitas agências governamentais podem desempenhar um papel no processo de importação e exportação, dependendo do item, da circunstância ou das partes envolvidas, estas entidades podem incluir os Ministérios da Saúde, Agricultura, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Ministério das Finanças, Unidade/Secretaria de Mitigação de Catástrofes, Ministério das Comunicações, Defesa Militar e Civil, ou outras partes envolvidas.

## Conceitos comuns

**Procedimentos aduaneiros padronizados** - Embora os regulamentos variem de país para país, tem havido um esforço para desenvolver uma convenção padrão de nomenclatura e numeração liderada pela [Organização Mundial das Alfândegas \(OMA\)](#). Os mais de 200 estados-

membros da OMA acordaram no que é chamado Sistema Harmonizado de Descrição e Codificação de Mercadorias, ou frequentemente referido como Sistema Harmonizado (sigla inglesa HS), para abreviar. O processo do HS foi também adotado e apoiado pelas Nações Unidas, através da Convenção de Quioto ou da Convenção Internacional sobre a Simplificação e Harmonização dos Procedimentos Aduaneiros ([o Capítulo 5 do Anexo J trata especificamente das remessas de socorro](#)). Atualizados pela última vez em 2017, os códigos HS permitem às autoridades aduaneiras e aos exportadores/importadores apoiar o desalfandegamento de mercadorias através de procedimentos aduaneiros simplificados e harmonizados, facilitando assim o comércio internacional. Os expedidores podem saber mais sobre o processo HS e procurar códigos HS para produtos específicos no [sistema on-line da OMA](#).

Os códigos HS têm seis dígitos, e derivam diretamente do sistema de classificação da OMA, embora muitos países utilizem oito ou mesmo dez dígitos para acomodar tanto a legislação regional como nacional. A estrutura dos códigos HS é derivada de:

Capítulo	Rubrica	Sub-rubrica	Códigos específicos de região	Códigos específicos de país
94	04	21	00	00
Mobiliário	Colchão	De borracha celular ou plástico	Específico de região	Específico de país

Os códigos HS podem ser pesquisados e identificados através da [ferramenta de pesquisa de códigos HS](#).

**Termos Comerciais Internacionais (International Commercial Terms - Incoterms)** – No processo aduaneiro, os Incoterms denotam em que ponto físico a carga pode ser entregue e a quem cabe a responsabilidade pelo desalfandegamento. Os Incoterms vão desde o importador ter de fazer todo o trabalho relativo ao transporte e desalfandegamento (FCA) até aos transportadores que desalfandegam em nome da agência recetora e entregam num local nomeado dentro do país (DDP). Para informações sobre o comércio internacional, ver [Termos Comerciais Internacionais utilizados nos contratos internacionais de venda](#).

**Armazenamento de entreposto/Transporte** - uma instalação de armazenamento em entreposto é qualquer instalação que detenha carga que ainda não tenha sido desalfandegada para importação num país, ou carga que tenha sido pré-desalfandegada para exportação de um país. Em termos reais, o interior de uma instalação de entreposto é "território internacional" para qualquer carga aí armazenada. As instalações de entreposto são normalmente altamente regulamentadas e vigiadas, e as penalidades pela remoção de carga de uma instalação de entreposto sem a devida autorização podem ser muito elevadas. Quando a carga é importada para um país, geralmente as autoridades aduaneiras mantêm a carga num entreposto de algum tipo antes do desalfandegamento. As empresas terceiras podem também manter instalações de entreposto se tiverem acordos especiais com as suas respetivas autoridades aduaneiras, ou se operarem em algum tipo de zona de comércio livre.

Sempre que a carga numa instalação de entreposto deva ser transportada de um local para outro sem ser submetida a um desalfandegamento adequado, deve ser transportada com



"transporte em entreposto" O conceito de transporte em entreposto é o mesmo do armazenamento em entreposto - os artigos não estão tecnicamente desalfandegados para importação, nem foram pagos direitos sobre eles e, como tal, o transporte em entreposto está altamente regulamentado.

