



ISG- INSTITUTO SUPERIOR DE GESTÃO

MESTRADO EM ESTRATÉGIAS DE INVESTIMENTO E INTERNACIONALIZAÇÃO

**AS SAFE FRAMEWORK NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BÍSSAU
(ADAPTABILIDADE E POTENCIAL IMPACTO)**

OSMANE JAQUÍTE

Dissertação de Mestrado

apresentada ao Instituto Superior de Gestão para a obtenção do grau de
Mestre em Estratégias de Investimento e Internacionalização,
sob orientação do Prof. Doutor Miguel Varela
e coorientação do Eng. Carlos Paz

LISBOA

2024

Resumo

No mundo moderno, a constante crescente de volume de negócios, comércio e trocas comerciais internacionais fazem com que cada vez mais o tecido empresarial, económico e financeiro de diferentes regiões, países e continentes, esteja interligado e interdependente. Nesse âmbito Organização Mundial das Alfândegas (OMA) como componente essencial para o bom e saudável funcionamento do comércio e trocas comerciais, de bens e valores, tem vindo a inovar e a criar formas de melhor controlo de cargas. A Safe Framework é um dos mecanismos criados pela OMA que visa promover um melhor desempenho e rapidez na movimentação de cargas assim como melhorar a segurança e transparência no seu manuseamento. O objetivo do estudo é verificar qual o grau de integração do aeroporto internacional de Bissau no quadro das Safe Framework da OMA, e para tirar ilações sobre a problemática foram questionados profissionais ligados à área utilizando a metodologia de questionário Delfhi. Após a análise de dados coletados foi concluído que existe uma integração da Safe Framework no aeroporto Internacional de Bissau embora esforços mais assertivos devem ser feitos para uma melhor implementação da mesma.

Palavras Chave: Estrutura segura, OEA, OMA, RM, ALFANDEGA

Abstract

In the modern world, the constant growth of business volume, trade and international commercial exchanges mean that the business, economic and financial fabric of different regions, countries and continents is increasingly interconnected and interdependent. In this context, the World Customs Organization (WCO), as an essential component for the good and healthy functioning of trade and commercial exchanges of goods and values, has been innovating and creating ways to better control cargo. The Safe Framework is one of the mechanisms created by the WCO that aims to promote better performance and speed in the movement of cargo as well as improve safety and transparency in its handling. The objective of the study is to verify the degree of integration of the Bissau International Airport into the WCO Safe Framework, and in order to draw conclusions about the problem professionals linked to the area were questioned using the Delfhi questionnaire methodology. After analyzing the collected data, it was concluded that there is an integration of the Safe Framework at Bissau International Airport, although more assertive efforts should be made to better implement them.

Key Words: Safe Framework, AEO, WCO, MR, Customs

À MINHA FAMÍLIA

UM MUITO OBRIGADO!

Agradecimentos

Concluir esta etapa na minha vida é sem dúvida um motivo de grande orgulho e felicidade. Olhando para trás e para o caminho percorrido até aqui, apercebo-me que só foi possível chegar a este ponto graças ao apoio, motivação, determinação, encorajamento e disponibilidade de muitas pessoas ligadas a mim, às quais quero aproveitar para dirigir algumas palavras de agradecimento.

À minha mãe, Paulina Dias, quero agradecer-te por todo o esforço, dedicação e perseverança que tiveste a educar-me, juntos passamos por momentos bons e menos bons, mas sempre tive a certeza de que és a minha melhor amiga, e posso contar contigo em todos os aspetos. Se hoje tenho a possibilidade de dizer que sou um homem formado é primeiramente graças a ti e a todo o teu empenho. Por tudo o que fizeste por mim tens o meu eterno obrigado.

Ao meu pai, Mamadu Serifo Jaquité, é sem dúvida uma das minhas maiores fontes de inspiração, um pilar da família que tudo faz para o bem-estar da mesma de forma altruísta. Não penses que os teus esforços não são notados, sem dúvida sem eles nenhum de nós estaria na posição que está, a tua presença é enorme, trilhaste o caminho que procuro seguir na vida. Um muito obrigado.

À minha esposa, Cumba Seidi, parceira, gentil, companheira, leal e sabia, tens muitas virtudes. A tua presença na minha vida foi uma das maiores bênçãos que recebi até hoje. Espero poder envelhecer a teu lado.

Ao meu irmão, Abdel Deepak Jaquité, ver de perto a tua determinação e foco para alcançar os teus objetivos é algo que me motiva a ser melhor, és um exemplo, obrigado por tudo.

Ao meu irmão, Sirifo Jaquité, a tua simpatia, disponibilidade e preocupação com aqueles que te rodeiam é algo que te torna deveras especial, não mudes nunca.

Ao meu irmão, Marcos Osmar Dias Mendonça, apesar de todos os desafios que a vida te colocou até aqui, continuas a ser um guerreiro, nunca desistas.

Ao meu irmão, Samba Dinis Jaquité, vejo em ti o potencial de alguém que nasceu para ser um grande homem, foco e trabalho.

Aos meus irmãos Djulcarneine Madiu Jaquité e Mamadu Saico Jaquité, espero que cresçam fortes e saudáveis, e que possa estar sempre ao vosso lado para vos apoiar.

Ao meu tio, Alfucene Camara, tenho noção que hoje em dia é muito difícil encontrar alguém que se preocupe com os outros, ajude em tudo o que é necessário, aconselhe e tenha um afeto genuíno sem pedir nada em troca, és mais do que um tio és um amigo.

Aos meus tios, Arnaldo Bernardo Dias e Abdu Jaquité, agradeço pelo vosso apoio e por terem sempre sido presentes na minha vida.

À minha tia, Paula Dias Mendes, quero que saibas que te considero uma segunda mãe, obrigado.

À minha cunhada, Cátia Semedo, és uma mulher de carater, firme e de princípios, obrigado pelo teu apoio.

Todos restantes membros da minha família, por todo o apoio que me deram até hoje, um muito obrigado.

Aos meus amigos de infância, Benhurdo João e Eduardo Ferrage, conhecemo-nos quando nem sequer sabíamos o verdadeiro significado da palavra amizade, mais de 20 anos depois ainda estão presentes na minha vida, saibam que vos considero irmãos.

Aos meus orientadores de Tese, Eng. Carlos Paz e Dr. Miguel Varela, pela disponibilidade que demonstraram desde o início, um muito obrigado.

Aos meus colegas de turma, Brunelli Fonseca, Claudia Lerario e Eduardo Manuel, por terem tornado todo este processo mais divertido, obrigado.

A todos os que ajudaram na elaboração desta dissertação, inquiridos, fornecedores de informação entre outros, um obrigado.

UM MUITO OBRIGADO A TODOS!

SIMBOLOGIA E ABREVIATURAS

AEO	Authorized Economic Operator
AEOCS	AEO para simplificação aduaneira
AEOF	AEO para facilitação do comércio, segurança e proteção
AEOS	AEO para segurança e proteção
AFA	Administração Federal de Aviação
ARM	Acordos de Reconhecimento Mútuo
CBP	Customs to Business Partnerships
CSM	Container Status Messages
MR	Mutual Recognition
MRA	Mutual Recognition Agreement
OEA	Operador Economico Autorizado
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
RM	Reconhecimento Mútuo
SAFE FRAMEWORK	Estrutura Segura
TIN	Trader Identification Number
WCO	World Customs Organization

ÍNDICE

1- INTRODUÇÃO	1
2- Revisão Bibliográfica	5
2.1- Carga Aérea	5
2.2- SAFE FRAMEWORK (ESTRUTURA SEGURA)	9
2.3- Safe frameworks e a segurança	14
2.4- CBP Customs to Business Partnerships	15
2.5- RECONHECIMENTO MÚTUO (MUTUAL RECOGNITION)	17
2.6- OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO - AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR (AEO)	21
3- Metodologia	26
3.1- Primeira ronda Delphi	29
3.2- Universo de Análise	30
4- RESULTADOS	31
4.1- Primeira ronda Delphi	32
4.2- Preparação da segunda ronda	34
4.3- Resultados da segunda ronda:	35
CONCLUSÕES	37
BIBLIOGRAFIA	42

Índice de figuras

Gráfico 1 - Tráfego de carga aérea mundial de 2004 a 2021, com estimativa para 2022 e 2023 (em milhões de tonelada métricas)	5
Gráfico 2 - Delphi Ronda 1	32
Gráfico 3 – Delphi Ronda 2	36

1. INTRODUÇÃO

Nas sessões do Conselho da Organização Mundial das Alfândegas de Junho de 2005, em Bruxelas, os membros da OMA adotaram a Safe Framework (Estrutura SEGURA de Padrões) para proteger e facilitar o comércio global. Este instrumento internacional único inaugurou padrões modernos de segurança da cadeia de suprimentos e anunciou o início de uma nova abordagem para a gestão de ponta a ponta de mercadorias que atravessam fronteiras, reconhecendo ao mesmo tempo a importância de uma abordagem de parceria mais próxima entre Alfândegas e empresas. A Guiné-Bissau, como sendo um país sobre a tutela da OMA, teoricamente deve cumprir com os requerimentos e recomendações da Safe Framework.

O objetivo deste estudo é verificar se existe conhecimento e conformidade no que diz respeito à Safe Framework na infraestrutura de carga aérea do Aeroporto Internacional de Bissau e se são respeitadas e aplicadas as medidas recomendadas pela OMA no manuseamento da carga aérea.

Numa fase inicial a aviação foi desenvolvida e trabalhada com o intuito e objetivo principal de servir como um mecanismo mais rápido, seguro e útil de transporte de passageiros, mas com o passar dos anos, tendo em conta as inovações e avanços tecnológicos, foi desbloqueada a potencialidade para muito mais do que o simples transporte de pessoas.

Segundo Tozi e Correia (2007) no atual mundo moderno, o valor que a velocidade da aviação agrega à carga que pode transportar atrai cada vez mais setores da economia. O comércio de produtos de alta tecnologia, de inovações com alto valor agregado, de produtos com elevada densidade de valor, as entregas expressas, e produtos perecíveis são exemplos típicos da carga aérea atual.

Comparativamente com outras formas de transporte, tais como terrestre e marítimo, o transporte aéreo revela-se uma comodidade indispensável a várias áreas da indústria e da economia global (Fernandes, 2021), Tozi e Correia (2007) também afirmam que a carga aérea está a deixar de ser considerada um serviço

aéreo periférico, e a tornar-se, rapidamente, um elemento essencial para o desenvolvimento da economia.

A carga aérea representa, ainda, uma das importantes vertentes de uso dos aeroportos, constituindo-se na principal vocação de importantes unidades aeroportuárias (Tozi e Correia, 2007), dado que representa cerca de 35% do comércio mundial (Comunicação da Comissão 2020/C 100 I), o que se traduz numa parte essencial do transporte de mercadorias.

