

Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias
CONAERO

**MANUAL PARA ALOCAÇÃO
DE ÁREAS PARA ÓRGÃOS
ANUENTES EM TERMINAIS
DE CARGAS ALFANDEGADOS
DOS AEROPORTOS**

Dezembro de 2022



SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	6
2.	DEFINIÇÕES.....	8
A.	Terminais de Carga em Aeroportos.....	8
B.	Carga	8
C.	Remessa Expressa – COURIER	8
D.	Carga abandonada.....	9
E.	Carga em processo de perdimento	10
F.	Conhecimento de Carga	10
G.	Controle Aduaneiro	11
H.	Documento Único de Exportação DU-E.....	11
I.	Declaração de Importação (DI).....	11
J.	Despacho Aduaneiro	11
K.	Desembarço Aduaneiro	12
L.	Empresas Aéreas	12
M.	Inspeção Não Invasiva	12
N.	Internação.....	12
O.	Órgão anuente.....	12
P.	Portal Siscomex - Sistema Integrado de Comércio Exterior	12
Q.	Sistema Integrado de Gerência do Manifesto e do Armazenamento – Siscomex Mantra	
	13	
R.	Trânsito Aduaneiro	13
S.	Zona Primária.....	13
T.	Zona Secundária	13
U.	Operador Aeroportuário	13
U.1.	Da administração direta pela União.....	14
U.2.	Da Infraero.....	14
U.3.	Dos Convênios com Estados, Distrito Federal e Municípios	15
U.4.	Das Concessões de Aeroportos	15
U.5.	Da Autorização de Aeroportos	16
3.	ÁREAS ADMINISTRATIVAS DESTINADAS AOS ÓRGÃOS ANUENTES	18
A.	Áreas Comuns.....	18
A.1.	Atendimento ao Público	19

A.2. Área Administrativa.....	20
A.3. Alojamento, Banheiros e TV	21
A.4. Estacionamentos	22
A.4.1. Estacionamento de Veículos Operacionais	22
A.4.2. Estacionamento de Veículos Particulares dos Servidores.....	23
A.5. Infraestrutura para os Órgãos Anuentes.....	24
4. SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL.....	27
A. Definição e objetivo.....	27
B. Competências	27
C. Identificação, locação e dimensionamento das áreas úteis mínimas necessárias aos serviços de fiscalização aduaneira nos Terminais de Cargas	28
C.1. O processo de exportação.....	29
C.2. O processo de importação	32
D. Dimensionamento de área na exportação e sua capacidade operacional	33
D.1. Dimensionamento para conferência física direta, retirada de amostras ou perícia (A_ID) e de sua capacidade operacional	33
D.2. Dimensionamento de área física para objetos não escaneáveis (A_NRX) e de sua capacidade operacional.....	34
D.3. Dimensionamento de área física para guardar mercadorias a espera de providência de retificação da declaração ou cumprimento de exigência normativo (A_GR) e de sua capacidade operacional.....	35
E. Total da área de conferência de carga na exportação e na importação.....	35
ÓRGÃOS ANUENTES NO COMÉRCIO INTERNACIONAL	
5. POLÍCIA FEDERAL.....	37
6. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL.....	40
A. Definição e objetivo.....	40
B. Atividades	40
C. Identificação, locação e dimensionamento das áreas mínimas necessárias nos Terminais de Cargas	40
7. AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA.....	42
8. MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO	45
A. Da habilitação de armazéns, terminais e recintos	47
9. INSTITUTO BRASILEIRO DE MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS	
A. Definição e objetivo.....	50

B.	Atividades	51
C.	Identificação, Locação e Dimensionamento das Áreas Úteis Mínimas Necessárias nos Terminais de Cargas.....	55
C.1.	Área para Atividades Operacionais nos Terminais de Cargas	56
C.1.1.	Definição:.....	56
C.1.2.	Componentes:	56
C.1.3.	Localização:.....	57
10.	PARÂMETROS MINIMOS PARA AS ÁREAS - TECAS PEQUENO PORTE.....	59
A.	Identificação, locação e dimensionamento das áreas úteis mínimas necessárias nos Terminais de Cargas pequeno porte	59
A.1.	Área para Atendimento	59
A.1.1.	Definição	59
A.1.2.	Área comum de suporte técnico-operacional.....	60
A.1.3.	Área para Atividades Operacionais:	61
A.1.4.	Área para estacionamento de veículos operacionais:	62
A.1.5.	Tabela resumo das áreas	62
11.	ANEXO.....	64
A.	Classificação dos Terminais de Carga	64
12.	LEGISLAÇÃO	67