**Sobrestadia** - Sobrestadia é a acumulação de taxas sobre quaisquer itens de carga que são deixados na posse de uma autoridade aduaneira ou operação aérea/portuária após um tempo pré-definido. A carga que chega através da fronteira aérea/marítima/terrestre tem normalmente um período de tempo específico para ser desalfandegada sem custos adicionais. A duração do período gratuito e as tarifas diárias/horárias variam de local para local, e é negociada entre as autoridades nacionais, a empresa/autoridade autorizada a gerir o aeroporto/porto marítimo, os agentes de gestão, e as empresas de transporte. A sobrestadia com transporte aéreo e ferroviário começa tipicamente com 1-3 dias, enquanto que a sobrestadia com transporte marítimo pode começar até duas semanas após a chegada. Os importadores devem estar cientes de quais podem ser as suas taxas de sobrestadia, uma vez que atrasos a longo prazo podem levar a custos significativos

**Reexportação** - sempre que uma carga é importada para um país e depois expedida novamente para outro país terceiro, é definida como uma "reexportação". Os importadores e exportadores de mercadorias devem estar conscientes do impacto das reexportações nas suas operações. Os governos podem ter restrições à importação/exportação de bens específicos provenientes ou destinados a países específicos, quer através de políticas regionais que vinculem as secções internacionais. Muitos governos consideram um item reexportado como proveniente do país original, mesmo que entretanto tenha passado por um país diferente. Os importadores inadvertidos podem importar/exportar acidentalmente mercadorias proibidas, o que pode ter repercussões legais e financeiras tanto para o consignatário como para o expedidor.

**Carga frustrada** - Qualquer remessa ou carga submetida ao procedimento aduaneiro que seja interrompida e impedida de ser libertada por qualquer razão. A carga frustrada pode ser retida devido a documentação inadequada, falta de pagamento, e tentativa de importação de mercadorias regulamentadas ou proibidas, e normalmente requer instruções adicionais de disposição ou papelada adicional.

## Ferramenta de pesquisa de código HS

### Processo aduaneiro geral

Antes da importação de mercadorias, as agências devem realizar uma análise exaustiva de todas as orientações e requisitos aduaneiros, incluindo quaisquer restrições e a documentação necessária. Os agentes alfandegários e as autoridades nacionais podem ajudar a orientar os importadores sobre as etapas e a documentação necessária. Em emergências em que é ativado um Logistics Cluster (Cluster logístico) nacional, os membros participantes podem também partilhar informação relevante de importação, conforme necessário. Em qualquer situação - de emergência ou não - deve haver uma compreensão clara dos passos necessários e um plano claro de como se movimentar.

É de notar que este processo *pode* ser alterado face a emergências rápidas, mas *nem sempre*.

### Planeamento a montante

À medida que se desenvolve a necessidade de envios internacionais, há passos chave a que

qualquer organização ou entidade que inicia o envio terá de se submeter. As organizações de resposta que atuam como exportadores/transportadores terão de tomar medidas-chave para obter informações e coordenar os envios:

---

**Dados necessários do requerente/recetor**

- Receber informação específica sobre a remessa requerida - Quantidades, tipos de itens específicos, datas requeridas, e muito mais.
- Clarificar os regulamentos de importação/exportação de e para os países relacionados com a expedição.
- Identificar termos de entrega, Incoterms e que partes são responsáveis por que fase do processo aduaneiro.
- Identificar todas as necessidades de documentação com o destinatário e fornecer cópias avançadas ao destinatário ou agente alfandegário antes do envio.
- Se os orçamentos forem aprovados por uma ou ambas as partes, comunicar os custos potenciais para o desalfandegamento e envio.
- Estabelecer métodos de transporte viáveis (aéreo, marítimo, rodoviário, ferroviário) e identificar locais e datas de entrega.

---

**Preparação e organização da expedição**

- Trabalhar com vendedores para identificar corretamente os códigos HS, e satisfazer todas as necessidades de documentação, embalagem e rotulagem.
- Compreender a regulamentação nacional e internacional que envolve tanto mercadorias regulamentadas ou proibidas, como as legalidades em torno dos países de origem/destino.
- Incluir cópias físicas de toda a documentação de desalfandegamento necessária com a remessa.
- Assegurar que toda a documentação necessária está disponível, e (quando disponível) verificar duas vezes a carga física para que os artigos, quantidades, e dimensões correspondam à documentação.
- Solicitar, identificar e contratar com um transportador, transitário ou outra entidade certificada familiarizada com a alfândega.

