

A segurança da cadeia logística internacional na perspectiva aduaneira

Ana Paula Caliço Raposo. Subdiretora-Geral da Autoridade Tributária e Aduaneira



A “segurança” tem sido nos últimos anos uma das maiores preocupações à escala global. Cada área de intervenção tem definido os seus próprios procedimentos de segurança e legislação sobre a implementação de mecanismos de controlo, o que é demonstrativo da importância que lhe é atribuída ao mais alto nível. Deste modo, também em matéria aduaneira o tema da segurança além de debatido, tem sido objeto de normas e procedimentos que visam garantir a segurança da cadeia logística internacional, quer relativamente às mercadorias, quer aos meios de transporte que as transportam.

A relevância do tema tem, pois, implicado procedimentos implementados pela Organização Mundial das Alfândegas, bem como a publicação de legislação no quadro da União Europeia, com alterações ao Regulamento que aprova o Código Aduaneiro Comunitário.

A Organização Mundial das Alfândegas (OMA) conta atualmente com 178 países membros que representam 99% do comércio mundial e de que Portugal é membro fundador desde 1952, sendo os seus instrumentos aplicados à escala mundial.

A sua estratégia para as alfândegas define claramente o que se espera da atuação destas na promoção do desenvolvimento sócio-económico, na criação de condições favoráveis ao crescimento económico, na proteção dos cidadãos, no controlo das fronteiras e na garantia da segurança, através de procedimentos aduaneiros simples e normalizados, com recurso a sistemas eletrónicos. A OMA promove igualmente a implementação do estatuto Operador Económico Autorizado, sendo que ao re-

conhecer estes operadores como de risco reduzido, permite-se a reafectação de recursos para os operadores não reconhecidos, introduzindo um sistema mais eficiente, eficaz e justo.

Também no âmbito da União Europeia (UE) várias iniciativas têm sido implementadas, quer legais, com alterações ao Código Aduaneiro Comunitário e em que também o estatuto Operador Económico Autorizado continua a constituir um dos elementos basilares, quer com a iniciativa alfândegas eletrónicas que visa criar um ambiente sem papel para as alfândegas e o comércio.

Esta abordagem para os 27 Estados-membros da UE alinhada com a abordagem da OMA à escala global, visa o equilíbrio da facilitação do comércio legítimo com o aumento de controlos em função dos riscos associados à fraude comercial, à proteção dos cidadãos e à segurança da cadeia logística internacional.

Após os atentados de 11 de setembro de 2001, várias entidades têm-se focado nos controlos de segurança. Considerando particularmente as responsabilidades das alfândegas, o Regulamento n.º 450/2008¹, no seu art.º 2.º consagrou a missão legal das alfândegas: *as autoridades aduaneiras são antes de mais responsáveis pela supervisão do comércio internacional da Comunidade, contribuindo, deste modo, para um comércio justo e aberto..., bem como para a segurança do cir-*

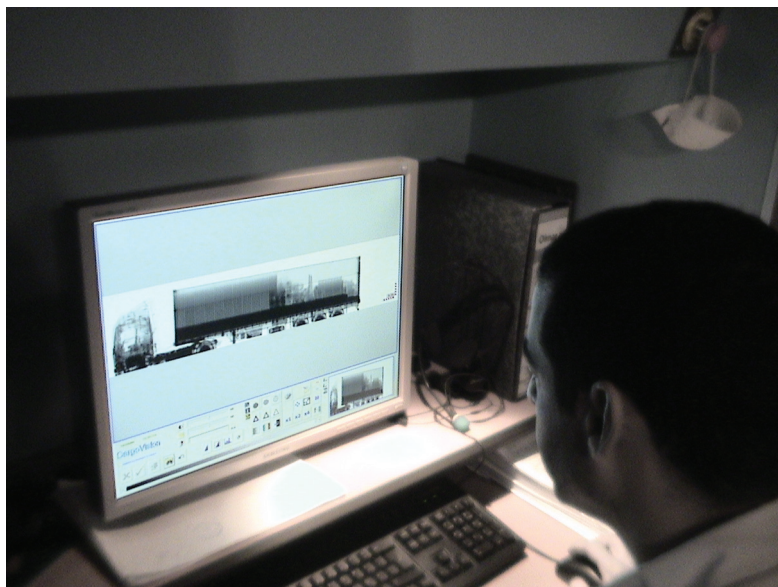
¹Regulamento n.º 450/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril. JO, L 145/1, de 4.6.2008.

cuito de abastecimento. Ainda o mesmo normativo determina que as autoridades aduaneiras devem instituir medidas que garantam a proteção e segurança da comunidade e dos seus residentes, bem como a proteção do ambiente, se for caso disso, em estreita cooperação com outras entidades, mantenham um equilíbrio adequado entre controlos aduaneiros e facilitação do comércio legítimo.