A importância deste meio de transporte de bens e valores, tem sido cada vez mais vista e encarada como um fator determinante na cadeia de abastecimento mundial, com ênfase especial para o continente africano, pois grande parte das infraestruturas de trocas comerciais e de transporte entre países não se encontram totalmente desenvolvidas. Dettmer, Freytag e Draper (2014) notaram que carga aérea é uma opção valiosa para superar as barreiras comerciais associadas à má infraestrutura de transporte terrestre e à corrupção. É denotado que a infraestrutura intra-africana de transporte é bastante pobre, tanto absoluta como relativamente, em comparação com a de outros continentes. Isto torna o comércio dentro do continente bastante caro e complicado. Este problema é agravado por uma elevada prevalência de barreiras de transferências transfronteiriças que estão associadas não apenas aos custos monetários de transporte, mas também aos custos de tempo, por exemplo, o tempo de entrega causado pela má rede de transportes, altos custos administrativos requisitos e problemas de corrupção nos portos marítimos e em geral, levando à utilização de serviços de transporte de carga aérea (Dettmer, Freytag e Draper, 2014).

Podemos encarar o sistema de carga aérea como uma rede complexa e multifacetada que lida com uma vasta quantidade de carga, pacotes e correspondência transportada a bordo de aeronaves de passageiros e de carga (Elias & Resources, Science, and Industry Division, 2003), quando comparada com outras formas de transporte de cargas, nomeadamente o marítimo e o terrestre, apresenta vantagens significativas na componente da segurança e da rapidez.

Sem dúvida em termos de rapidez é o mais vantajoso, visto que o time-to-delivery em si é muito mais eficiente de que qualquer outro meio de transporte

de cargas, a maior desvantagem comparativa relacionada aos restantes meios é o custo associado à utilização do serviço, o que incentivou vários estudos para a identificação de uma estrutura para classificar sistematicamente produtos relevantes para carga aérea. Dettmer, Freytag e Draper (2014) fizeram uma classificação baseando-se em dois critérios importantes: a sensibilidade ao tempo e a relação valor/peso do produto. O argumento por trás deste esquema de classificação é que, além do prazo de entrega, o prémio aéreo, ou seja, o custo adicional do transporte aéreo em vez do marítimo, é um determinante importante na escolha do transporte aéreo. Para produtos preciosos com uma elevada relação valor-peso, os custos de transporte e o prémio aéreo tornam-se cada vez mais pequenos em relação ao valor do produto, de modo que a sensibilidade ao tempo não é a principal determinante da escolha de utilizar o transporte aéreo.

Existem também desafios no que diz respeito à segurança da carga aérea, o sistema de carga aérea é vulnerável a diversas ameaças à sua segurança incluindo potenciais planos para colocar explosivos a bordo de aeronaves; remessas ilegais de materiais perigosos; atividades criminosas como contrabando e roubo; e potenciais sequestros e sabotagens por pessoas com acesso a aeronaves (Elias & Resources, Science, and Industry Division, 2003). Várias iniciativas processuais e tecnológicas para melhorar a segurança da carga aérea e dissuadir ameaças terroristas e criminais foram postas em prática ou estão em consideração. As iniciativas processuais incluem a consolidação do programa de “remetentes conhecidos” (known shipper) em todo o setor, aumento das inspeções de carga, maior segurança física das instalações de carga aérea, maior supervisão das operações de carga aérea, treino de segurança para trabalhadores de carga e controles mais rígidos sobre o acesso a aeronaves de cargas e áreas de operações aéreas de carga (Elias & Resources, Science, and Industry Division, 2003).

Para que o sistema de cargas continue a progredir e a evoluir de forma consistente, sustentável e progressiva, exige de todos os operadores e atores ligados ao sistema uma coordenação, comunicação e troca de informação constantes, assim como uma partilha de base de dados comum. Segundo López (2004), a constante evolução do transporte de carga aérea torna-se extensiva a

todos os setores produtivos, assim como a todas as organizações e operadores que integram a cadeia logística de transporte, desde o próprio exportador ou expeditor até ao importador ou o consignatário do produto. Já Elias & Resources, Science, and Industry Division (2003), denotou que o sistema de carga aérea consiste em uma grande e complexa rede de distribuição que liga fabricantes e transportadores a despachantes e instalações de triagem e manuseio de carga em aeroportos, onde as remessas são carregadas e descarregadas de aeronaves.

Para Fernandes (2021), a movimentação aeroportuária pressupõe uma articulação conjunta entre diferentes stakeholders no transporte da carga aérea. Neste âmbito identificou a necessidade de apresentar, sumariamente, os intervenientes envolvidos no processo de forma a contextualizar, adequadamente, os pressupostos inerentes a temática, dividiu os principais players no sistema de carga em:

I. Aeroportos

II. Companhias Aéreas

III. Operadores de Assistência em Escala – Ground Handler

IV. Transitários e Despachantes Oficiais

V. Alfândega

VI. Autoridades Sanitárias

Existem inúmeros atores que podem ser identificados como importantes e fundamentais no sistema de carga aérea, mas para uma investigação mais eficiente dividimos os atores em 3 grupos, sendo o primeiro constituído por importadores, o segundo por transitários, despachantes e autoridades aduaneiras e o terceiro é formado por operadores aéreos e aeroportuários.

Para a esta investigação irei utilizar a metodologia de estudo Delphi, para obter o consenso sobre a questão da tese, por parte de elementos da comunidade aeroportuária agregados nos três grupos anteriores.

2. Revisão Bibliográfica

A construção da revisão bibliográfica encontra-se dividida em 3 partes diferentes. Primeiramente o foco foi identificar os problemas da carga aérea e a relevância dos aspetos “rapidez” e “segurança” na componente do transporte aéreo. A segunda parte da revisão bibliográfica é feita uma apresentação e revisão sobre o modelo da Safe Framework e os seus desafios, nomeadamente aos níveis aduaneiro e de processamento documental. Para finalizar, na última parte foi feito um resumo dos pontos essenciais da revisão bibliográfica e identificadas as componentes de maior importância que merecem ser estudados.

2.1 Carga Aérea

A demanda das empresas e dos consumidores por remessas rápidas e eficientes de mercadorias impulsionou o rápido crescimento da indústria de carga aérea nos últimos 25 anos (Elias & Resources, Science, and Industry Division, 2003).

A mesma indústria tem vindo a crescer de forma gradual, e em simultâneo gerando o aumento constante do tráfego de carga aérea.

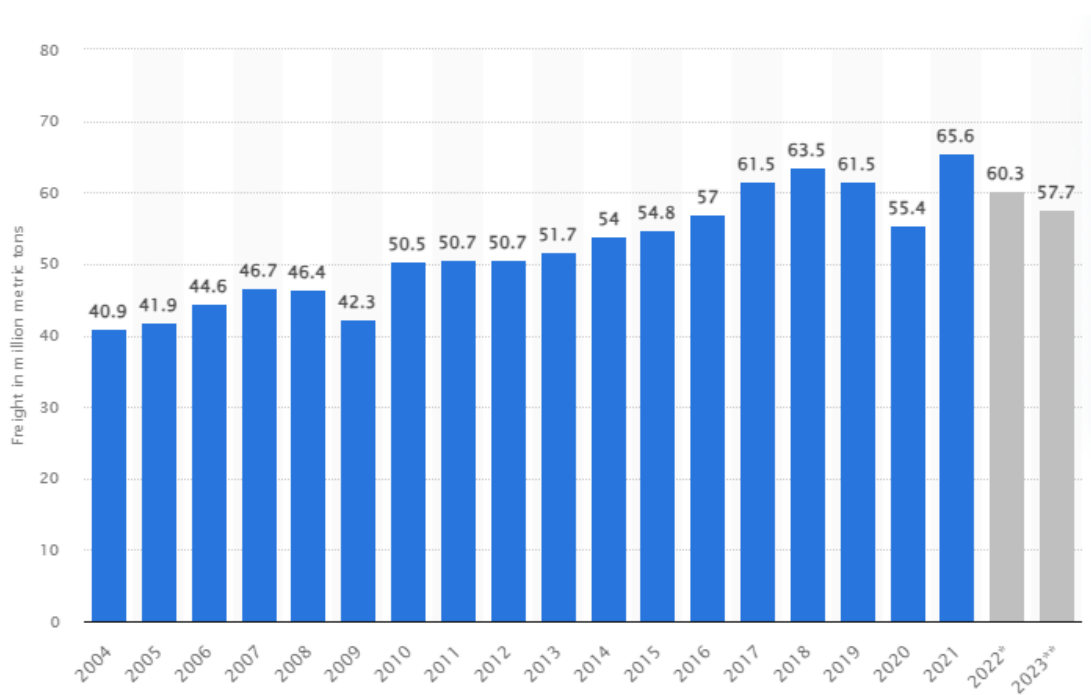


Gráfico 1 Fonte: Statista, Statista Research Department, Aug 29, 2023.

Tráfego de carga aérea mundial de 2004 a 2021, com estimativa para 2022 e 2023 (em milhões de toneladas métricas)

Um fator dissuasor, que tem sido motivo de perdas económicas no que diz respeito a cargas aéreas são os atrasos de voos. Li e Jing (2021) identificaram que os atrasos nos voos são um grande desafio na gestão do transporte aéreo nos Estados Unidos. De 2010 a 2018, em média, cerca de 20% dos voos domésticos dos EUA atrasaram. A Administração Federal de Aviação (AFA) estimou os custos anuais dos atrasos em 2018 em 28 bilhões de US\$, e os efeitos na escala global também são sentidos a níveis similares.

O impacto destes atrasos é tão grave para os envios de carga aérea urgentes como para os passageiros. Na verdade, quando a Associação Internacional de Transporte Aéreo perguntou aos principais transportadores quais eram as suas principais questões, em fevereiro de 2008, a eficiência (redução de custos) e a fiabilidade foram identificadas como as duas principais questões. Enfrentando estas tendências desafiantes, os transitários e os expedidores devem planejar e gerenciar as suas rotas de forma mais eficaz para melhorar o desempenho de entrega de carga aérea (Azadian, Murat, e Chinnam, 2012).

Os atrasos nos voos não só aumentam as perdas económicas, mas também causam impactos negativos aos passageiros, às companhias aéreas e às operações do sistema de transporte aéreo. Primeiro, os voos atrasados influenciam o desempenho pontual dos aeroportos e trazem transtornos aos passageiros. Em segundo lugar, uma elevada taxa de atraso prejudica tanto a reputação de mercado da companhia aérea como a lealdade dos passageiros, além disso, também aumenta o custo de operação e incorre em custos extras. Para o sistema de transporte aéreo, os atrasos nos voos desorganizam os planos iniciais de voo e aumentam o risco de segurança. Tais impactos negativos motivam o desenvolvimento de melhores mecanismos de gestão de atrasos (Li e Jing, 2021).

De acordo com Dettmer, Freytag e Draper (2014), de uma perspectiva teórica, o longo tempo de envio impõe custos de manutenção de inventário (por exemplo, os custos de capital das mercadorias quando em trânsito e a necessidade de

manter stocks reguladores para acomodar a variação no tempo de chegada) e custos de depreciação. Por exemplo, produtos frescos ou flores cortadas, itens com informação imediata de conteúdo (por exemplo, jornais, documentos e correio, e computadores pessoais), bem como bens com características para as quais a procura ou os “tipos ideais” não podem ser previstos com muita antecedência, como brinquedos e vestuário de alta-costura, são em maior medida sensíveis em relação ao prazo de entrega. Hummels e Schaur (2010) baseiam-se no argumento de Aizenman (2004) e mostram que o transporte rápido permite às empresas suavizar a volatilidade da procura, reduzindo o risco de ter grandes quantidades de stock durante uma época de baixa procura. Djankov et al. (2010) salienta que a entrega atempada também é importante para produtos agrícolas selecionados (por exemplo, frutas e legumes) devido ao seu baixo tempo de armazenamento.