---

**Estratégias para organizações de resposta a situações de emergência**

- Trabalhar com as respetivas equipas de programas e operações para identificar atividades de resposta de rotina e pré-definir a carga que provavelmente será utilizada em atividades de resposta.
- Para o stock proposto, é possível pré-identificar os códigos HS, as necessidades de documentação de expedição, e rastrear contra os regulamentos de importação a nível nacional (exemplo - lista de medicamentos aprovados pela OMS).
- Solicitar e identificar vendedores terceiros que possam fornecer rapidamente os produtos específicos necessários para a resposta, e fazer acordos que incluam as necessidades de documentação e rotulagem.
- Desenvolver acordos com transitários e agentes de expedição para fornecer serviços de transporte rápido e informações sobre estrangulamentos na alfândega e infraestruturas.

---

## Planeamento a jusante

Uma organização ou uma entidade que atue como importador ou destinatário que pretenda receber uma remessa deve também tomar medidas para preparar e identificar corretamente

as necessidades.

### **Definição do processo de Importação**

- Qualquer organização utilizada como destinatário para qualquer remessa deve estar legalmente registada no país de importação. O processo de registo varia de país para país.
  - Sempre que possível, os destinatários devem evitar listar pessoas individuais como destinatários, ou utilizar abreviaturas ou acrónimos para agências como nomes de destinatários.
  - Se necessário, solicitar e recrutar os serviços de um agente/empresa de desalfandegamento que esteja devidamente registado e licenciado pelas autoridades aduaneiras para processar a documentação de importação através da alfândega.
  - Trabalhar com as autoridades nacionais (alfândega, saúde, serviço de normas, segurança fronteiriça) e/ou agente alfandegário contratado para identificar os regulamentos e requisitos de importação e partilhar com o exportador/exportador.
  - Trabalhar com as autoridades nacionais e/ou agente alfandegário contratado para compreender todas as tarifas, direitos, taxas e possíveis isenções.
  - Definir com o exportador/transportador os Incoterms e limites de responsabilidades com o transitário e/ou transportador contratado.
- 

### **Preparação para receber remessas**

- Se o importador/consignatário for também o requerente, o importador/consignatário deve esforçar-se por fornecer o máximo de informação possível sobre a carga necessária ao exportador/transportador.
  - Preparar para a receção, armazenamento e inspeção das remessas no país.
  - Compreender os pontos de entrada e estrangulamentos associados ao desalfandegamento.
  - Ter toda a documentação pronta antes da chegada da remessa.
  - Acelerar o desalfandegamento sempre que possível, utilizando cópias avançadas de documentação.
  - Rastrear a expedição e saber quando chega ao país para evitar a sobrestadia ou a perda de carga.
  - Pré-identificar o transporte para retirar a carga da alfândega, idealmente planeado em torno da dimensão da remessa. Ter também planeado o armazenamento adequado ou entregas a jusante.
  - Assim que a remessa chegar, providenciar a inspeção e desalfandegar as remessas na alfândega.
-

---

**Possível Regulamento específico da alfândega para a importação**

- Importação temporária para utilização de artigos e reexportação numa data posterior.
- Libertação aduaneira provisória até à perfeição da documentação numa data posterior pré-definida, por exemplo, carta de isenção pendente, determinadas autorizações.
- Entrada de carga reexportada.
- Entrada de carga em trânsito, sob caução.
- Reimportação de carga após exportação temporária para reparação de manutenção.
- Apreensão e destruição de carga proibida.
- Sanções/multas aduaneiras por declaração incorreta por parte dos consignatários ou dos seus agentes alfandegários nomeados.

---

**Estratégias para organizações de resposta a situações de emergência**

- Fazer a ligação com as equipas de programação e operacionais para avaliar as necessidades, e utilizar os resultados da avaliação para validar as necessidades.
- Se possível, solicitar às autoridades e renúncias para as exportações e importações.
- Tentar acelerar as isenções. Nos casos em que já são concedidas isenções, autorizar imediatamente a expedição de remessas, assegurando que toda a documentação correta está onde precisa de estar e que as instruções de envio são adequadas.

---

## Documentação

O processo de importação requer normalmente documentação específica, e por vezes substancial.

