

# **CONVENÇÃO DE QUIOTO**

## **DIRECTIVAS RELATIVAS AO ANEXO ESPECÍFICO E**

### **Capítulo 3**

## **TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CABOTAGEM**

(Versão Junho/2000-Actualizações Março/2006)



**ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ALFÂNDEGAS**

## ÍNDICE

<b>1. Introdução</b>	<b>3</b>
<b>2. Âmbito</b>	<b>3</b>
<b>3. Principais características</b>	<b>3</b>
3.1. Vantagens	4
3.2. Definição	4
<b>4. Campo de aplicação</b>	<b>4</b>
<b>5. Carregamento e descarga</b>	<b>7</b>
<b>6. Documentos</b>	<b>10</b>
<b>7. Garantia</b>	<b>12</b>

## **1. Introdução**

É frequentemente desejável, que por razões comerciais ou de transporte, levar mercadorias por navio de um lugar para outro, num território aduaneiro. Em algumas circunstâncias, tomando em conta a situação geográfica ou a natureza das mercadorias em causa, o transporte por navio é o único meio de encaminhar a mercadoria para o destino. Adicionalmente, em alguns lugares, este tipo de transporte por cabotagem pode exigir que o navio deixe as águas territoriais e entre em águas internacionais.

Por várias razões é necessário que as Alfândegas mantenham o controle do transporte da mercadoria por cabotagem, mesmo que essa carga seja composta inteiramente por mercadorias em livre circulação, embora na prática nessas circunstâncias o controle seja sucinto. Por exemplo, as Alfândegas devem estar seguras que mercadorias não autorizadas não foram carregadas a bordo ilicitamente durante a viagem e subsequentemente descarregadas no território aduaneiro sem que as formalidades apropriadas sejam cumpridas. Igualmente é necessário estar seguro que as mercadorias em livre circulação não são descarregadas para exportação ou descarregadas no estrangeiro durante a viagem de cabotagem na medida em que tais mercadorias podem ser passíveis de direitos e taxas se exportadas ou sujeitas a proibições ou restrições à exportação.

As condições a preencher em matéria de controle e os documentos aduaneiros para o transporte de cabotagem de mercadorias em livre circulação são geralmente simples, mas os controles suplementares ou mais estritos podem ser necessários se as mercadorias importadas, que não tenham sido declaradas, são transportadas por cabotagem ou se o navio transporta outras mercadorias que não sejam de cabotagem.

## **2. Âmbito**

O Capítulo 3 do Anexo Específico E trata do transporte por cabotagem de mercadorias em livre circulação, e de mercadorias importadas que não tenham sido declaradas e que sejam transportadas de um navio diferente daquele no qual chegaram ao território aduaneiro.

Não se aplica ao transporte de mercadorias importadas que não tenham sido declaradas e que estão ainda a bordo do navio no qual chegaram ao território aduaneiro (tais mercadorias são tratadas pelo Anexo Específico A, Capítulo 1) nem se aplica às mercadorias que tenham já sido colocadas sob um regime aduaneiro tal como o Trânsito Aduaneiro ou o Transbordo (Anexo Específico E, Capítulo 1 e 2) ou exportação a título definitivo (Anexo Específico C, Capítulo 1).

## **3. Principais características**

### **3.1. Vantagens**

O comércio marítimo e o transporte de mercadorias por cabotagem são de considerável importância para muitas administrações e o facto de aplicar um regime aduaneiro relativamente simples ao movimento dessa categoria de mercadoria coberta por este Capítulo, constitui uma facilidade útil para o comércio e operadores de transporte.

Numerosos navios envolvidos no tráfego por cabotagem, asseguram a ligação regular entre certos portos de escala, sendo que o considerável grau de facilitação e simplificação pode geralmente estar disponível para aqueles que tenham o registo satisfatório do cumprimento da lei,

assim o presente Capítulo recomenda medidas adicionais para tais utilizadores regulares deste regime.