O transporte de carga aérea requer grandes recursos, uma vez que o fenómeno da globalização e internacionalização impõe aos intervenientes uma resposta rápida e exigente face aos fatores externos não controláveis a que está exposto (Cento, 2009).

Devido ao seu preço alto, o frete aéreo (que inclui o transporte aéreo de carga e correio) é competitivo principalmente para longas distâncias e mercadorias relativamente leves, de alto valor ou perecíveis, e cargas urgentes. Por exemplo, para remessas típicas de frete aéreo, peças de máquinas e equipamentos de fabricação de alto valor, componentes eletrônicos para produtos manufaturados, eletrônicos de consumo, joias e itens perecíveis como flores, frutas e até mesmo peixe fresco (Cunha, Macário, e Reis, 2017).

Elias & Resources, Science, and Industry Division (2003) identificaram que os potenciais riscos associados à segurança da carga aérea incluem a introdução de dispositivos explosivos e incendiários na carga colocada a bordo de aeronaves, remessa de materiais perigosos não declarados ou não detetados a bordo de aeronaves, crime de carga, incluindo roubo e contrabando e sequestros e sabotagens de aeronaves por indivíduos com acesso a aeronaves. Especialistas alertaram que a carga aérea pode ser um alvo potencial para terroristas porque o rastreio e a inspeção da carga aérea não são atualmente tão

extensos como o rastreio exigido de passageiros e bagagem despachada. A carga transportada a bordo de aviões de passageiros pode correr um risco particular, uma vez que os aviões de passageiros são geralmente considerados alvos altamente atraentes para os terroristas e foram atacados no passado.

No que diz respeito a materiais perigosos, segundo Elias & Resources, Science, and Industry Division (2003), os riscos são introduzidos quando os mesmos não são declarados, levando ao potencial transporte de materiais proibidos por via aérea ou ao manuseamento inadequado de mercadorias perigosas durante o carregamento e durante o transito. Embora as preocupações de segurança relativas ao transporte de cargas perigosas a bordo de aeronaves de passageiros sejam particularmente preocupantes, impedir o transporte não autorizado de materiais perigosos também é um desafio para os operadores de aeronaves exclusivamente de carga. Cerca de 75% dos materiais perigosos transportados por aeronaves são transportados a bordo de aeronaves totalmente de carga, enquanto os 25% restantes são transportados em aeronaves de passageiros. Medidas de maior segurança de carga aérea também podem melhorar a segurança da carga aérea, aumentando a detecção de materiais perigosos não declarados.

Os crimes de carga incluem roubo de mercadorias transportadas como carga, e embarque e contrabando de mercadorias contrabandeadas, falsificadas e pirateadas através da rede de distribuição de carga (Elias & Resources, Science, and Industry Division, 2003). O elevado nível estimado de roubo de carga e outros crimes relacionados com a carga é indicativo de potenciais fraquezas na segurança da carga, incluindo a segurança da carga aérea. Fraquezas específicas na segurança da carga aérea foram destacadas em diversas investigações de roubo de carga de alto nível.

De acordo com Elias & Resources, Science, and Industry Division (2003), uma análise das necessidades de segurança no transporte para combater o crime de carga identificou seis questões-chave relativas à segurança da carga:

- Falta de sistemas eficazes de notificação de roubo de carga;
- Fraquezas nas atuais leis e ações penais contra crimes de transporte;

- A falta de compreensão sobre a natureza do crime de carga por parte de governos e indústria;
- Apoio inadequado às forças-tarefa de roubo de carga;
- Necessidade de melhorar a experiência local de aplicação da lei em matéria de roubo de carga;
- A necessidade de uma tecnologia de segurança de carga mais eficaz, incluindo sistemas de rastreamento de carga, selos invioláveis e dispositivos de triagem de alta velocidade e integração de tecnologia de segurança em sistemas de gerenciamento da cadeia de suprimentos.

2.2 SAFE FRAMEWORK (ESTRUTURA SEGURA)

De acordo com Mikuriya (2011) existe uma necessidade para uma estratégia aprovada pela Organização Mundial das Alfândegas (OMA) para garantir o movimento do comércio global de uma forma que não impeça, mas pelo contrário, facilite o movimento desse comércio.

Os membros da OMA desenvolveram um regime que irá reforçar a segurança e a facilitação do comércio internacional. Este é a SAFE Framework da OMA, para proteger e facilitar o comércio global, a SAFE Framework estabelece os princípios e os padrões e apresenta-os para adoção como um limite mínimo do que deve ser aplicado pelos membros da OMA (Mikuriya, 2011).

Segundo Mikuriya (2011), Danet (2007) e Eliakunda, Gurisha, Mihayo, e Mashoke (2018) o SAFE Framework consiste em cinco elementos principais:

- Primeiro, harmoniza os requisitos de informação eletrónica antecipada de carga sobre remessas de entrada, saída e trânsito.
- Em segundo lugar, cada país que adere ao SAFE Framework compromete-se a empregar uma abordagem consistente de gestão de riscos para enfrentar as ameaças à segurança.
- Terceiro, exige que, mediante solicitação razoável do país recetor, com base em uma metodologia comparável de direcionamento de risco, a

administração aduaneira do país remetente realize uma inspeção de saída de carga e/ou meios de transporte de alto risco, de preferência usando equipamento de detecção não intrusivo como máquinas de raios X de grande escala e detetores de radiação.

- Em quarto lugar, a SAFE Framework sugere benefícios que as Alfândegas proporcionarão às empresas que cumpram os padrões mínimos de segurança da cadeia de abastecimento e as melhores práticas.
- Quinto, promove uma cooperação estreita com outras agências governamentais que representam diferentes áreas reguladoras, a fim de manter as sociedades seguras e protegidas, facilitando ao mesmo tempo a circulação de mercadorias.

A SAFE Framework, baseada nos cinco elementos principais descritos anteriormente, assenta nos três pilares dos acordos de rede Alfândega-Alfândega, parcerias Alfândega-Empresa e cooperação Alfândega-outras Agências Governamentais (Mikuriya, 2011). Segundo Eliakunda, Gurisha, Mihayo, e Mashoke (2018), estes três pilares são utilizados para promover uma cooperação mais estreita entre as alfândegas e outros intervenientes no movimento de carga, garantindo uma resposta eficiente e eficaz aos desafios da segurança da cadeia de abastecimento. Mikuriya (2011) menciona que a estratégia de três pilares tem muitas vantagens. Os pilares envolvem um conjunto de padrões que são consolidados para garantir facilidade de entendimento e rápida implementação internacional.

De acordo com Eliakunda, Gurisha, Mihayo, e Mashoke (2018) a WCO (2015) acrescentou também, reforçar a cooperação aduaneira/empresarial e promover a circulação contínua de mercadorias através de cadeias de abastecimento comerciais internacionais seguras como elementos.

Um dos principais objetivos do SAFE é estabelecer e melhorar os acordos de rede Alfândega para Alfândega para promover a circulação contínua de mercadorias através de cadeias de abastecimento comerciais internacionais seguras. Estes arranjos de rede resultarão, na troca de informações oportunas e precisas que colocarão as administrações aduaneiras na posição de gerir o

risco de uma forma mais eficaz. Isto não só melhorará a capacidade das Alfândegas para detetar remessas de alto risco, como também permitirá às administrações aduaneiras melhorar os seus controlos ao longo da cadeia de abastecimento do comércio internacional e contribuir para uma melhor e mais eficiente afetação dos recursos aduaneiros (Mikuriya, 2011).

Os acordos da rede Alfândega-a-Alfândega reforçarão a cooperação entre as administrações aduaneiras e permitirão que as administrações realizem controlos numa fase mais precoce da cadeia de abastecimento, por exemplo, quando a administração de um país importador solicitar à administração do país exportador que realize um controlo em seu nome (Mikuriya, 2011).

O Quadro SAFE também prevê o reconhecimento mútuo de controlos em determinadas circunstâncias. A aplicação deste instrumento permitirá às administrações aduaneiras adotar uma visão mais ampla e abrangente da cadeia de abastecimento global e criar a oportunidade de eliminar a duplicação e os múltiplos requisitos de comunicação (Mikuriya, 2011).

Tradicionalmente, as administrações aduaneiras inspecionam a carga e os meios de transporte assim que chegam aos seus portos nacionais. Hoje em dia, deve haver a capacidade de inspecionar e examinar a carga e os meios de transporte antes que ela chegue ao destino final. Tendo em conta a sua autoridade e experiência únicas, as administrações aduaneiras contribuem para garantir e facilitar o comércio global (Mikuriya, 2011).

O princípio central deste pilar é a utilização de informação eletrónica avançada para identificar cargas e meios de transporte de alto risco. Utilizando ferramentas automatizadas de segmentação, as administrações aduaneiras identificam as remessas de alto risco o mais cedo possível na cadeia de abastecimento, no porto de partida ou antes dele. Deverão ser previstas disposições para a troca automatizada de informações. Os sistemas deverão, portanto, basear-se em mensagens harmonizadas e ser interoperáveis. Para serem eficazes e garantir que o processo não atrase o movimento do comércio, as administrações aduaneiras devem utilizar tecnologia moderna para inspecionar remessas de alto risco. Esta tecnologia inclui, mas não está limitada a máquinas de raios X e raios gama de grande escala e dispositivos de deteção de radiação. Mantendo a

integridade da carga e dos contentores, facilitando a utilização de tecnologia moderna, é também uma componente vital deste pilar (Mikuriya, 2011).

Segundo Mikuriya (2011), a implementação dos procedimentos integrados de controlo aduaneiro requer autoridade legal apropriada que permitirá às administrações aduaneiras solicitar a submissão de informação eletrónica antecipada à Alfândega de dados do exportador, do importador e do transportador para fins de avaliação de riscos de segurança. A integridade da remessa deve ser garantida desde o momento em que as mercadorias são carregadas no contentor, ou se não estiverem contentorizadas, no meio de transporte até serem libertadas do controlo aduaneiro no destino.

No interesse da segurança da cadeia de abastecimento e da cadeia integrada de controlo aduaneiro, em particular, para garantir um movimento totalmente seguro desde o carregamento do contentor até à libertação do controlo aduaneiro no destino, as Alfândegas devem aplicar um programa de integridade do selo, conforme detalhado nas diretrizes revistas do Capítulo 6 do Anexo Geral da Convenção de Quioto Revista. Esses programas de integridade do selo, baseados no uso de dispositivos de segurança inteligentes ou selos mecânicos de alta segurança, conforme prescrito na ISO 17712 no ponto de enchimento, incluem procedimentos para registar a fixação, alteração e verificação da integridade do selo em pontos-chave (Mikuriya, 2011).