Em situações de emergência, as autoridades solicitarão geralmente originais ou cópias dos seguintes documentos:

- **Fatura Comercial/Fatura Proforma** - Indica uma visão geral do conteúdo da remessa e o responsável pela aquisição/pagamento da carga. As faturas listam tipicamente um custo total de carga que pode ser utilizado para efeitos de direitos aduaneiros. Muitas agências humanitárias preferem utilizar faturas proforma autogeradas para indicar especificamente que a carga será utilizada para ajuda humanitária.
- **Lista de embalagem** - Deve ser suficientemente detalhada e precisa para que os funcionários aduaneiros não necessitem de inspecionar todos os artigos. As listas de embalagem são tipicamente muito mais detalhadas do que as faturas quando os envios têm um grande número de itens de linha.
- **Conhecimento de embarque/Carta de porte aéreo/Carta de porte ferroviário/Carta de porte rodoviário.**

Outra documentação de importação frequentemente necessária:

- **Carta/Certificado de Doações e/ou Bens Humanitários** - Muitas agências incluirão cartas próprias de intenção humanitária ou doação para ajudar a facilitar o processo de isenção aduaneira.
- **Prova de isenção de direitos** - Pode ser exigida no momento do desalfandegamento; normalmente uma agência humanitária registada deve poder obter algum tipo de carta da autoridade fiscal competente. No entanto, poderá ser necessária uma carta para cada

importação.

- **Certificados de Origem (CO)** - Normalmente gerados e certificados pelo fabricante, mas podem ser feitos pela agência de envio, se necessário. Alguns países têm requisitos rigorosos em matéria de origem.
- **Certificados de Inspeção (CI)** - os CI estão normalmente associados a mercadorias regulamentadas que podem ser consumidas por seres humanos - exemplo: Medicamentos - ou podem ter efeitos adversos na saúde humana - exemplo: material inflamável de plástico para abrigo. Os CI requerem normalmente a certificação de um laboratório externo, certificado para testar as propriedades químicas específicas dos artigos em questão.
- **Certificados de Conformidade (CC)** - Os CC são utilizados para confirmar que os produtos cumprem ou excedem uma determinada norma industrial, e requerem inspeção por empresas externas de teste e certificação.
- **Certificados fitossanitários** - Certificação que atesta que o material vegetal importado satisfaz os requisitos sanitários do país em questão, geralmente de um laboratório externo.
- Instruções especiais de manuseamento ([mercadorias perigosas](#), [cadeia de frio](#), [medicamentos](#), alimentos).

## Procedimentos do porto de entrada

A maioria dos grandes portos marítimos e aeroportos internacionais têm capacidade para efetuar inspeções alfandegárias, armazenamento e desalfandegamento no local. Para que o desalfandegamento seja oficial, terá de haver escritórios designados à autoridade aduaneira relevante e espaço para armazenamento das mercadorias apresentadas à alfândega.

As principais formalidades ligadas à manipulação de mercadorias pelas autoridades no comércio de exportação ou importação são as seguintes:

1. Antes da inspeção de qualquer carga, deverá entregar-se uma cópia do manifesto de carga/lista de embalagem e o conhecimento de embarque/carta de porte aéreo às autoridades aduaneiras e portuárias/aeroportuárias relevantes.
2. Quando a carga é desalfandegada e descarregada do navio/aeronave, será contada por um agente designado em terra.
3. São cobradas taxas de cais e/ou de tratamento em terra às taxas prescritas em todas as mercadorias chegadas.
4. Às mercadorias não retiradas da custódia das autoridades aduaneiras dentro do período de armazenamento gratuito permitido é cobrada renda à taxa de sobrestadia prescrita.
5. Cobrar-se-á sobrestadia sobre qualquer carga não manifestada e não removida dentro do prazo prescrito após a entrega.
6. A não cobertura das taxas de sobrestadia pode acabar por resultar na venda da carga em leilão público.
7. As taxas de sobrestadia podem ser dispensadas em casos de:
  1. Mercadorias que cheguem danificadas e em relação às quais seja feita uma reclamação contra o transportador, poderá ser permitido algum prolongamento do tempo gratuito para permitir uma investigação da carga danificada.
  2. Mercadorias danificadas após a descarga e para as quais as autoridades portuárias tenham recebido um "Pedido de investigação".
  3. As mercadorias são retidas pelas autoridades aduaneiras para exames especiais, testes químicos, etc.
  4. A retirada das mercadorias é atrasada devido a nenhuma falha ou negligência da parte dos importadores.