Em princípio, o elemento de potencial risco no controle do tráfego de cabotagem é maior nos territórios aduaneiros que são geograficamente próximos de territórios vizinhos, tornando possível que os navios escalem esses portos estrangeiros sem retardar, significativamente, o tempo de viagem. Contudo, na prática, o controle exercido pelas autoridades marítimas, a guarda costeira, etc., pode oferecer às Alfândegas um certo grau de garantia nesse contexto.

É recomendável a consulta do Capítulo 6 do Anexo Geral relativo ao controle aduaneiro e ao uso de avaliação de risco para determinar o grau de controle necessário.

### **3.2. Definições**

***P1/E1/F1 “Transporte de mercadorias por cabotagem” o regime aduaneiro aplicável:***

- (a) *às mercadorias em livre circulação, e*
- (b) *às mercadorias importadas que não tenham sido declaradas, na condição de serem transportadas num navio diferente, diferente do da importação, em que chegaram ao território aduaneiro*

*que são carregadas a bordo de um navio, num determinado ponto do território aduaneiro e que são transportadas para um outro ponto do mesmo território aduaneiro onde são descarregadas.*

Todas as definições dos termos necessários para a interpretação de mais do que um anexo da Convenção figuram no Anexo Geral. As definições dos termos aplicáveis unicamente à uma prática ou regime particular figuram nesse Anexo Específico ou Capítulo.

## **4. Campo de aplicação**

### **Norma 1**

*O regime de cabotagem reger-se-á pelas disposições do presente Capítulo e, na medida em que seja aplicável, pelas disposições do Anexo Geral.*

A Convenção de Quioto Revista comporta um conjunto de disposições obrigatórias que estão contidas no Anexo Geral. Este anexo reflecte os principais princípios considerados necessários para harmonizar e simplificar todos os regimes aduaneiros e práticas que as Alfândegas aplicam na sua actividade quotidiana.

Como as disposições de base do Anexo Geral são aplicáveis a todos os anexos específicos e capítulos, as mesmas devem ser aplicáveis também ao transporte de mercadorias por cabotagem. Onde uma disposição específica não é aplicável, os princípios gerais de facilitação do Anexo Geral devem ser aplicados sempre que se trate de transporte de mercadorias por cabotagem. Em particular, o Capítulo 1 do Anexo Geral sobre princípios gerais, Capítulo 3 relativo às formalidades de desembarço aduaneiro e outras formalidades aduaneiras e o Capítulo 6 sobre controle aduaneiro devem ser lidos em conjugação com o presente Capítulo.

As Partes Contratantes devem prestar particular atenção à Norma 1.2 do Anexo Geral e assegurar que legislação nacional especifique as condições a ser satisfeitas e as formalidades a ser cumpridas para a cabotagem.

Conforme o artigo 2 da Convenção, as Partes Contratantes são encorajadas a garantir maior facilidades do que as previstas no presente Capítulo. Elas devem por isso simplificar ainda mais os requisitos em certas circunstâncias ou podem dispensar o uso de procedimentos no caso de mercadorias que são transportadas em águas interiores.

## **Norma 2**

*As Alfândegas deverão autorizar o transporte de mercadorias sob o regime de cabotagem a bordo de um navio que transporte, ao mesmo tempo, outras mercadorias, desde que se certifique de que essas mercadorias possam ser identificadas e que os requisitos sejam cumpridos.*

## **Prática Recomendada 3**

As Alfândegas deverão exigir que as mercadorias em livre circulação sob regime de cabotagem sejam separadas de outras mercadorias que se encontrem a bordo do mesmo navio apenas quando considerarem este procedimento necessário por questões de controle.