Em Portugal a missão das alfândegas está definida no Decreto Lei nº 117/2011, 15 de dezembro que publica a lei orgânica do Ministério das Finanças e que estatui que a *Autoridade Tributária e Aduaneira tem por missão administrar os impostos, direitos aduaneiros e demais tributos, bem como exercer o controlo da fronteira externa da União Europeia e do território nacional para fins fiscais, económicos, e de proteção da sociedade de acordo com as políticas definidas pelo Governo e pelo Direito da União Europeia.*

Considerando que o nosso país tem uma fronteira marítima das mais extensas da União Europeia e que 97% do comércio com países terceiros à União se efetua pela via marítima, com a convicção que as alfândegas devem constituir um elemento de reforço da competitividade económica, combatendo os tráficos ilícitos e a evasão fiscal e aduaneira e, tendo como referência a estratégia da União, alfândegas eletrónicas, bem como as melhores práticas internacionais, logo em 2005 a prioridade foi focarmo-nos na via marítima, criando um ambiente eletrónico para o envio da informação relativa à apresentação dos meios de transporte e das mercadorias transportadas por esta via, bem como a implementação da declaração eletrónica de exportação, tendo em 2007 entrado em produção o sistema SDS e o STADA-exportação.

Em resultado da cooperação com as administrações portuárias foi possível a implementação da Janela Única portuária, em que os operadores económicos com um único envio eletrónico comunicam com os vários destinatários da informação relativa aos navios e às mercadorias neles transportadas. Este ambiente eletrónico permitiu tornar mais eficiente e célere o cumprimento dos procedimentos aduaneiros, com ganhos para os operadores económicos e para a administração aduaneira, disponibilizando a informação de forma estruturada e permitindo uma



mais eficaz gestão dos riscos associados. Simultaneamente em aplicação do Regulamento (CE) nº 648/2005² denominado regulamento de segurança que altera o Código Aduaneiro Comu-

² Regulamento (CE) nº 648/2005, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de abril, que altera o Regulamento (CEE) nº 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário, JO, L 117/13, 4.5.2005



Em resultado da cooperação com as administrações portuárias foi possível a implementação da Janela Única portuária, em que os operadores económicos comunicam com os vários destinatários da informação relativa aos navios e às mercadorias.

Há uma linha de defesa que coincide com as fronteiras e em que as alfândegas são chamadas a intervir diferenciando níveis de risco e, controlando os carregamentos de maior risco.

nitário, foi implementado o Import Control System (ICS) e o Export Control System (ECS), sistemas eletrónicos de transmissão de dados, que permitem o envio da informação estritamente para efeitos de segurança e que é tratada, pelas administrações aduaneiras, através do seus sistemas de Gestão do Risco, alimentado pelos perfis de risco comunitários e cujo resultado de risco de uma carga específica é igualmente válido para todos os Estados Membros. No que se refere às mercadorias a carregar, em contentores, em países terceiros, o ICS no Estado membro onde se situa o primeiro ponto de entrada da UE, após a análise de risco de segurança, envia a mensagem de autorização ou não de carga das mercadorias destinadas ao território aduaneiro da União. Esta abordagem comum exige de Portugal uma responsabilidade acrescida na proteção da fronteira nacional simultaneamente fronteira externa do território europeu, onde o elo mais fraco poderia fazer perigar a segurança e a proteção de toda a União Europeia, considerando a extensão da fronteira marítima portuguesa, o Estado Português tem, pois, uma grande responsabilidade.

A consciência das obrigações nacionais, além das medidas aduaneiras no quadro da União, levou à adesão às iniciativas americanas Container Security Initiative (CSI), com a assinatura de Acordos bilaterais com

os EUA e que implicaram a sua implementação no porto de Lisboa, em 2007 e Megaports em 2009, e mais recentemente no Porto de Sines, com responsabilidades assumidas em colaboração com as administrações daqueles dois portos

No quadro do CSI as mercadorias exportadas para os EUA, uma vez identificado um risco, são obrigatoriamente submetidas a controlos não intrusivos através de *scanners*.

Igualmente estes equipamentos são otimizados na importação permitindo o controlo dos contentores seleccionados, associando a segurança à celeridade exigida num contexto fortemente competitivo como o que está subjacente ao comércio internacional.

No que se refere ao Megaports, desde 2009 estão colocados portais fixos de controlo de radiações em Alcântara, nas entradas e saídas de camiões ou de comboio do Terminal da Liscont, no Poço do Bispo, nas entradas e saídas de todos os camiões, nos terminais de contentores da zona oriental de Lisboa e em Santa. Apolónia/ Terminal Multiusos de Lisboa, incluindo, também, o controlo de comboios, o que permite um rastreio contínuo a 100% de toda a carga contentorizada movimentada, detetando radiação gama ou de neutrões. Deste modo procura-se não só reduzir a probabilidade de estas mercadorias serem utilizadas no fabrico de armas de destruição maciça, mas também identificar situações na perspetiva da defesa da segurança interna e internacional dos cidadãos.

Por conseguinte há uma linha de defesa que coincide com as fronteiras e em que as alfândegas são chamadas a intervir recolhendo informação, analisando, diferenciando níveis de risco e, controlando de forma adequada e proporcional, os carregamentos de maior risco.

Em Portugal, a Autoridade Tributária e Aduaneira, no quadro das suas competências de gestão da fronteira nacional e europeia, concentra crescentes esforços na área da segurança e da proteção da sociedade, com recurso aos mais modernos meios tecnológicos, contribuindo eficazmente para que os portos portugueses se coloquem ao nível das melhores práticas que se impõem ao controlo da cadeia logística global. ■