8. As áreas utilizadas para a descarga e armazenamento de mercadorias importadas devem ser declaradas como Áreas Alfandegárias ao abrigo de uma Lei Aduaneira, e normalmente são instalações de entreposto, altamente seguras.
9. O armazenamento de carga perigosa só será permitido em locais especialmente designados para o efeito.
10. O exame da carga pela Alfândega só será permitido se o consignatário ou agente alfandegário apresentar às autoridades portuárias a ordem de entrega emitida pelo agente de envio juntamente com a Nota de Entrada preparada em nome do consignatário.

Para cargas que chegam por via aérea:

- Os aeroportos de maiores dimensões oferecem normalmente instalações dentro das áreas aduaneiras designadas para a carga em trânsito a ser desconsolidada e consolidada com a carga de exportação local.

Para cargas que chegam por via marítima:

- No caso de carga contentorizada, os contentores podem ser esvaziados na zona portuária antes da carga ser apresentada para exame pela Alfândega. Em alternativa, os contentores podem ser levados para um depósito de contentores, um armazém, ou a fábrica do destinatário, onde são esvaziados e entregues ao destinatário após o cumprimento das formalidades alfandegárias.
- O carregamento ou transporte de carga de exportação, se for carga fracionada, é permitido no cais onde o navio está pronto a carregar. No caso de carga contentorizada, é permitido o transporte para o local atribuído à linha de envio pela autoridade portuária.
- Tal como as importações, as exportações atingem a sobrestadia após a expiração do tempo gratuito, mas as autoridades portuárias renunciam por vezes a esta taxa no caso de carga especial. Os portos podem adiar a aceitação da carga de exportação se houver um atraso na chegada do navio.
- Quando a carga de exportação é levada para um depósito de desalfandegamento, as formalidades aduaneiras são aí concluídas e a carga é acondicionada em contentores, que são depois levados para o porto para carregamento direto no navio. Também pode seguir-se o mesmo procedimento se os contentores forem carregados na fábrica ou armazém do expedidor.

Ao planear a chegada da carga, é extremamente importante saber se a alfândega é uma opção, especialmente em situações pós-emergências rápidas. Pode haver casos em que aviões ou barcos possam ser fisicamente capazes de chegar a um porto marítimo ou aeroporto, mas na realidade não possam importar legalmente mercadorias.

## **Desalfandegar mercadorias**

As etapas seguintes detalham o processo através do qual a carga é manuseada e inspecionada pela alfândega após a chegada e a descarga:

1. Toda a carga importada deve ser descarregada num porto aduaneiro designado e não deve ser retirada do controlo aduaneiro sem autorização escrita das autoridades aduaneiras.
2. Antes de ser dada autorização para retirar as mercadorias do controlo aduaneiro, o proprietário ou agente agindo em nome do proprietário é obrigado a apresentar documentação, conforme exigido por lei, na forma prescrita para permitir que as autoridades aduaneiras examinem as mercadorias. Os detalhes específicos da carga

devem coincidir em todos os documentos.

3. Quando as mercadorias se destinarem a um entreposto aduaneiro, a documentação deve fazer-se acompanhar de um pedido de autorização de armazenamento dessas mercadorias e de uma caução.
4. As autoridades aduaneiras podem examinar todas as mercadorias importadas. O exame pode ser físico (inspeção visual, contagem, pesagem, medição, teste químico, etc.) ou documental (envolvendo o exame de documentos relevantes, tais como faturas, notas bancárias, apólices de seguro e formulários de listagem da quantidade e descrição dos bens).
5. Se as mercadorias forem tributáveis, as tarifas aduaneiras deverão ser pagas na altura ou o importador deverá prestar uma caução para garantir o pagamento dos direitos.
6. Se as mercadorias não forem retiradas dentro do prazo prescrito após a chegada do navio ou avião importador, são suscetíveis de venda em leilão público pelas autoridades portuárias que recuperarão do produto da venda todos os encargos que lhes são devidos, incluindo os direitos aduaneiros.
7. As autoridades aduaneiras têm o direito de recuperar do importador qualquer falta de direitos cobrados ou o reembolso errado dos direitos aduaneiros, de acordo com os procedimentos e leis prescritos.
8. Nos casos em que são necessárias licenças de importação, as autoridades aduaneiras verificarão a legalidade das mercadorias importadas em relação a essas licenças.
9. Assim que a autoridade aduaneira local tiver considerado suficientes a documentação e o pagamento, o consignatário ou agente atuante do consignatário poderá levantar a carga nas instalações de carga designadas.