A Norma 2 é um princípio importante em virtude do qual a capacidade de transporte dos navios pode ser utilizada sem o que poderia ser considerado como uma restrição burocrática das Alfândegas. Por exemplo, o navio pode carregar mercadorias por cabotagem enquanto se dirige para o porto onde as mercadorias importadas e que se encontrem a bordo serão declaradas ou pode carregar mercadoria por cabotagem para o porto no qual as mercadorias sejam colocadas sob o regime de exportação definitiva. O facto de não se permitir a mistura de carga impede aos operadores de fazer o uso eficiente dos seus navios, sendo que as Alfândegas devem autorizar essa operação, salvo se por uma ou outra razão, as Alfândegas não estiverem seguras de que as condições fixadas serão cumpridas.

As Alfândegas devem partir do princípio que estão em condições de saber quais as mercadorias transportadas e em que regime ou outra disposição, de identificar essas mercadorias, se necessário, e de se assegurarem que os requisitos fixados para cada categoria de mercadoria são efectivamente cumpridos.

As mercadorias podem geralmente ser identificadas a partir dos documentos disponíveis, a saber, o manifesto, as declarações de mercadorias para as mercadorias já sob outro regime aduaneiro e a lista de mercadorias exigida para as mercadorias colocadas sob o regime de transporte por cabotagem (ver Norma 13 e Prática Recomendada 15). As informações seguintes devem permitir uma identificação satisfatória:

- embalagem (marcas, número de série, tipo e número)
- designação comercial das mercadorias
- peso bruto.

Outras opções estão abertas para as Alfândegas se a documentação por si não for suficiente. Podem obter uma descrição mais precisa por referência a amostras, planos, esquemas, fotografias, etc., ou podem aplicar o selo aduaneiro ou marcas de identificação. Para informação

detalhada sobre o selo aduaneiro e marcas de identificação veja o Apêndice do Capítulo 1 (trânsito aduaneiro) deste Anexo Específico.

No seguimento das considerações acima, a Prática Recomendada 3 dispõe que as Alfândegas exijam que as mercadorias em livre circulação sejam separadas das outras no navio, unicamente, se julgarem necessário para efeitos de controle. Na medida em que os navios têm geralmente diferentes porões, as Alfândegas podem ter a tendência de exigir uma separação física quando esta realmente não apresenta nenhuma utilidade para fins de controle.

Os operadores (bem como as Alfândegas) têm interesse directo em poder identificar correctamente e facilmente as mercadorias e normalmente dividem a carga pelos porões, caixas, paletes, etc. Pode haver casos, por exemplo, em que seja necessário separar carga a granel, mas as Alfândegas devem estar em posição de confiar nos arranjos feitos pelo operador ou capitão cujos planos de arrumação são determinados tendo em conta a segurança, estabilidade e subsequente descarga do navio.

#### **Prática Recomendada 4**

*A pedido do interessado, e sujeito aos requisitos que as Alfândegas considerarem necessários, estas deverão autorizar que as mercadorias transportadas sob o regime de cabotagem sejam embarcadas num navio que, no decurso da viagem, irá escalar um porto estrangeiro.*

#### **Prática Recomendada 5**

*Quando um navio deva fazer escalar num ou em vários pontos situados fora do território aduaneiro e tenha sido autorizado a transportar mercadorias sob o regime de cabotagem, estas só poderão ser seladas a pedido do interessado, ou quando as Alfândegas considerarem esta operação necessária para assegurar que as mercadorias não possam ser retiradas ou adicionadas sem que tal seja perceptível.*

A Prática Recomendada 5 é aplicável somente se as disposições da Prática Recomendada 4 forem aceites. É muito provável que esta última seja do interesse dos operadores de tráfego de cabotagem dos territórios aduaneiros que são fisicamente próximos de outros territórios aduaneiros. A situação geográfica e a curta distância torna comercialmente atractivo e prático escalar os portos fora do território aduaneiro no decurso de uma viagem de cabotagem. Quando as distâncias são grandes e o tempo de viagem, para outros territórios aduaneiros, for longo, os navios de cabotagem geralmente não fazem escala nos portos estrangeiros.