1

Introdução



1. INTRODUÇÃO

A Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias – CONAERO, instituída pelo Decreto nº 10.703, de 18 de maio de 2021, é responsável pela organização e coordenação das atividades públicas nos aeroportos, composta por representantes de órgãos governamentais atinentes ao setor aeroportuário.

Este Manual foi elaborado por Grupo de Trabalho instituído com o objetivo de avaliar e propor critérios para determinação das áreas a serem ocupadas pelos Órgãos Anuentes nos Terminais de Cargas dos aeroportos (Resolução CONAERO nº 02/2015, de 28 de maio de 2015, e Resolução CONAERO nº 02/2017, de 20 de setembro de 2017).

Os critérios foram concebidos de acordo com as atividades e regulamentos específicos de cada órgão que opera nos Terminais de Carga, tendo como base a produção, a operação, a produtividade, a força de trabalho, as áreas atuais, entre outras. Além disso, para o dimensionamento das áreas utilizadas pelos servidores públicos foram observadas as normas vigentes, bem como as normas técnicas e regimentais aplicáveis às reformas e às construções de edificações.

Este Manual tem cunho orientativo aos órgãos e às entidades que atuam nos Terminais de Carga, cabendo a cada ente internalizar nos respectivos normativos, no que couber, suas orientações.

A adaptação às novas orientações deverá ser feita de forma gradativa, construtiva e pactuada, observadas as limitações dos Operadores de Aeródromos, os Contratos de Concessões (Aeroportos e Terminais de Carga) e seus Planos de Gestão da Infraestrutura e observadas a necessidade e a demanda de cada Órgão Anuente.

As adequações necessárias ao desenvolvimento das atividades dos Órgãos Anuentes nos aeroportos, a que se refere este Manual, deverão ser solicitadas formalmente, pelos Órgãos Anuentes aos Operadores dos Aeroportos e realizados em comum acordo.



2

Definições



2. DEFINIÇÕES

A. Terminais de Carga em Aeroportos

Conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto especialmente delimitadas para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.

O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, incluído o terminal de carga aérea e os Órgãos Anuentes que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos.

B. Carga

Todo bem transportado por qualquer modal, com ou sem destinação comercial. Considera-se também como carga: (a) as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas e (b) os bens trazidos do exterior como bagagem, acompanhada ou não, e sujeitos ao regime de importação comum.

C. Remessa Expressa – COURIER

Encomendas aéreas internacionais transportadas sob as condições de serviço expresso e entrega porta a porta, composta de documentos ou bens, transportados em um ou mais volumes amparados por conhecimento de carga *courier*. Somente pode ser transportada por empresa de transporte expresso internacional, pessoa jurídica estabelecida no país, que preste serviços de transporte internacional porta a porta, por via aérea de remessas expressas, em fluxo regular e contínuo, na importação ou na exportação, por meio de veículo próprio ou contratado ou mediante mensageiro internacional, e que seja habilitada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB).

As características e as principais vantagens dessa modalidade são a rapidez e a agilidade no translado e a facilidade do destinatário e do remetente no acesso ao serviço.



D. Carga abandonada

Mercadoria abandonada que permanece em recinto alfandegado, sem que o seu despacho de importação seja iniciado, no regime geral, no decurso dos seguintes prazos (Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009):

- em recinto alfandegado, cujo despacho de importação, no regime geral, não seja iniciado no decurso de 90 (noventa dias) da sua descarga e do recebimento do aviso de chegada da remessa postal internacional sujeita ao regime de importação comum;
- 60 (sessenta) dias da notificação da Secretaria da Receita Federal do Brasil para que o interessado promova o despacho da mercadoria, fazendo prova de propriedade ou de posse, e para aquelas mercadorias cujo despacho de importação tenha seu curso interrompido por ação ou por omissão do importador;
- 45 (quarenta e cinco) dias para bens trazidos do exterior como bagagem, acompanhada ou desacompanhada;
- 30 (trinta) dias para aquela mercadoria cujo despacho de importação não seja iniciado ou retomado a partir da ciência da relevação da pena de perdimento aplicada ou do reconhecimento do direito de iniciar ou de retomar o despacho ou tenha seu curso interrompido durante 60 dias, por ação ou por omissão do importador.