A estância aduaneira de partida deve tomar todas as medidas necessárias para permitir a identificação da remessa e a deteção de qualquer interferência não autorizada ao longo da cadeia de abastecimento. No que diz respeito às remessas marítimas contentorizadas, qualquer rastreio ou ação adicional deverá basear-se em princípios de gestão de riscos e deverá ser tomada antes do carregamento do contentor no navio (Mikuriya, 2011).

O exportador ou o seu agente deve apresentar uma declaração eletrónica antecipada de mercadorias de exportação à Alfândega no momento da exportação, antes de as mercadorias serem carregadas no meio de transporte ou no contentor utilizado para a sua exportação. O importador ou seu agente

deverá apresentar uma declaração eletrónica antecipada de mercadorias de importação à Alfândega na importação antes da chegada do meio de transporte à primeira estância aduaneira ou, para remessas de containers marítimos, antes do carregamento (Mikuriya, 2011).

O transportador ou seu agente deverá apresentar uma declaração eletrónica antecipada de carga à Alfândega na exportação e/ou na importação. Para embarques marítimos em contentores, a declaração eletrónica antecipada de carga deverá ser apresentada antes do carregamento da mercadoria/contentor no navio. Para todos os demais modais e embarques, deverá ser apresentado antes da chegada do meio de transporte na Alfândega de exportação e/ou importação (Mikuriya, 2011).

Uma característica geral para reduzir os encargos logísticos é a opção de apresentar declarações mais cedo do que na chegada da mercadoria. Como resultado, o sistema pode avaliar se todos os requisitos de aceitação técnica foram cumpridos numa fase inicial. Consequentemente, o controlo começa quando as mercadorias estão a caminho do país de destino. As Alfândegas podem realizar uma análise de risco dos dados se necessário, ou solicitar a documentos subjacentes para a sua verificação - tudo antes da chegada das mercadorias (Rukanova et al., 2017).

Mikuriya (2011) constata que as administrações aduaneiras podem exigir que o operador do navio, ou “transportador”, apresente, através do sistema eletrónico de intercâmbio de dados, planos avançados de estiva do navio à Alfândega na importação, antes da chegada do meio de transporte à primeira estância aduaneira. As embarcações que não transportam contentores estão dispensadas da prestação de planos avançados de estiva do navio. Como os planos de estiva antecipados do navio aplicam-se apenas ao modal marítimo, os planos de estiva antecipados deverão ser recebidos via sistema eletrónico de troca de dados pela alfândega de importação no prazo máximo de 48 horas após a saída do transportador do último porto estrangeiro. Para viagens com duração inferior a 48 horas, o plano de estiva antecipado deverá ser apresentado antes da chegada da embarcação à primeira estância aduaneira.

As administrações aduaneiras, para o transporte marítimo, podem exigir que o transportador apresente mensagens de estado dos contentores (container status messages- CSM) para reportar movimentos de contentores no terminal e para reportar alterações no estado dos contentores. Os CSM são obrigatórios para todos os contentores, incluindo os vazios, destinados a chegar dentro dos limites da estância aduaneira de importação no prazo máximo de 24 horas após a entrada da mensagem no sistema do transportador (Mikuriya, 2011).

2.3 Safe Frameworks e a segurança

De acordo com Hönke e Cuesta-Fernandez (2018), o roubo e os danos de carga também continuam a ser um problema crescente em todo o mundo, com números a atingir níveis muito altos.

A SAFE Framework veio ajudar a combater os riscos de danos e roubos de carga através das suas medidas de controlo e segurança já mencionadas anteriormente assim como sistemas de segurança específicos a portos, muito embora Eliakunda, Gurisha, Mihayo e Mashoke (2018) observam que os sistemas de segurança de carga de alguns portos são ineficazes, pois não envolvem todos os intervenientes, como sugere o SAFE FRAMEWORK.

Eliakunda, Gurisha, Mihayo e Mashoke (2018) refere que os principais objetivos e benefícios de sistemas de segurança nos portos é a habilidade de proteger a carga contra risco de terrorismo, dano, perda, roubo, fraude, sabotagem, capturar informações sobre partes e parceiros que tenham importância para a segurança da carga, e manter um registo dos problemas de segurança para uso na análise e planeamento de segurança.

Desde o desenvolvimento da SAFE FRAMEWORK em 2005, a importância da cooperação entre as Alfândegas e outras agências governamentais e intergovernamentais envolvidas no comércio internacional e na segurança da cadeia de abastecimento aumentou. A OMA reconheceu isto e introduziu uma série de ferramentas e instrumentos fundamentais, especialmente a Gestão Coordenada das Fronteiras e os Compêndios da Janela Única, que têm impacto

e orientam a cooperação entre as Alfândegas e outras Agências Governamentais e Agências Intergovernamentais. O principal objetivo desta cooperação é garantir que a resposta do governo aos desafios da segurança da cadeia de abastecimento seja eficiente e eficaz, evitando a duplicação de requisitos e inspeções, simplificar processos e, em última análise, trabalhar no sentido de conseguir padrões globais que garantam a circulação de mercadorias em uma forma que facilite o comércio (Mikuriya, 2011).

2.4 CBP Customs to Business Partnerships

De acordo com Zhang e Preece (2011) a teoria dos custos de transação é um dos principais impulsos do novo institucionalismo na economia e na sociologia. As noções principais são que os indivíduos são egoístas, oportunistas e limitados pela racionalidade, qualquer transação entre entidades incorre em custos, as relações contratuais podem não ser confiáveis, há é sempre um problema de assimetria de informação, e as preocupações com os custos de transação podem encorajar as partes a cooperar para minimizar esses custos. Aplicando estes argumentos teóricos ao CBP, pode-se presumir que tanto as Alfândegas como as empresas procuram reduzir custos (financeiros e não financeiros) nas suas interações. Como tal, a parceria pode ser uma inovação institucional para reduzir custos de transação.

O surgimento do interesse da comunidade aduaneira na construção de parcerias entre as alfândegas e as empresas (CBP) pode ser examinado no contexto geral do desenvolvimento de parcerias entre o governo e as empresas (Zhang e Preece, 2011). O conceito do CBP é que as relações entre as Alfândegas e as empresas estão a afastar-se das antigas abordagens antagónicas e intervencionistas e a avançar para relações que representam uma ambição de trabalhar em conjunto para um objetivo comum (Zhang e Preece, 2011). Kanter (1994) explica que a relação entre “vantagem competitiva” e “vantagem colaborativa” não é um tipo de substituição. Argumenta-se que somente quando todos os participantes se tornam especialistas na obtenção de “vantagem colaborativa” com a sua parceria, é provável que a parceria como um todo seja

capaz de obter vantagem competitiva contra outras parcerias rivais, e Bovaird (2004) acrescenta que as parcerias podem contribuir para a vantagem competitiva e/ou colaborativa proporcionando economias de escala e economias de escopo na prestação de determinados serviços ou atividades, e oportunidades de aprendizagem mútua entre parceiros.

Semelhante às relações prisão/prisioneiro, o modelo tradicional de comando e controlo entre as Alfândegas e as empresas tem um histórico de baixa confiança, abordagens antagónicas e diferenças de opinião sobre muitas questões. Contudo, sob um modelo de parceria, os “mal-entendidos” e as interpretações erradas podem ser minimizados, com uma melhor comunicação, cooperação, consulta e colaboração entre as Alfândegas e as empresas (Zhang e Preece, 2011).

O conceito e a prática do CBP não são novos no ambiente aduaneiro. Os desenvolvimentos do CBP estão incorporados em três instrumentos principais da OMA: a Convenção de Quioto Revista (1999), o Quadro de Normas para Proteger e Facilitar o Comércio Global (a SAFE Framework 2007) e o documento político ‘Alfândegas no Século 21’ (2008) (Zhang e Preece, 2011).

Em termos da noção-chave de gestão integrada da cadeia de abastecimento internacional, a WCO (2007) reconheceu que as Alfândegas não são proprietárias da cadeia de abastecimento, mas o trabalho das Alfândegas tem muito impacto na eficiência e eficácia da gestão da cadeia de abastecimento. Face à crescente complexidade e volume do comércio, e aos potenciais riscos na cobrança de receitas e na proteção da comunidade, a própria Alfândega não pode assumir toda a responsabilidade. Portanto, é mais provável que as Alfândegas e as empresas colaborem quando percebem que os esforços separados de uma das partes não conseguem resolver os problemas ou questões transfronteiriças (Zhang e Preece, 2011).

De uma opinião semelhante compartilha o WCO (2021) que constata que no âmbito da SAFE Frameworks, as Administrações Aduaneiras são incentivadas a desenvolver parcerias com empresas e entre si para proteger e facilitar o comércio. Além disso, apela às Administrações Aduaneiras para que trabalhem em conjunto para desenvolver processos de Reconhecimento Mútuo de

validações e autorizações a Operadores Económicos Autorizados, padrões de controlo de segurança aduaneira e resultados de controlo para eliminar ou reduzir a duplicação de esforços (WCO 2021).

O Quadro SAFE apela às administrações aduaneiras para desenvolverem programas de parceria industrial, aos quais o Quadro se refere como programa AEO (WCO 2021).

A comunicação é amplamente reconhecida como um alicerce fundamental. Aberta, oportuna e eficaz, a comunicação reduzirá possíveis más interpretações e “mal-entendidos” entre as Alfândegas e negócios. Isto é particularmente verdade para programas como o AEO, onde a comunicação precisa incluir identificação de pontos de contato, estabelecimento de procedimentos e mecanismos para reportar incidentes na gestão da cadeia de abastecimentos e programas de treino mútuo (Zhang e Preece, 2011). É mais provável que o CFB seja melhorado através de uma comunicação eficaz entre as Alfândegas e as contrapartes empresariais, devendo existir mecanismos relevantes (Zhang e Preece, 2011).

Zhang e Preece (2011) afirmam que o conflito é inevitável em qualquer acordo de parceria, mas é mais provável que um CFB tenha sucesso quando os parceiros utilizam recursos e táticas para gerir eficazmente o conflito.

2.5 RECONHECIMENTO MÚTUO (MUTUAL RECOGNITION)

O Reconhecimento Mútuo (MR) é um conceito amplo incorporado na SAFE, através do qual dois países fazem um acordo para reconhecer mutuamente as autorizações de AEO que foram devidamente concedidas por uma administração aduaneira WCO (2021). Segundo Mikuriya (2011) reconhecimento mútuo é um conceito amplo pelo qual uma ação ou decisão tomada ou uma autorização que tenha sido devidamente concedida por uma administração aduaneira é reconhecida e aceite por outra administração aduaneira. De acordo com Aigner

(2010) o reconhecimento mútuo dos AEO e dos controlos aduaneiros é uma forma de aumentar a segurança e a facilitação de procedimentos.