Algumas administrações aduaneiras podem admitir que as viagens com escala num porto estrangeiro não sejam consideradas como estando a transportar mercadorias no regime de cabotagem, por princípio ou por razões práticas. Por exemplo, as mercadorias em livre circulação, mas passíveis de direitos e taxas na exportação ou de proibição ou restrição na exportação, podem apresentar um risco adicional. Contudo, as mercadorias em livre circulação a bordo de um navio de cabotagem que escale um porto estrangeiro pode normalmente ser considerado como em livre circulação no regresso mas podem ser objecto de um maior controle que o ordinário.

Se as Alfândegas autorizam um navio transportando mercadorias sob regime de cabotagem a fazer escala em um ou mais portos estrangeiros durante a viagem, devem estar seguras que os seus controles são satisfatórios e que são capazes de estabelecer se as mercadorias foram ou não removidas ou adicionadas, indevidamente, ou não contabilizadas. O risco potencial é elevado nesse caso. As Alfândegas devem avaliar esse risco como em outros casos tendo em conta factores tais como os antecedentes fiscais do operador/capitão, se a viagem é ou não uma viagem regular, a natureza das mercadorias, o território aduaneiro a ser visitado, etc. Como no quadro de uma viagem de cabotagem habitual, a identificação das mercadorias é

normalmente possível a partir dos documentos, ou marcas de identificação podem ser afixadas onde for necessário pelo operador. É recomendado às Alfândegas a selagem das mercadorias somente quando essa for a única forma de controlar satisfatoriamente a operação (em vez de recusar a autorização da viagem sob o regime de cabotagem) ou quando o operador ou capitão requerem a selagem como medida destinada a identificar mais facilmente as mercadorias no seu regresso da viagem efectuada ao estrangeiro.

### **Prática Recomendada 6**

*Quando um navio transportar mercadorias sob o regime de cabotagem for forçado a desviar-se da rota previamente estabelecida e tenha que atracar num porto fora do território aduaneiro, as Alfândegas deverão considerar que as mercadorias permanecem sob o regime de cabotagem, desde que se certifiquem que são as originalmente embarcadas sob este regime.*

A diferença essencial entre esta disposição e a Prática Recomendada 4 e 5 é a intenção do capitão ou do operador. Contudo, mais uma vez, esta disposição é provavelmente mais aplicável aos territórios aduaneiros que são geograficamente próximos dos territórios aduaneiros vizinhos.

Há várias razões para que um navio envolvido no tráfego de cabotagem possa ser forçado a desviar para um porto num território aduaneiro vizinho. Estas razões podem ser mau tempo, acidente ou danificação do navio ou equipamento, lesões ou doença no seio da tripulação requerendo tratamento urgente, e encerramento (por exemplo devido a uma greve) das instalações de desembarque no território aduaneiro.

Esta disposição recomenda que, no regresso do navio, as mercadorias sejam consideradas, e por consequência tratadas, como permanecendo em regime de cabotagem na condição de que as Alfândegas estabeleçam, de modo satisfatório, que são de facto as mercadorias originalmente colocadas sob este regime.

Normalmente as Alfândegas precisam estar satisfeitas quanto as circunstâncias sob as quais o navio fez o desvio para o local fora do território aduaneiro e pode levar a cabo verificações adicionais para assegurar que está tudo em ordem. Elas podem decidir, por exemplo, exigir que a descarga não deva prosseguir até que as Alfândegas estejam presentes e podem prestar especial atenção se a razão para o desvio do navio não parecer convincente ou se um desvio semelhante aconteceu antes.

## **5. Carregamento e descarga**

### **Norma 7**

*A legislação nacional deverá determinar os locais, os procedimentos e os prazos para o embarque e desembarque das mercadorias transportadas sob o regime de cabotagem.*

### **Prática Recomendada 8**

*A pedido do interessado as Alfândegas deverão autorizar, nos casos em que o navio transporte mercadorias em livre circulação sob o regime de cabotagem, o seu embarque ou desembarque em qualquer lugar e a qualquer momento.*

Ver o Capítulo 3 do Anexo Geral (Desembarço aduaneiro e outras formalidades aduaneiras) e em particular as Directivas relativas as Norma 3.1 e 3.2 relativas aos dias e horas de atendimento das estâncias aduaneiras.