Por representarem o potencial de se tornar um passivo ambiental (resíduo sólido), constituindo fontes potenciais de risco ao meio ambiente e à saúde humana, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), como Órgão Anuente e de Fiscalização Ambiental, tem a competência para adotar as medidas necessárias para facilitar a solução final de problemas afetos às cargas abandonadas (art. 20 da Resolução CONAMA nº 5/1993 e Resolução CONAMA nº 2/1991) e/ou aplicar as sanções administrativas pertinentes (Lei nº 9.605, 12 de fevereiro de 1998, e no Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008), imputando ao responsável pela carga (importador, transportador aéreo ou depositário) as ações de prevenção, controle, tratamento e disposição final dos



resíduos gerados pelas cargas abandonadas (Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, Política Nacional de Resíduos Sólidos - PNRS).

E. Carga em processo de perdimento

Aplica-se a pena de perdimento para cargas importadas que forem consideradas abandonada pelo decurso do prazo de permanência em recinto alfandegado (art. 689, XXI do Regulamento Aduaneiro (RA), Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009).

A Secretaria da Receita Federal é responsável pela administração e destinação das mercadorias consideradas abandonadas ou objeto de pena de perdimento (parágrafo único, I, art. 806 do Decreto nº 6.759, de 2009).

A carga abandonada ou objeto de pena de perdimento terá a seguinte destinação (art. 803 do Decreto nº 6.759, de 2009):

- Alienação mediante licitação ou doação a entidades sem fins lucrativos;
- Incorporação ao patrimônio de órgão da Administração Pública;
- Destrução; ou
- Inutilização.

A destinação de mercadorias sob custódia visa a alcançar benefícios administrativos, agilizando o fluxo de saída e abreviando o tempo de permanência em depósitos, de forma a disponibilizar espaços e diminuir os custos com controles e armazenagem, evitando a obsolescência e depreciação dos bens (art. 3º da Portaria RFB nº 3010, de 29 de junho de 2011).

F. Conhecimento de Carga

Também chamado de conhecimento de transporte emitido pelo transportador, define a contratação da operação de transporte internacional, comprova o recebimento da



mercadoria na origem e a obrigação de entregá-la no lugar de destino, constitui prova de posse ou propriedade da mercadoria e é um documento que ampara a mercadoria e descreve a operação de transporte.

G. Controle Aduaneiro

Fiscalização e controle sobre o comércio exterior, essenciais à promoção de políticas públicas de segurança, especialmente no combate ao contrabando, ao descaminho, ao tráfico de drogas e armas e à evasão de divisas. O controle aduaneiro realizado pela RFB tem abrangência mais ampla do que apenas a matéria fiscal e tributária. Visa, também, à garantia de proteção à sociedade e à economia nacional, nos campos da saúde pública, segurança pública, meio ambiente, patrimônio histórico, propriedade intelectual e segurança fito e zoo sanitária.

H. Documento Único de Exportação DU-E

A DU-E é um documento eletrônico que contém informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, tributária, fiscal e logística, que caracterizam a operação de exportação dos bens por ela amparados e definem o enquadramento dessa operação, servindo de base para o despacho aduaneiro de exportação. As informações constantes da DU-E servirão de base para o controle aduaneiro e administrativo das operações de exportação.

I. Declaração de Importação (DI)

Documento que formaliza e consolida as informações correspondentes à operação de importação, contendo dados de natureza comercial, fiscal e cambial sobre as mercadorias e serve de base para o despacho aduaneiro de importação.

J. Despacho Aduaneiro

Tem por finalidade verificar a exatidão dos dados declarados pelo exportador ou importador em relação à mercadoria exportada ou importada, aos documentos apresentados e à legislação vigente, com vistas ao desembaraço aduaneiro da mercadoria.