Segundo a WCO (2021) através do reconhecimento mútuo, os Operadores Economicos Autorizados (AEO) podem beneficiar de:

- Maior eficiência económica através da redução do tempo e dos custos associados aos controlos aduaneiros transfronteiriços devido ao tratamento prioritário;
- Redução de custos e atrasos através de inspeções prioritárias quando a carga é seleccionada, facilitando entregas just-in-time;
- Maior previsibilidade e precisão na movimentação de mercadorias do próprio território para o território do parceiro comercial, melhorando simultaneamente a competitividade das empresas;
- Redução do roubo e furto de carga, melhorando a segurança da cadeia de abastecimento bilateral;
- Realizar exames de modo a permitir que cargas não seleccionadas pertencentes ao mesmo comerciante sigam sem demora até ao destino, na medida do possível;
- Benefícios de conformidade recíprocos ou comparáveis sempre que programas equivalentes sejam oferecidos.

O reconhecimento mútuo dos programas AEO deverá proporcionar benefícios a nível das Alfândegas para as Alfândegas, bem como a nível das Alfândegas para as Empresas. Ao reforçar a cooperação entre alfândegas e ao reconhecer os AEOs de cada um, o reconhecimento mútuo permitirá que as Alfândegas direcionem as remessas de alto risco de forma mais eficaz e agilizem as remessas de baixo risco (WCO 2021).

Os Acordos de Reconhecimento Mútuo (Mutual Recognition Agreement- MRA) ajudam a facilitar o comércio – mas isto também depende do regime de desalfandegamento de fronteiras existente. Ao abrigo de um MRA, os membros do AEO são muito menos propensos a submeter-se a um exame de carga no porto de chegada (WCO, 2021).

Os MRA tratam essencialmente os bens importados de comerciantes de confiança como um baixo risco de segurança. Ao estabelecer uma cadeia de abastecimento mais segura e previsível, isto permite às empresas garantir vantagens competitivas no acesso mais rápido aos mercados estrangeiros, ou seja, menos controlos nas fronteiras (WCO 2021).

No que diz respeito a troca de dados, segundo a WCO (2021), é altamente recomendável que seja implementado um sistema automatizado de troca de dados, a fim de minimizar o risco de “erro humano”. As administrações que atualmente não podem trocar dados automaticamente devem considerar a criação de um sistema automatizado de intercâmbio de dados como um objetivo a longo prazo dos MRA.

Os sistemas de IT são a chave para a implementação do MRA. É, portanto, essencial garantir a conectividade/interoperabilidade dos sistemas informáticos de ambas as partes, em nomeadamente a capacidade dos sistemas informáticos para lidar com o intercâmbio de dados principais do AEO e a identificação dos AEO uns dos outros com base no TIN (trader identification number) das transações aduaneiras de ambas as partes. As Partes devem testar os sistemas informáticos antes da entrada em vigor do MRA (WCO 2021).

A WCO (2021), refere que os principais itens a testar são:

- A capacidade de atualização e intercâmbio de dados principais do AEO em tempo real ou quase em tempo real.
- A rapidez, integralidade e precisão do processo de carregamento dos dados AEO trocados para respetivos sistemas das partes.
- A correspondência dos dados mestres do AEO previamente carregados com o identificador AEO (TIN) declarado pelos comerciantes.
- A capacidade dos sistemas informáticos para aceitar o TIN e identificar os AEOs de cada parte, a fim de conceder benefícios.
- A aplicabilidade dos benefícios com base no resultado da correspondência/validação de dados.
- A eficiência e eficácia do canal de troca de dados.

- O tempo necessário para receber uma indicação de recebimento de mensagens e qualidade de transmissão de dados. - Estabelecer um mecanismo de comunicação.

Cada parte deverá identificar automaticamente se a remessa em questão provém de um AEO, utilizando um método de identificação previamente acordado, que deverá basear-se principalmente no TIN. Quando é apresentada uma declaração aduaneira, uma declaração de trânsito, uma declaração sumária de entrada ou outra declaração, dependendo do MRA, o IT compara as informações AEO apresentadas com os dados principais fornecidos pela sua contraparte para verificar a autenticidade e a consistência dos dados, a fim de conceder automaticamente os benefícios de MRA durante o processo de desalfandegamento (WCO, 2021).

O reconhecimento mútuo como conceito está refletido no Quadro de Normas para Proteger e Facilitar o Comércio Global (Quadro SAFE) da WCO, uma estratégia que está a ser implementada pelas administrações aduaneiras em todo o mundo (WCO, 2021).

Em maio de 2016, os Parceiros da Aliança do Pacífico (Chile, Colômbia, México e Peru) assinaram um plano de ação para um MRA plurilateral entre os quatro Membros. Após negociações bem-sucedidas, assinaram um MRA dos seus respectivos programas AEO em 21 de julho de 2018 em Puerto Vallarta (México), no âmbito da XIII Cimeira Presidencial da Aliança do Pacífico. Este MRA plurilateral destina-se a garantir a circulação de mercadorias, reforçando a segurança da cadeia de abastecimento internacional e melhorando a facilitação do comércio na região (WCO 2021).

2.6 OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO - AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

O conceito AEO baseia-se na parceria Alfândega-Empresa introduzida pela Organização Mundial das Alfândegas (OMA). Conforme definido pela OMA, Operador económico autorizado (AEO) é “uma parte envolvida na atividade internacional de circulação de mercadorias em qualquer função que tenha sido aprovada por ou em nome de uma administração aduaneira nacional em conformidade com a OMA ou padrões equivalentes de segurança da cadeia de suprimentos. Os AEOs incluem fabricantes, importadores, exportadores, corretores, transportadores, consolidadores, intermediários, portos, aeroportos, operadores de terminais, operadores integrados, armazéns e distribuidores” (WCO, 2018).

Um AEO é reconhecido como um operador económico que tomou medidas adequadas para proteger o seu negócio e é, portanto, um interveniente fiável na cadeia de abastecimento internacional, tanto na perspectiva das autoridades governamentais relevantes como na perspectiva dos seus parceiros comerciais. O AEO é tido em conta no que diz respeito aos MRA com países terceiros Trajkov, (2021).

O conceito AEO é uma ferramenta para melhorar e facilitar as operações de todas as partes interessadas na cadeia de abastecimento internacional.

De acordo com a autorização obtida, distinguem-se três tipos de operadores económicos (European Commission, 2021):

- AEO para simplificação aduaneira (AEOCS) - permite ao operador económico utilizar simplificações aduaneiras;
- AEO para segurança e proteção (AEOS) – um operador económico está envolvido em facilidades relacionadas com a segurança e proteção da cadeia de abastecimento internacional;
- AEO para facilitação do comércio e segurança e proteção (AEOF) - um operador económico, que ao mesmo tempo, obteve os dois tipos de autorização mencionados anteriormente.

Segundo Mikuriya (2011) os benefícios mínimos que os parceiros comerciais podem usufruir do estatuto de AEO incluem:

- Movimentação mais rápida de carga de baixo risco através da Alfândega
- Melhores níveis de segurança
- Otimização dos custos da cadeia de abastecimento através de uma segurança mais eficiente
- Melhor reputação da organização
- Maiores oportunidades de negócios
- Melhor compreensão dos requisitos aduaneiros e melhor comunicação entre o AEO e a administração aduaneira.

Mikuriya (2011) acredita que as administrações aduaneiras devem procurar o reconhecimento mútuo do estatuto de AEO entre programas para aumentar os benefícios oferecidos aos seus respectivos AEOs.

Quando um grupo de administrações aduaneiras concorda em implementar um programa regional de AEO da união aduaneira, a consistência e a homogeneidade necessárias podem ser alcançadas no curso natural dos acontecimentos, durante o processo de concepção e implementação do programa (WCO, 2021).

Os programas AEO da União Aduaneira Regional podem simplificar e reduzir os custos de administração do MRA. Uma vez acordado um programa regional de AEO pelas administrações aduaneiras participantes, não há necessidade de um MRA entre elas. Além disso, estas administrações aduaneiras participantes poderiam então concluir MRA com administrações aduaneiras fora da união aduaneira como região, em vez de ter um MRA separado para cada administração aduaneira (WCO, 2021).

De acordo com a WCO (2021), alguns dos benefícios da abordagem da união aduaneira regional são:

- Implementação harmonizada e unificada de programas AEO
- Custos operacionais e de implementação reduzidos
- Custos de conformidade reduzidos

- Segurança reforçada da cadeia de abastecimento
- Negociação e implementação eficientes de MRAs com administrações parceiras a nível da união aduaneira
- Melhor facilitação do comércio e competitividade económica
- Aumento do comércio intra-regional
- Redução das lacunas entre os programas AEO implementados e o SAFE Framework
- Harmonização do processo de validação
- Identificação das melhores práticas
- Desenvolvimento de mecanismos tecnológicos para troca de informações
- Fornecimento de apoio para desenvolver programas incipientes de AEO

A automação é a chave para o crescimento do programa AEO. Além disso, as administrações aduaneiras precisam concentrar-se no objetivo de longo prazo ao desenvolver um sistema automatizado para capturar todos os dados. A troca automatizada de dados entre Programas AEO reduz o fator de “erro humano” que resulta da troca manual de informações. Ela também fornece atualizações em tempo real e pode refletir quando os membros do programa são suspensos e os benefícios precisam ser removidos (WCO, 2021).

Mikuriya (2011) constata que as administrações aduaneiras devem garantir que os seus respetivos sistemas informáticos são interoperáveis e baseados em normas abertas. Para tal, as Alfândegas deverão utilizar o Modelo de Dados da OMA, que define um conjunto máximo de dados para o cumprimento das formalidades de exportação e importação. O Modelo de Dados também define os formatos de mensagens eletrónicas para declarações relevantes de Cargas e Mercadorias. Os AEOs que cumpram os critérios especificados pelas Alfândegas devem esperar participar em procedimentos de desalfandegamento razoavelmente simplificados e rápidos no fornecimento de informações mínimas.

Segundo Mikuriya (2011) os critérios incluem:

- Ter um registo adequado de conformidade com os requisitos aduaneiros.
- Um compromisso demonstrado com a segurança da cadeia de abastecimento por ser participante num programa de parceria Alfândega-Empresa.

- Um sistema satisfatório para gerir os seus registos comerciais e viabilidade financeira. A fim de melhorar a segurança da cadeia de abastecimento e a harmonização dos procedimentos aduaneiros (as administrações aduaneiras devem procurar o reconhecimento mútuo do estatuto de AEO entre os programas).

Após uma análise cuidadosa dos diferentes temas e fatores que afetam a carga aérea, assim como um aprofundamento e revisão dos diversos elementos, regras e condições da Safe Framework, foram identificados vários players que desempenham um papel importante no que diz respeito à temática em questão.

Depois da contextualização das diferentes componentes da carga aérea, a sua organização, organismos na sua indústria de transporte, definições, influência nas transações comerciais, frota aérea, rede, entre outros podemos concluir que a carga aérea é uma carga de manuseamento sensível, em que componentes como o tempo, segurança e custos operacionais, são as principais variáveis no que diz respeito à sua efetividade, sendo esses os principais fatores para o seu desempenho efetivo ou a principal razão para um desempenho inefetivo.