Na aplicação da Norma 7 não é necessário que todos os locais aprovados para o carregamento e descarga de mercadorias sob o regime de cabotagem sejam designados como estâncias aduaneiras. Os navios transportando mercadorias por cabotagem podem ser navios de grande porte geralmente envolvidos no transporte marítimo internacional a pequenas embarcações operando apenas nas ligações locais. Os grandes portos são geralmente designados como estâncias aduaneiras e aprovadas para o propósito de tráfego de cabotagem, mas convêm igualmente aprovar os locais de menor importância (pequenos portos, docas, ancoradouros), alguns públicos outros privados, para responder às necessidades do comércio e do transporte. Isto deve ser feito em coordenação com o comércio e a lista dos locais aprovados precisam de ser actualizadas, em intervalos regulares, tomando em conta as mudanças nas operações de comércio e transporte.

Todos os locais aprovados devem estar dotados de equipamento apropriado e instalações de armazenamento para o manuseamento e conservação das mercadorias. Em certos casos, por exemplo, as pequenas docas e ancoradouros privados, o transporte podem estar limitados a mercadorias a granel (madeira, combustível, material de construção, etc.) e pode ser efectuado apenas por algumas empresas ou por um único operador. Isso não deve constituir problema para as Alfândegas no que respeita a mercadoria em livre circulação transportada por cabotagem, mas se as mercadorias importadas, não declaradas, tenham de ser descarregadas, as Alfândegas necessitam se assegurar que existem disposições e instalações adequadas. Certas administrações aduaneiras podem julgar necessário aprovar locais de menor importância apenas para o manuseamento de mercadorias em livre circulação.

As horas durante as quais o carregamento e a descarga podem ter lugar devem igualmente ser aprovadas tendo em conta as necessidades do comércio e do transporte. Nas estâncias aduaneiras designadas, as horas de atendimento são determinadas de acordo com a Norma 3.1 do Anexo Geral. Nos pequenos locais aprovados para os fins deste Capítulo, as Alfândegas e as empresas devem consultar e concordar as horas de atendimento tendo em conta as necessidades de ambas partes para assegurar uma eficiente organização e administração.

A Prática Recomendada 8 oferece uma grande facilitação para os navios carregando somente mercadorias em livre circulação e recomenda que as Alfândegas permitam que tais navios carreguem e descarreguem mercadorias em qualquer lugar e a qualquer momento. Para permitir tal livre circulação as Alfândegas necessitam de se assegurar que não há risco para a receita. Contudo, poderão haver muitas ocasiões em que a intervenção directa das Alfândegas no tráfego local não se justifica.

### **Prática Recomendada 9**

*A pedido do interessado, as Alfândegas deverão autorizar que as mercadorias colocadas sob o regime de cabotagem sejam embarcadas e desembarcadas num ponto diferente do aprovado para o efeito, mesmo nos casos em que o navio transporte, simultaneamente, mercadorias importadas que não tenham sido declaradas, ou que estejam colocadas sob outro regime aduaneiro. Eventuais valores a cobrar limitar-se-ão aos custos dos serviços prestados.*

O operador de navio de cabotagem pode preferir, por razões comerciais ou de transporte, descarregar ou carregar as mercadorias num local diferente do aprovado para esse propósito. As mercadorias a carregar ou descarregar podem ser mercadorias em livre circulação ou mercadorias importadas não declaradas. Adicionalmente o navio pode carregar mercadorias que estejam sob outro regime aduaneiro, mesmo se a Prática recomendada não preveja o carregamento e o descarregamento desta última.