K. Desembarço Aduaneiro

Ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira e dada autorização pela autoridade fiscal para o embarque ou a transposição de fronteira dos bens, no caso de exportação, ou a entrega da mercadoria ao importador, no caso de importação.

L. Empresas Aéreas

Pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras devidamente autorizadas a operar o transporte aéreo regular ou não de pessoas e/ou cargas e remessas postais, com fins lucrativos.

M. Inspeção Não Invasiva

Procedimento que se destina a inspeção física de cargas, de bens de viajantes internacionais, de veículos e de unidades de cargas movimentadas no local ou recinto, mediante o uso de tecnologia de ponta, como equipamentos (*scanners*) de raios X ou de raios Gama, bem como o uso de cães de detecção de odores, sem a necessidade de abertura de volumes e de desunitização de cargas.

N. Internação

É a entrada, em outros pontos do território aduaneiro, de mercadoria procedente da Zona Franca de Manaus (ZFM).

O. Órgão anuente

Os órgãos anuentes, dentro de suas competências legais, são responsáveis por atuar nos processos de importação e exportação de mercadorias no Brasil.

P. Portal Siscomex - Sistema Integrado de Comércio Exterior

É um instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior. Objetiva concentrar o acesso aos sistemas e às informações de comércio exterior, otimizando os procedimentos



burocráticos. Foi criado com a participação direta dos anuentes e usuários, o sítio eletrônico Portal Siscomex (<http://portal.siscomex.gov.br/>) permite ao usuário acessar diversas informações, serviços e estatísticas do comércio exterior, assim como direciona para os sítios eletrônicos de todos os participantes.

**Q. Sistema Integrado de Gerência do Manifesto e do Armazenamento
– Siscomex Mantra**

Sistema para acompanhamento de carga para importações.

R. Trânsito Aduaneiro

Regime aduaneiro especial que permite o transporte de mercadoria, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão do pagamento de tributos.

S. Zona Primária

Área demarcada pela autoridade aduaneira local, após ouvir o respectivo Operador Aeroportuário, abrangendo pátios, armazéns, terminais e outros locais reservados para guarda ou movimentação de mercadorias destinadas à importação ou à exportação, bem como a área determinada para verificação de bagagens. Conforme disposto no art. 3º do Decreto nº 6.759, de 2009, corresponde a:

- a) área terrestre ou aquática, ocupada pelos portos alfandegados;
- b) área terrestre, nos aeroportos alfandegados;
- c) área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados.

T. Zona Secundária

Área que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.

U. Operador Aeroportuário



Delegatário ou pessoa jurídica a quem se outorgue o direito de construir, administrar e explorar a infraestrutura aeroportuária, atendendo aos requisitos de qualificação técnica exigidos pela legislação em vigor.

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, os aeroportos públicos podem ser construídos, mantidos e explorados:

- I. diretamente, pela União;
- II. por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias (hoje se dá pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero);
- III. mediante convênio com Estados ou Municípios;
- IV. por concessão ou autorização.

U.1. Da administração direta pela União

No que diz respeito à prestação direta pela União, a exploração da infraestrutura aeroportuária pode-se dar pelo Comando da Aeronáutica – COMAER ou pelo MINFRA.

U.2. Da Infraero

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero é uma empresa pública federal, com a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Infraestrutura (Decreto nº 10.788, de 6 de setembro de 2021).

Em que pese se tratar de pessoa jurídica de direito privado, está subordinada às legislações de direito público, tendo em vista a sua vinculação à União, às legislações especiais destinadas a estatais, bem como às normas inerentes ao setor aéreo.

Nesse contexto, no que tange à utilização de área aeroportuária, deve-se observar as disposições legislativas referentes aos critérios e aos procedimentos para a alocação e a remuneração de áreas aeroportuárias. Caberá ao Operador Aeroportuário determinar a localização e o tamanho apropriados das áreas mencionadas, observadas as



regulamentações específicas (art. 2º, §2º da Resolução da ANAC nº 302, de 5 de fevereiro de 2014).