As autoridades aduaneiras utilizarão cópias em papel de todos os documentos associados - e, dependendo do contexto e da capacidade da autoridade aduaneira, cópias eletrónicas - para identificar a carga que passa pelo processo de inspeção física.

Se o importador ou o despachante aduaneiro agindo em seu nome não obtiver a documentação até ao momento do desalfandegamento, o procedimento de apresentação será atrasado, e a libertação da carga será atrasada ou não acontecerá de todo. As consequências da carga frustrada resultam em atrasos na entrega aos beneficiários, ou custos adicionais, tais como a sobrestadia. Num curto período de tempo, podem acumular-se grandes montantes em taxas pelas quais o recetor é responsabilizado.

## **Métodos de pagamento na importação/exportação**

**Cartas de Crédito (CC)** - Uma carta de crédito é um compromisso de um banco de fazer um pagamento a um beneficiário nomeado dentro de um determinado prazo, contra a apresentação de documentos que cumpram rigorosamente os termos da CC. As partes de uma CC são normalmente um beneficiário que deve receber o dinheiro, o banco emissor do qual o requerente é cliente, e o banco consultor do qual o beneficiário é cliente. Quase todas as CC são irrevogáveis, não podem ser alteradas ou canceladas sem o acordo prévio do beneficiário, do banco emissor e do banco de confirmação, se existir. Normalmente, os documentos que um beneficiário tem de apresentar para receber o pagamento incluem uma fatura comercial, algum tipo de carta de porte internacional, e documentos de seguro. Contudo, a lista e a forma dos documentos está aberta a interpretação e negociação, e poderá haver requisitos para apresentar documentos emitidos por um terceiro neutro que comprove a qualidade das mercadorias expedidas, ou o seu local de origem.

**Transferência eletrónica de fundos (TEF)** - Uma TEF refere-se aos sistemas informáticos utilizados para realizar transações financeiras eletronicamente. A maioria dos governos e

autoridades aduaneiras preferem TEF, e normalmente têm uma conta bancária designada para todos os depósitos. Uma conta bancária gerida pelo governo tem a vantagem de permitir um controlo transparente das transferências de fundos.

**Pagamento em numerário** Em circunstâncias muito raras, as autoridades aduaneiras solicitarão pagamentos em numerário. Embora se esteja a tornar menos comum, podem ocorrer pagamentos em numerário, especialmente no rescaldo de desastres naturais de início rápido. Sempre que possível, os pagamentos em numerário devem ser evitados, uma vez que são difíceis de detetar e podem conduzir a fraude. Se for exigido um pagamento em numerário para a alfândega, as organizações devem solicitar um recibo completo, especificando para que serve cada taxa individual e o funcionário da autoridade aduaneira com quem a transação ocorreu.

## Ordem de pagamento e risco



- **Pagamento antecipado** - Todos os direitos de importação, taxas e encargos de gestão são pagos antecipadamente. No caso de haver alterações nos itens, quantidades ou as taxas globais previstas estarem incorretas, a entidade que paga adiantadamente assume um risco adicional. Se for exigido o pagamento antecipado, os importadores devem tentar utilizar uma carta de crédito.
- **Crédito documentário** - O termo técnico para carta de crédito.
- **Remessas documentárias** - Instrução de um exportador (vendedor ou fornecedor) a um banco remetente, normalmente o banco local do exportador, para recolher o pagamento imediato ou numa data futura de um importador (comprador) contra a entrega dos documentos comerciais relevantes. As remessas documentárias funcionam como uma carta de crédito, contudo o ónus da documentação e dos valores são fornecidos pelo vendedor/exportador. Os importadores devem ainda monitorizar estas comunicações para garantir que os custos acordados ainda estão a ser utilizados.
- **Conta Aberta** - Um acordo entre um importador e um exportador segundo o qual os bens são fornecidos no pressuposto de que o pagamento será efetuado numa data futura acordada. O pagamento pode ser efetuado após a importação da mercadoria. Este método é utilizado quando existe um elevado nível de confiança entre exportadores e importadores.

## Ferramentas e recursos aduaneiros



## Modelos e ferramentas

### Referências

- Pode encontrar informação aduaneira específica do país nas páginas dos países do Global Logistics Cluster, [Logistics Cluster Assessment \(LCA\)](#).
- [Acordo Modelo Aduaneiro entre a ONU e o Estado](#)
- [Convenção de Quioto. Cap. 5 Anexo J - Remessas de socorro](#)