Nessa situação, diferente da daquelas cobertas pela prática recomendada precedente, as Alfândegas podem decidir que o pedido seja atendido mas que a sua presença é necessária para



assegurar que as condições fixadas sejam cumpridas no que respeita as mercadorias sob o regime de cabotagem, e que, onde aplicável, as mercadorias colocadas sob outros regimes aduaneiros permanecem a bordo. Se elas assim decidirem, as despesas que elas podem cobrar pela sua presença são limitadas ao custo aproximado do serviço prestado como no Capítulo 3 do Anexo Geral. A menção da cobrança pela presença reconhece o facto de ser necessário a presença das Alfândegas, mas não recomenda que seja assim em todos os casos. Essa decisão dependerá das circunstâncias do caso e do facto das Alfândegas considerarem se existe ou não um risco.

### **Prática Recomendada 10**

*Quando um navio transportando mercadoria sob o regime de cabotagem for desviado da sua rota, no decurso da viagem, as Alfândegas deverão, a pedido do interessado, autorizar que as mesmas sejam descarregadas num ponto diferente do previamente previsto. Eventuais valores a cobrar limitar-se-ão aos custos dos serviços prestados.*

Diversas razões podem obrigar a que um navio descarregue as mercadorias num local diferente do inicialmente previsto. Isso pode ser devido a força maior (ver os comentários relativos à Prática recomendada 6) tal como mau tempo, acidente ou dano no navio, doença no seio da tripulação, ou isso pode ser devido a mudança de instruções por razões comerciais ou de transporte. O local para o qual o navio é desviado pode ser um local já aprovado para efeitos de cabotagem ou pode ser um local não aprovado (ver comentários da Prática Recomendada acima).

No primeiro caso, as disposições aplicáveis ao navio podem ser aquelas em vigor no local aprovado, mesmo que o operador do navio deseje descarregar as mercadorias fora da hora acordada. No segundo caso, as Alfândegas esperam normalmente uma explicação razoável para o pedido e, onde for apropriado, se assegurar que toda a mercadoria importada e não declarada possa ser tratada devidamente. Dependendo do potencial risco, elas podem decidir que a sua presença é necessária.

Nos dois casos, se as Alfândegas estão presentes, as despesas cobráveis devem estar limitadas ao custo aproximado dos serviços prestados.

### **Norma 11**

*Quando o transporte de mercadorias sob o regime de cabotagem for interrompido por acidente ou razão de força maior, as Alfândegas deverão exigir ao capitão ou mestre do navio ou a qualquer outra pessoa interessada que tome as devidas precauções de modo a evitar que as mercadorias em causa circulem em condições não autorizadas e informe as Alfândegas ou as outras autoridades competentes da natureza do incidente ou das outras circunstâncias que terão ditado a interrupção do transporte.*

Como indicado na Prática Recomendada 6 e 10, o transporte de cabotagem pode não se desenrolar como o previsto por razões diversas. Quando tais eventos imprevistos acontecem, é responsabilidade, usualmente do capitão, tomar as medidas razoáveis para proteger a carga e prevenir, em particular, que as mercadorias que não estejam em livre circulação entrem no consumo sem autorização. Ao capitão é, também, exigido que notifique as Alfândegas ou outra autoridade competente, tal como a polícia, guarda costeira ou autoridades portuárias, do que aconteceu. As medidas exactas que o capitão pode tomar para proteger a carga, obviamente, depende das circunstâncias e do problema que enfrenta, mas, excepto nas situações em que há vidas em risco no navio, é razoável esperar que o capitão mantenha as mercadorias a bordo ou as descarregue e as mantenha seguras na medida das circunstâncias. Ele deve igualmente informar as Alfândegas ou outras autoridades competentes na primeira oportunidade.

### **Norma 12**

*Quando um navio transportando mercadorias em regime de cabotagem transportar mercadorias importadas que não tenham sido declaradas ou mercadorias sob outro regime aduaneiro, as Alfândegas deverão autorizar o embarque ou desembarque da mercadoria em regime de cabotagem, logo após a chegada do navio ao local de embarque ou desembarque.*

Esta Norma enuncia o princípio de base de que as mercadorias em livre circulação ou que tenham sido declaradas sob o regime de cabotagem, devem ser carregadas ou descarregadas, o mais breve possível depois da chegada do navio, não obstante mercadorias sob outros regimes aduaneiros também poderem estar a bordo.