Posteriormente a analisar as Safe Framework e toda a estrutura segura, que inclui os Mutual Recognition Agreement (MRA), e os Authorized Economic Operators (AEO), podemos concluir que os fatores mais importantes para uma interligação entre a indústria de carga aérea e as Safe Framework, são componentes como os procedimentos Alfandegários, a sua implementação, cumprimentos das regras, a partilha de informação, base de dados comum, harmonização de procedimentos, capacidade dos sistemas informáticos e eficiência na troca de dados.

Consequentemente foram identificados 11 pontos que merecem ser o foco principal do nosso estudo:

- Processos Alfandegários
- Desalfandegamento
- Rapidez de processos
- Partilha de informação

- Base de dados e sistemas informáticos
- Segurança de carga
- Segurança aeroportuária
- Infraestrutura aeroportuária
- Transparência
- AEO
- MRA

O estudo e análise destas componentes juntos dos 3 grupos de atores identificados na introdução (importadores / transitários, despachantes e autoridades aduaneiras / operadores aéreos e aeroportuários), e irá permitir-nos tirar ilações conclusivas sobre tema de investigação.

3. Metodologia

Para o estudo e investigação deste trabalho foram ponderadas diversas metodologias para a sua pesquisa. O tema em si carece de uma investigação cognitiva e clara, voltada para a obtenção de resultados que nos permitam chegar a conclusões viáveis que respondam à questão de estudo, conseqüentemente para tal fins, iremos utilizar uma metodologia de estudo científica. Rodrigues (2007) defende que metodologia científica é um conjunto de abordagens, técnicas e processos utilizados pela ciência para formular e resolver problemas de aquisição objetiva do conhecimento, de uma maneira sistemática.

Dentro do ramo de metodologia científica, optamos por começar pela avaliação da Delphi. Para Thomas e Nelson (2002), o Método Delphi caracteriza-se como uma forma de encontrar consenso entre especialistas sobre pontos relevantes da sua realidade e de contextos correlatos.

Os princípios do método são que mais mentes são melhores do que uma mente única e quando usados como uma ferramenta de previsão que os esforços estruturados do grupo levam a previsões mais precisas do que os não estruturados (Grime e Wright, 2016).

Segundo Grime e Wright (2016) o método é utilizado como técnica de previsão, o Delphi segue uma estrutura básica. Anonimamente, indivíduos questionados oferecem respostas numéricas a uma série de perguntas – como a probabilidade de ocorrência de um evento ou a data e hora em que um evento terá ocorrido. Um agregado das respostas é então gerado e realimentado ao grupo, às vezes com os motivos das respostas. Os indivíduos têm então a opção de revisar as suas respostas com base no feedback recebido ou podem reafirmar as suas respostas anteriores. O processo de iteração e feedback controlado continua até que um ponto de paragem pré-designado é alcançado (ou seja, número de iterações, consenso, dissenso confirmado e estabilidade dos resultados).

O método deve ser concebido de tal forma que as perguntas evidenciem o raciocínio dos especialistas por detrás das suas respostas individuais. O ato de

oferecer um raciocínio de apoio não só ajuda a confirmar a plausibilidade e a força da resposta do especialista a si mesmo, como também permite melhores esforços de avaliação por parte dos outros especialistas quando apresentado o agregado de respostas no próximo feedback e iteração. Informações adicionais podem ser coletadas nesta fase do processo, tais como fatores relevantes percebidos em relação à avaliação Delphi focal, melhores estimativas desses fatores, bem como qualquer informação em falta que o especialista considere que aumentaria a sua confiança em responder à avaliação Delphi focal (Grime e Wright, 2016).

A técnica de grupo nominal é outra metodologia similar à Delphi, que faz com que os especialistas registem as suas sugestões e ideias, que são então compiladas por um investigador para todos verem. Semelhante ao método Delphi, as discussões e a geração de ideias podem passar por várias rodadas antes que um ponto de paragem seja alcançado. No entanto, ao contrário do Delphi, os especialistas classificam anonimamente a seleção final de ideias e o investigador resume as classificações (Grime e Wright, 2016).

A conferência de decisão segue um processo semelhante ao Delphi. Os especialistas compartilham ideias, julgamentos e sugestões sobre um assunto específico. Um modelo de análise de decisão é então sintetizado por um analista de decisão para produzir, por exemplo, uma análise de árvore de decisão de todos os julgamentos. Este modelo é então apresentado ao grupo, juntamente com as consequências. Um processo de iteração de modelo/consequências e reavaliação continua até que os resultados da análise sejam aceites pelos membros do grupo. A etapa final produz um relatório que resume os resultados e, quando pertinente, inclui recomendações de decisão. Onde esse processo difere do Delphi é a falta de anonimato (Grime e Wright, 2016).

Metodologia de Grounded Theory designada também por teoria fundamentada, pois o investigador procura desenvolver uma teoria baseada em dados sistematicamente recolhidos e analisados. É útil em estudos que envolvem a descrição e explicação de fenómenos em determinados contextos. O investigador procura desenvolver a sua perspetiva teórica relativamente a um

determinado assunto, ao mesmo tempo que a vai fundamentando na observação empírica (Sousa, de Carvalho e Baptista, 2011).

Em estudos etnográficos, com esta metodologia o investigador estuda um grupo culturalmente intacto durante um período prolongado de tempo, recolhendo informações, sobretudo através de observações e registo pormenorizado de dados (Sousa, de Carvalho e Baptista, 2011).

Estudos de Caso, de acordo com Sousa, de Carvalho e Baptista (2011), esta metodologia consiste na exploração de um único fenómeno, limitado no tempo e na ação, onde o investigador recolhe informação detalhada. É um estudo intensivo e detalhado de uma entidade bem definida, um caso, que é único, específico, diferente e complexo.

Como uma estratégia de pesquisa, O estudo de caso é usado em variadas situações como por exemplo:

- Nas Ciências Políticas e nas pesquisas da administração pública;
- Na Psicologia e Sociologia;
- Nos estudos de Gestão;
- No planeamento regional de uma cidade, região ou bairro.

Outras metodologias merecedoras de consideração foram a investigação-ação e estudos fenomenológicos, mas que devido ao tema em questão e investigação necessárias, foram descartadas como não sendo compatíveis com a temática em questão.

Face aos desafios da investigação, temática, questões inerentes ao tema, expectativas de estudo, e outros fatores merecedores de consideração, a metodologia escolhida para o estudo foi a Delphi, por ser considerada a mais adequada para o tipo de investigação que se exige para este trabalho. Cumpre com as exigências para a obtenção de resultados claros e realísticos, e irá permitir uma maior facilidade de recolha de dados e processamento de informação.

Discutivelmente, o maior elemento que impacta a eficácia do processo Delphi é o elemento humano. O método depende do julgamento humano durante todo o processo. Como foi demonstrado em extensas pesquisas de psicologia, o

juízo humano – tanto no nível individual quanto no nível de grupo – pode não ser livre do impacto dos preconceitos cognitivos. O processo Delphi é, em essência, uma metodologia para a agregação estruturada de juízos individuais. Isso não significa que toda e qualquer aplicação do método Delphi pode produzir juízos e previsões agregadas de baixa qualidade. No entanto, isso significa que ambos os profissionais e participantes devem estar cientes desse fenômeno de influência (Grime e Wright, 2016).

3.1 Primeira ronda Delphi

Após análise escrupulosa dos conteúdos identificados na revisão bibliográfica foram identificados 11 pontos chave merecedores da nossa avaliação futura, e designados com importância para inquirir na primeira ronda de Delphi:

- Processos Alfandegários
- Desalfandegamento
- Rapidez de processos
- Partilha de informação
- Base de dados e sistemas informáticos
- Segurança de carga
- Segurança aeroportuária
- Infraestrutura aeroportuária
- Transparência
- AEO
- MRA

Procuramos encontrar questões que realçassem o melhor de cada tópico, e com relevância para tirar ilações sobre a questão de tese, e após uma avaliação sobre cada ponto em específico, decidimos que as frases que melhor permitiriam uma avaliação sobre a necessidade de cada tema e como dar aos inquiridos a oportunidade de refletir sobre o impacto da Safe Framework seriam as seguintes:

- F1 Processos Alfandegários - Os processos alfandegários são mais simplificados quando se segue as recomendações da Safe Framework.

- F2 Desalfandegamento - Desalfandegamento no aeroporto internacional de Bissau é mais demorado que o portuário.
- F3 Rapidez de processos - Rapidez de processos de carga aérea no aeroporto encontra-se a par dos standards exigidos de acordo com a regulação da OMA.
- F4 Partilha de informação- A Partilha de informação entre os players do sistema de carga aérea é algo imperativo para o bom funcionamento do sistema em si.
- F5 Base de dados e sistemas informáticos- A Base de dados e sistema informático da alfândega do aeroporto internacional de Bissau limita o acesso a colaborações extrarregionais.
- F6 Segurança de carga - A importância da segurança de carga aérea é acentuada pela sensibilidade dos riscos a que está exposta.
- F7 Segurança aeroportuária - A segurança aeroportuária é beneficiária da implementação da Safe Framework.
- F8 Infraestrutura aeroportuária- A Infraestrutura aeroportuária do aeroporto internacional de Bissau aumenta os custos operacionais da carga aérea.
- F9 Transparência- A transparência nos procedimentos alfandegários permite a redução de lacunas processuais e a identificação de melhores práticas.
- F10 AEO - Operadores Económicos Autorizados dinamizam o volume de trocas comerciais, importações e tráfego de carga aérea.
- F11 MRA - Acordos de reconhecimento mútuo contribuem para o aumento do comércio inter-regional.

3.2 Universo de Análise

Procuramos compreender o nosso universo de análise entre 7 a 12 pessoas o mais diversificado possível entre três grupos:

- Importadores
- Transitários, despachantes e autoridades aduaneiras
- Operadores aéreos e aeroportuários

Tentamos encontrar inquiridos ligados às aéreas e campos profissionais, com experiência, conhecimento e know-how comprovado que lhes permita dar respostas assertivas e concretas de modo a tirar conclusões viáveis.

Após um cuidadoso processo de seleção optamos por inquirir 8 pessoas ligadas as diversas áreas identificadas anteriormente. Doravante iremos referir aos nossos inquiridos utilizando a letra “I” e enumerando-os de 1 a 8.

Nesse sentido o nosso universo de análise é composto por:

I1- Despachante

I2- Despachante

I3- Funcionário/a da Alfandega do Aeroporto Internacional de Bissau- Verificador Chefe

I4- Funcionário/a da Alfandega do Aeroporto Internacional de Bissau- Responsável do Armazém da Alfandega

I5- Funcionário/a da Aviação Civil do Aeroporto Internacional de Bissau

I6- Funcionário/a da NAS (National Aviation Services)- empresa responsável pelos serviços de assistência em terra do Aeroporto Internacional de Bissau

I7- Importador

I8- Importador.

4. Resultados

4.1 Primeira ronda Delphi

Na primeira ronda Delphi apresentamos as frases à variante de estudo, cada um dos inquiridos foi instruído a escolher entre o universo de 11 frases as 4 que considera serem de maior importância no que diz respeito à carga aérea no Aeroporto Internacional de Bissau.