Nos locais designados como estâncias aduaneiras, o carregamento e a descarga se efectua geralmente conforme as disposições fixadas para essa estância. Nos outros locais aprovados as Alfândegas devem decidir se precisam ou não de efectuar controles ou se precisam ou não estar presentes durante o carregamento ou a descarga. Se não for o caso, a operação deve ser feita sem demora. Se for o caso, as Alfândegas devem assegurar que as suas exigências não causem demoras desnecessárias. Essa decisão é evidentemente tomada em função da percepção de risco avaliado pelas Alfândegas e tem em conta factores tais como a natureza das mercadorias em causa, os antecedentes do operador, os arranjos do armazenamento no local aprovado, etc.

Ver também a Prática Recomendada 8 que oferece maiores facilidades quando o navio carrega somente mercadorias em livre circulação.

## **6. Documentos**

### **Norma 13**

*As Alfândegas deverão exigir ao capitão ou mestre do navio ou a qualquer pessoa interessada, a apresentação de um documento único que contenha os elementos relativos ao navio, a lista das mercadorias sob o regime de cabotagem e a identificação do porto ou portos situados no território aduaneiro, onde as mercadorias deverão ser descarregadas. Este documento, uma vez visado pelas Alfândegas, constituirá a autorização para o transporte das mercadorias sob o regime de cabotagem.*

Ver os comentários relativos a Norma 2, em particular as relativas à necessidade de as Alfândegas poder identificar as mercadorias transportadas sob o regime de cabotagem e os meios que assegurarem a esse respeito.

Conforme esta Norma, as Alfândegas exigem apenas um documento único para o processo de controlo. Esse documento deve ter detalhes do navio e das mercadorias transportadas sob o regime de transporte por cabotagem e deve declarar o porto ou os portos para onde as mercadorias devem ser descarregadas. Em certos casos, particularmente quando as mercadorias tenham que ser descarregadas em mais do que um lugar, pode ser útil estabelecer diferentes categorias de mercadorias ou enumerar as mercadorias para a descarga em diferentes lugares em partes distintas ou em páginas diferentes do documento (ou lista de mercadorias – ver Prática Recomendada 15 e 16). Depois de se assegurar da presença desses carregamentos, as Alfândegas devem visar o documento que então constitui a autorização de transporte das mercadorias a bordo do navio em causa.

Esse documento permite às Alfândegas verificar o que está sendo carregado e o que está sendo descarregado em cada porto escalado. As Alfândegas podem exigir cópias do documento se as mercadorias devem ser descarregadas em vários locais (ver Prática Recomendada 16).

As mercadorias já colocadas sob outros regimes aduaneiros e as mercadorias ainda a bordo do navio no qual elas chegaram ao território aduaneiro são cobertos separadamente por documentos apropriados e não devem ser incluídas no documento relativo às mercadorias cobertas pelo regime coberto por este Capítulo. As Alfândegas podem recolher documentos adicionais exigidos por outras autoridades competentes.

#### **Prática Recomendada 14**

*As Alfândegas deverão conceder uma autorização geral para o transporte de mercadorias sob o regime de cabotagem aos navios que efectuem uma ligação regular entre determinados portos.*

#### **Prática Recomendada 15**

*Nos casos em que tenha sido concedida uma autorização geral para um navio transportar mercadorias sob o regime de cabotagem, as Alfândegas deverão exigir apenas a lista das mercadorias a embarcar.*

Estas duas práticas recomendadas aplicam-se aos navios que regularmente transportam mercadorias sob o regime de cabotagem entre portos determinados. As disposições permanentes são frequentemente acordadas entre as Alfândegas e as pessoas que regularmente usam o regime aduaneiro, e a Prática Recomendada 14 prevê, dentro da mesma ordem de ideias, que estes navios beneficiem de uma autorização geral para o uso do regime em vez de o capitão ou operador ter que fazer um pedido separado para cada viagem.

As Alfândegas devem se assegurar que os antecedentes fiscais da empresa e das pessoas envolvidas são satisfatórios quando atribuem a autorização geral, e podem voltar para autorizações individuais se o capitão ou o operador falhe no cumprimento das condições fixadas pelas Alfândegas. A Prática Recomendada 15 conseqüentemente prevê que as Alfândegas exijam apenas a lista de mercadorias a serem transportadas sob regime de cabotagem quando um navio opera sob uma autorização geral.

Em algumas administrações outras autoridades emitem estas autorizações para o comércio por cabotagem.

#### **Prática Recomendada 16**

*Em relação aos casos em que as mercadorias são descarregadas de um navio a coberto de uma autorização específica, as Alfândegas deverão solicitar apenas ao capitão ou mestre ou a qualquer outra pessoa interessada, um exemplar da lista das mercadorias a descarregar naquele porto. Nos casos em que tenha sido concedida uma autorização geral a um navio, apenas se deverá solicitar a apresentação da lista das mercadorias a descarregar.*

Nas administrações que aceitem as práticas recomendadas 14 e 15 há duas categorias de navios de cabotagem, aqueles que operam sob uma autorização geral e aqueles cobertos por uma autorização específica. A Prática Recomendada 16 que trata da parte final do movimento, a descarga das mercadorias, estabelece quais os documentos que as Alfândegas devem exigir nos dois casos diferentes. Quando o navio está sob uma autorização geral as Alfândegas devem exigir apenas a lista da mercadoria a ser descarregada no local. No outro caso, quando o navio opera sob uma autorização específica, as Alfândegas devem exigir somente a cópia da autorização que enumera as mercadorias a serem descarregadas.

As Alfândegas podem decidir verificar se uma autorização geral ainda é válida. Se as Alfândegas estão presentes no navio antes da descarga das mercadorias, elas esperam receber a

autorização antes da descarga. Se as Alfândegas decidem não estar presente ou chegar mais tarde, devem permitir que a descarga comece o mais breve possível depois da chegada do navio.

## **7. Garantia**

### **Norma 17**

*Na medida em que as Alfândegas considerarem indispensável, será exigida uma garantia para as mercadorias em livre circulação, transportadas sob o regime de cabotagem, que sejam passíveis de direitos e demais imposições na exportação se fossem exportadas ou quando sujeitas a proibições ou restrições na exportação.*

As disposições sobre Garantia no Capítulo 5 do Anexo Geral aplicam-se ao transporte de mercadoria por cabotagem. Em particular a Norma 5.4 especifica que, onde a legislação prevê, que as Alfândegas não deverão exigir garantia quando elas estão seguras que as obrigações à sua guarda são cumpridas.

Geralmente as Alfândegas não exigem garantia para as mercadorias em livre circulação sendo transportadas por cabotagem, mas em alguns casos as mercadorias podem ser passíveis de pagamento de direitos e demais imposições aduaneiras devidas na exportação se fossem exportadas ou podem estar sujeitas a proibições ou restrições à exportação.

A Norma 17 enfatiza o ponto que, mesmo nesses casos, as Alfândegas devem apenas exigir garantia se elas crêem, tomando em conta os factores relevantes, que existe o risco de que as mercadorias sendo transportadas por cabotagem possam ser desviadas indevidamente para o estrangeiro.

Em princípio, o risco é considerado maior naqueles territórios aduaneiros que são geograficamente próximos dos seus vizinhos, de tal modo que não seria difícil para um navio de cabotagem fazer um desvio não autorizado para um porto estrangeiro, mas também há a possibilidade de transferência não autorizada para outro navio viajando para um porto estrangeiro. Estes factores precisam ser tomados em conta conjuntamente com os relevantes registos do capitão e do operador, a natureza das mercadorias, o destino declarado e o consignatário, etc.

----000----