As frases foram pensadas no sentido de interligar os temas abordados na revisão bibliográfica, assim como os pontos-chave identificados na metodologia à Safe Frameworks, de modo que permita tirar ilações sobre o grau de conformidade no que diz respeito às Safe Framework na infraestrutura de carga aérea do Aeroporto Internacional de Bissau e se são respeitadas e aplicadas as medidas recomendadas pela OMA no manuseamento da carga aérea.

Após a primeira ronda Delphi os resultados obtidos foram os apresentados no gráfico abaixo:

8 respostas

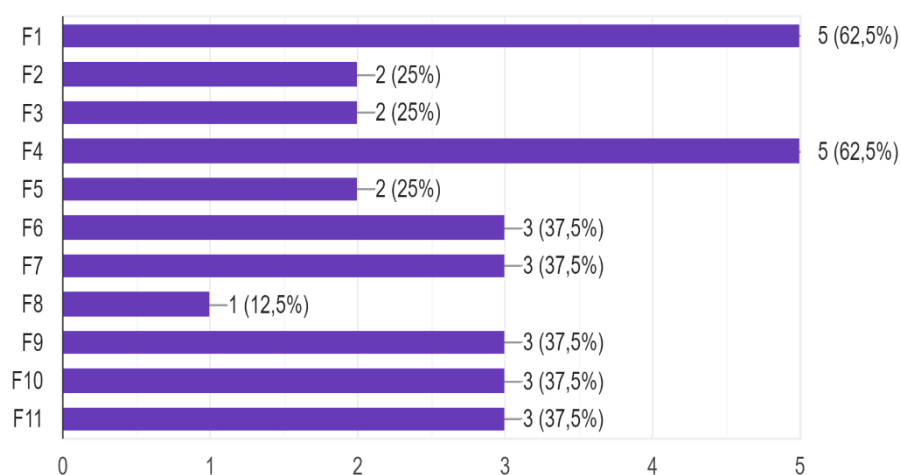


Gráfico. 2 fonte: elaboração própria

Após análise dos resultados da primeira ronda Delphi podemos verificar que temos um conjunto de 7 frases assinaladas como sendo de maior relevância dentro do universo apresentado. Entre as quais F1 e F4 merecem um especial destaque por terem sido consideradas entre as 4 frases de maior importância por 5 dos nossos 8 inquiridos respetivamente, o que corresponde a uma aceitação de 62.5%. F6, F7, F9, F10 e F11 foram consideradas de importância 3 vezes, o que corresponde a 37.5% de consenso respetivamente. F2, F3 e F5 foram votadas somente 2 vezes, o que corresponde a 25% e a frase de menor consenso e relevância segundo os votantes foi F8 com apenas 1 voto, equivalente a 12.5%.

Mediante as escolhas proferidas pelos inquiridos e resultado das votações foram eliminadas as frases:

- F2 Desalfandegamento - Desalfandegamento no aeroporto internacional de Bissau é mais demoroso que o portuário.
- F3 Rapidez de processos - Rapidez de processos de carga aérea no aeroporto encontra-se a par dos standards exigidos de acordo com a regulação da OMA.
- F5 Base de dados e sistemas informáticos- A Base de dados e sistema informático da alfândega do aeroporto internacional de Bissau limita o acesso a colaborações extrarregionais.
- F8 Infraestrutura aeroportuária- A Infraestrutura aeroportuária do aeroporto internacional de Bissau aumenta os custos operacionais da carga aérea.

Que segundo as votações e os critérios predeterminados foram consideradas como as frases de menor concordância entre os inquiridos, resultando assim na sua exclusão da segunda ronda.

Avançamos para a segunda ronda Delphi com as seguintes frases:

- F1 Processos Alfandegários - Os processos alfandegários são mais simplificados quando se segue as recomendações da Safe Framework.
- F4 Partilha de informação- A Partilha de informação entre os players do sistema de carga aérea é algo imperativo para o bom funcionamento do sistema em si.

- F6 Segurança de carga - A importância da segurança de carga aérea é acentuada pela sensibilidade dos riscos a que está exposta.
- F7 Segurança aeroportuária - A segurança aeroportuária é beneficiária da implementação da Safe Framework.
- F9 Transparência- A transparência nos procedimentos alfandegários permite a redução de lacunas processuais e a identificação de melhores práticas.
- F10 AEO - Operadores Económicos Autorizados dinamizam o volume de trocas comerciais, importações e tráfego de carga aérea.
- F11 MRA - Acordos de reconhecimento mútuo contribuem para o aumento do comércio inter-regional.

Que de acordo com os critérios estabelecidos anteriormente e resultados da primeira ronda foram as frases que geraram maior consenso sobre a sua importância.

4.2 Preparação da segunda ronda

Como referido anteriormente para a preparação da segunda ronda eliminamos as frases menos votadas e avançamos com as 7 de maior consenso sobre a sua importância no que diz respeito ao tema de estudo. Reenumerámos as frases entre F1 e F7 de acordo com a sua ordem original, sendo a nova ordem de frases a seguinte:

- F1 Processos Alfandegários - Os processos alfandegários são mais simplificados quando se segue as recomendações da Safe Framework.
- F2 Partilha de informação- A Partilha de informação entre os players do sistema de carga aérea é algo imperativo para o bom funcionamento do sistema em si.
- F3 Segurança de carga - A importância da segurança de carga aérea é acentuada pela sensibilidade dos riscos a que está exposta.
- F4 Segurança aeroportuária - A segurança aeroportuária é beneficiária da implementação da Safe Framework.

- F5 Transparência- A transparência nos procedimentos alfandegários permite a redução de lacunas processuais e a identificação de melhores práticas.
- F6 AEO - Operadores Económicos Autorizados dinamizam o volume de trocas comerciais, importações e tráfego de carga aérea.
- F7 MRA - Acordos de reconhecimento mútuo contribuem para o aumento do comércio inter-regional.

Após renumeração das frases foi preparado novo questionário, mas nesta segunda ronda optamos por limitar a 3 opções de escolha, contrariamente às 4 disponíveis na ronda anterior, com o intuito de melhor perceber de facto qual as frases de maior importância para os inquiridos, uma vez que serão forçados a excluir pelo menos 1 das suas frases selecionadas anteriormente.

As frases foram reorganizadas e apresentadas aos inquiridos.

4.3 Resultados da segunda ronda:

Após reorganização das frases, e preparação de novo inquérito, cada um dos inquiridos selecionou as 3 frases que considera de maior relevância. De acordo com o gráfico 3, onde estão apresentados os resultados da segunda ronda Delphi, podemos verificar que é mantido o consenso de importância em torno de F1 e F2, registando o mesmo número de votos que na ronda anterior (62.5%), mantendo assim o estatuto de frases mais votadas.

8 respostas

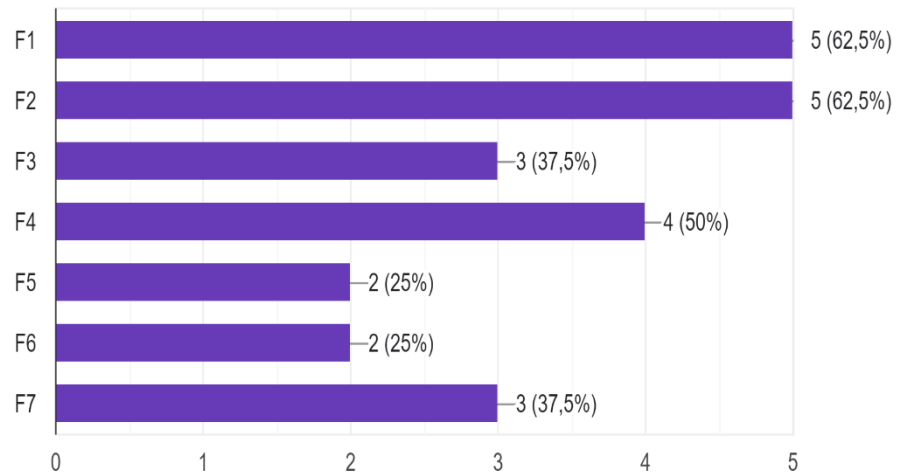


gráfico. 3 fonte: elaboração própria

Registou-se um acréscimo de 1 voto a F4 passando a corresponder a 50% de um total de 100% possíveis, F3 e F7 mantiveram 37.5% dos votos respetivamente enquanto F5 e F6 perderam 1 voto cada passando então para 25% dos votos respetivamente.

Após 2 rondas de questionário Delphi podemos concluir que existe um consenso entre F1 (Processos Alfandegários - Os processos alfandegários são mais simplificados quando se segue as recomendações da Safe Framework), F2 (Partilha de informação- A Partilha de informação entre os players do sistema de carga aérea é algo imperativo para o bom funcionamento do sistema em si) e F4 (Segurança aeroportuária - A segurança aeroportuária é beneficiária da implementação da Safe Framework).

CONCLUSÕES

Após análise cuidadosa das respostas verificamos que na primeira ronda a frase relacionada com o desalfandegamento F2 “Desalfandegamento no aeroporto internacional de Bissau é mais demoroso que o portuário” foi uma das eliminadas com 25% de votos de um total de 100% possíveis. A falta de concordância com esta frase releva que os inquiridos acreditam que o processo de desalfandegamento aeroportuário é a par ou melhor que o portuário no que diz respeito à rapidez, não colocando o desalfandegamento como uma das principais preocupações mediante as escolhas apresentadas.

F3 “Rapidez de processos de carga aérea no aeroporto encontra-se a par dos standards exigidos de acordo com a regulação da OMA” teve o mesmo número de votos que F2 (25%), o que revela que não existe concordância em torno de F3 e os inquiridos não acreditam que o processamento da carga aérea não se encontra a par das exigências da OMA.

F5 “A Base de dados e sistema informático da alfândega do aeroporto internacional de Bissau limita o acesso a colaborações extrarregionais” também só teve 25%. A falta de concordância desta frase entre os inquiridos revela que não acreditam que o sistema informático seja um fator limitante para colaborações fora da região em que o aeroporto se encontra integrado, consequentemente não são um fator prioritário relativamente aos outros.

F8 “A infraestrutura aeroportuária do aeroporto internacional de Bissau aumenta os custos operacionais da carga aérea” foi a menos votada com 12.5% de possíveis 100%, o que revela que para os inquiridos a infraestrutura aeroportuária do aeroporto internacional de Bissau não é fator relevante no que diz respeito a aumento de custos operacionais de carga.

Quando correlacionamos as respostas e analisamos as votações podemos concluir que embora os inquiridos não vejam os sistemas informáticos e base de dados como limitação para colaborações extrarregionais, a infraestrutura do aeroporto não seja fator para aumento de custos operacionais de carga, e que o processo de desalfandegamento aeroportuário se encontra a par do portuário de

Bissau, existem melhorias a ser feitas no que diz respeito a rapidez processuais para atingir os standards da OMA.

As duas frases mais votadas na primeira ronda foram F1 “Os processos alfandegários são mais simplificados quando se segue as recomendações da Safe Framework”, e F4 “A Partilha de informação entre os players do sistema de carga aérea é algo imperativo para o bom funcionamento do sistema em si” com 62.5% de votos de um total de 100% possíveis.

F6 “A importância da segurança de carga aérea é acentuada pela sensibilidade dos riscos a que está exposta”, F7 “A segurança aeroportuária é beneficiária da implementação da Safe Framework” F9 “A transparência nos procedimentos alfandegários permite a redução de lacunas processuais e a identificação de melhores praticas”, F10 “Operadores Económicos Autorizados dinamizam o volume de trocas comerciais, importações e tráfego de carga aérea” e F11 “Acordos de reconhecimento mútuo contribuem para o aumento do comércio inter-regional” obtiveram 37.5% de votos cada, não existindo unanimidade em relação a nenhuma das frases.

Passando para a análise da segunda ronda, pretendíamos observar como seria a transição de votos utilizada em escolhas de frases eliminadas após a primeira ronda, assim como forçar os inquiridos a escolher as mais importantes entre as suas frases anteriores, visto que as escolhas foram reduzidas de 4 na ronda 1 para 3 na segunda ronda. Esta alteração permitiu concluir de facto quais os temas mais importantes e de maior consenso entre os inquiridos.

Após a análise de resultados da segunda ronda delphi podemos concluir que o facto de que 62.5% dos inquiridos dá ênfase às frases “Os processos alfandegários são mais simplificados quando se segue as recomendações da Safe Framework”, e “A Partilha de informação entre os players do sistema de carga aérea é algo imperativo para o bom funcionamento do sistema em si”, realça dois aspetos importantes essenciais que constituem a temática base das Safe Framework que são o seguimento de procedimentos uniformes, rápidos e transparentes assim como a partilha de informação entre os diversos operadores de carga, alfândegas, autoridades e players. As duas frases mantiveram o número de votos em ambas as rondas, revelando consistência e unanimidade

entre os inquiridos, assim como conhecimento da temática em questão e realce da importância da mesma quando enquadrada e integrada com o aeroporto internacional de Bissau.

Na segunda ronda verificamos um acréscimo na votação da frase relacionada com a segurança aeroportuária, metade dos inquiridos (50%) votou a frase “A segurança aeroportuária é beneficiária da implementação da Safe Framework” como sendo de alta importância, o que revela também sensibilidade e reconhecimento do aspeto positivo que a segurança das Safe Framework trazem para qualquer sistema alfandegário que esteja a operar em concordância com as mesmas.

A F3 da segunda ronda “A importância da segurança de carga aérea é acentuada pela sensibilidade dos riscos a que está exposta” e F7 “Acordos de reconhecimento mútuo contribuem para o aumento do comércio inter-regional” mantiveram 37.5% dos votos, enquanto que F5 “A transparência nos procedimentos alfandegários permite a redução de lacunas processuais e a identificação de melhores praticas” e F6 “Operadores Económicos Autorizados dinamizam o volume de trocas comerciais, importações e tráfego de carga aérea” perderam um voto cada passando a corresponder a 25%.

Após a análise das duas rondas podemos concluir que as respostas revelam que os inquiridos concordam que as Safe Framework são mecanismos essenciais para o bom funcionamento do Aeroporto, o facto de que as frases a avançar para a segunda ronda foram justamente as que dão ênfase e estão relacionadas com processos alfandegários, partilha de informação, segurança de carga, segurança aeroportuária, transparência, AEO e MRA, e que entre essas frases as mais votadas e merecedoras de especial destaque foram as relacionadas a processos alfandegários, partilha de informação e segurança aeroportuária mostra uma concordância voltada ao aspeto positivo para o potencial alavancamento do sistema alfandegário aeroportuário de Bissau com a Safe Framework, e que a mesma é uma potencial ferramenta que pode ajudar a dinamizar tudo o que diz respeito à indústria da carga aérea no aeroporto Internacional de Bissau.

O padrão de respostas permite-nos concluir que existe uma clara familiarização dos inquiridos com a Safe Framework, e alguma experiência a lidar com a mesma, mas também demonstra que os inquiridos acreditam que existem melhorias a ser feitas no que diz respeito à rapidez processual para atingir os standards da OMA, assim como uma melhor integração dos Operadores Económicos Autorizados e clarificação dos conceitos de transparência nos procedimentos alfandegários.

Concluímos que existe um conhecimento e familiarização por parte das autoridades aeroportuárias no que diz respeito às Safe Framework, os inquiridos demonstraram sensibilidade na escolha de frases de maior relevo que de forma direta e clara são as que promovem a importância da mesma assim como a sua relevância no que diz respeito ao manuseamento de carga aérea.

Limitações

Limitações visíveis com que nos deparámos durante a investigação foi a dificuldade na acessibilidade de informação no que diz respeito ao aeroporto internacional de Bissau. Existe pouca informação credível disponível a níveis de estatísticas relacionados com a alfândega do aeroporto, ouve também dificuldade em encontrar técnicos capazes de balancear a variante de pesquisa com conhecedores da área.

Este estudo foi centrado, como era o objetivo inicial, no aeroporto internacional de Bissau, pelo que as suas conclusões só são validas para esse aeroporto, não podendo aplicar as conclusões tiradas neste estudo a outros aeroportos similares. Não foi possível fazer um questionário individual a cada um dos inquiridos.

Recomendações futuras

Recomendo que seja feito um questionário individual a cada um dos inquiridos para que se possa aprofundar ainda mais as especificidades das Safe

Framework em cada área de atuação individual dos inquiridos nomeadamente os Importadores, Transitários, despachantes e autoridades aduaneiras, e Operadores aéreos e aeroportuários.

Um aspeto interessante para estudos futuros poderá ser a condução de um conjunto de estudos similares em outros aeroportos da região e comparar os resultados.

BIBLIOGRAFIA

Acciaro, M., & Serra, P. (2013). *Maritime supply chain security: a critical review. IFSPA 2013, trade supply chain activities and transport: Contemporary logistics and maritime issues*, 636.

Aizenman, J. (2004). *Endogenous pricing to market and financing costs. Journal of Monetary Economics*, Vol.51(4), 691-71

Azadian, F., Murat, A. E., & Chinnam, R. B. (2012). *Dynamic routing of time-sensitive air cargo using real-time information. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 48(1), 355-372.

Bovaird, T. (2004). *Public-private partnerships: from contested concepts to prevalent practice. International review of administrative sciences*, 70(2), 199-215.

Cento, A. (2009). *The Airline Industry: Challenges in the 21st Century. Physica Verlag Heidelberg, 1st Edition. doi: 10.1007/973-3-7908-2088-1*

Comunicação da Comissão 2020/C 100 I/01 de 27 de março de 2020, relativa às operações de carga aérea durante o surto de Covid-19: Jornal Oficial da União Europeia (JO C 100 I, 27.3.2020, pp. 1-4). <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/PT/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2020:100I:FULL&from=EN>

.da Costa, A. J. (2017). A cooperação Aduaneira Na Comunidade dos países de língua Portuguesa: Portugal Vs Guiné-Bissau (Doctoral dissertation, Instituto Politecnico do Porto (Portugal)).

Da Cunha, D. A., Macário, R., & Reis, V. (2017). *Keeping cargo security costs down: A risk-based approach to air cargo airport security in small and medium airports. Journal of Air Transport Management*, 61, 115-122.

Danet, M. (2007). *SAFE framework of standards. Brussels: World Customs Organization.*

DE ARAUJO, J. R., & Tavares, J. (2017). *A economia política da reforma comercial: o papel dos portos. Textos Cindes*, (43), 169-189.

Dettmer, B., Freytag, A., & Draper, P. (2014). *Air cargo beyond trade barriers in Africa. Journal of Economic Integration*, 95-138.

Eliakunda, W., Gurisha, Z., Mihayo, L., & Mashoke, M. (2018). *Cargo Security in Dar Es Salaam Ports: Challenge for the Implementation WCU Framework of Standards and Commercial Cargo Security. International Journal of Business Management & Economic Research*, 9(6).

Elias, B., & Resources, Science, and Industry Division. (2003, September). *Air cargo security. Congressional Research Service, Library of Congress.*

Fernandes, A. M. D. S. C. (2021). *A importância do transporte de carga aérea em tempo de pandemia COVID-19: estudo de caso da Emirates na rota LIS-DXB-LIS numa aplicação com a PLSR (Master's thesis)*.

Forster, P. W., & Regan, A. C. (2001). *Electronic integration in the air cargo industry: An information processing model of on-time performance*. *Transportation Journal*, 46-61.

Grime, M. M., & Wright, G. (2016). *Delphi method*. *Wiley statsref: Statistics reference online*, 1, 16.

Harrigan, J. and A. Venables (2006), *Timeliness and agglomeration*, *Journal of Urban Economics*, Vol. 59(2), 300-316.

Hönke, J., & Cuesta-Fernandez, I. (2018). *Mobilising security and logistics through an African port: A controversies approach to infrastructure*. *Mobilities*, 13(2), 246-260.

Hummels, D.L., and G. Schaur (2010), *Hedging price volatility using fast transport*, *Journal of International Economics*, Vol. 82(2), 15-2

INFRAERO (2006), *O Papel do Aeroporto na Logística do Comércio Exterior Apresentação para Clientes*, Aeroporto Internacional de Viracopos-KPLC, Campinas, São Paulo

Kanter, R. M. (1994). *Collaborative advantage*. *Harvard business review*, 72(4), 96-108.

Lange, A. (2019). *Does cargo matter? The impact of air cargo operations on departure on-time performance for combination carriers*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 119, 214-223.

Li, Q., & Jing, R. (2021). *Generation and prediction of flight delays in air transport*. *IET Intelligent Transport Systems*, 15(6), 740-753.

López, C. V. (2004). *Logística de la carga aérea*. Marge Books.

Mikuriya, K. (2011). *Safe framework of standards*.

Rodrigues, W. C. (2007). *Metodologia científica*. Faetec/IST. Paracambi, 2-20.

Sousa, M. J., de Carvalho, M. M., & Baptista, C. S. (2011). *Como fazer investigação, dissertações, teses e relatórios: Segundo Bolonha*. Pactor-Edições de Ciências Sociais e Política Contemporânea.

Strategy-guide-for-aeo-mutual-recognition.pdf

Thomas, J.R.; Nelson, J.K. (2002) *Métodos de pesquisa em educação física*, 3.ed. São Paulo: Artmed,

Tozi, L. A., & Correia, A. (2007). *Aplicação do ferramental de simulação por evento discreto na prospeção de um terminal de carga aérea internacional*. *Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo*, 154.

Trajkov, A. (2021). *Customs modernization-concept of authorized economic operator*.

Van Den Bosch, F. A., & Hollen, R. M. A. (2015). *Insights from strategic management research into the Port of Rotterdam for increasing the strategic value of Shanghai Port for China: The levers of strategic connectivity and institutional innovation*. *Asian economic transformation: System design and strategic adjustment*, 113-126.

Yaren, H. (2020). *Implementing blockchain technology in the customs environment to support the SAFE Framework of Standards*. *World Customs Journal*, 14(1).

Zhang, A., & Zhang, Y. (2002). *A model of air cargo liberalization: passengers vs. all-cargo carriers*. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38 (3-4), 175-191. doi: 10.1016/S1366-5545(02)00004-2