A Infraero, por sua vez, visando cumprir a disposição normativa, por meio de termo de cessão de uso de área, cede áreas dos aeroportos que administra para os Órgãos Anuentes que, por disposição legal, devam funcionar neles, mediante ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos (art. 10 da Resolução da ANAC nº 302, de 5 de fevereiro de 2014).

U.3. Dos Convênios com Estados, Distrito Federal e Municípios

O Plano Geral de Outorgas – PGO, publicado pela Portaria SAC nº 183, de 14 de agosto de 2014, estabelece as diretrizes e os modelos para a exploração de aeródromos civis públicos, englobando a construção, a implantação, a ampliação, a reforma, a administração, a operação, a manutenção e a exploração econômica do aeródromo. É condição, para tanto, a prévia e expressa manifestação de interesse do Estado, Distrito Federal ou Municípios,

Serão explorados por Estados, Distrito Federal ou Municípios, mediante convênio de delegação, os aeródromos cuja exploração não se enquadre nos critérios estabelecidos no art. 4º da referida Portaria. Além disso, é possível a exploração indireta da infraestrutura delegada, conforme consta no art. 12 da Portaria, desde que observadas as condições estabelecidas nos convênios de delegação e no Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011.

U.4. Das Concessões de Aeroportos

Concessão de serviço público é a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou ao consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado (art. 2º, II da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995).



As Concessionárias privadas de aeroportos e as Sociedades de Propósito Específico são responsáveis pela execução de contrato de concessão de serviços públicos e possuem o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), onde são detalhadas as atividades das Concessionárias, os elementos aeroportuários obrigatórios, as especificações mínimas requeridas para terminais de passageiros, os investimentos iniciais para melhoria da infraestrutura e as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI). O Plano estabelece, ainda, o nível de serviço por meio dos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, delimita os Indicadores de Qualidade do Serviço, dentre outros.

Sendo assim, para atendimento aos requisitos descritos na legislação aduaneira (arts. 9º e 13 do Decreto nº 6.759, de 2009), a Concessionária cede os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas previstas nos normativos e termos de instrumentos específicos do Complexo Aeroportuário, conforme definido nos Contratos de Concessão e tratados no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA e no Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI (Anexo 2 dos Contratos de Concessão).

U.5. Da Autorização de Aeroportos

Conforme o art. 2º do Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, é possível de delegação por meio de autorização a exploração de aeródromos civis públicos destinados exclusivamente ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo, conforme definições constantes da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Cabe à ANAC a homologação para a abertura do tráfego e não é emitida autorização para explorar serviços distintos dos previstos no art. 2º desse Decreto que tenham como origem ou destino um aeródromo civil público explorado por meio de autorização.



3

Áreas Administrativas Destinadas aos Órgãos Anuentes



3. ÁREAS ADMINISTRATIVAS DESTINADAS AOS ÓRGÃOS ANUENTES

A. Áreas Comuns

Para enfrentar os desafios da dinâmica concorrencial do mundo globalizado, os Terminais de Cargas dos aeroportos têm a necessidade de otimizar os seus serviços e os sistemas de apoio ao fluxo da informação. Questões de ordem fiscal e aduaneira, além de função de Estado, estão diretamente ligadas ao desempenho de um terminal de cargas, que juntamente com a cadeia logística atuam na liberação e no controle aduaneiro. Por serem processos dispendiosos (temporal e financeiramente), principalmente no Brasil, os procedimentos aduaneiros devem ser realizados de forma simples e otimizada.

Nesse contexto, entende-se que existe relevante valor agregado às áreas dos Terminais de Carga dos aeroportos e, por isso, seu uso e ocupação precisam ser planejados de forma racional e otimizada. Sendo assim, são realizados investimentos em infraestrutura e modernização dos terminais, implantados programas de excelência logística, além de treinamentos de pessoas, dentre outras iniciativas.

É dentro desse cenário, que a ação conjunta dos Órgãos Anuentes do comércio exterior desempenha papel fundamental nos aeroportos para o atingimento das metas de produtividade e eficiência, além da excelência na prestação dos serviços à sociedade e o aumento de produtividade de um setor de importante relevância para a economia, o de cargas aéreas.

Dessa forma, sugere-se que, quando aplicável e em comum acordo com os Operadores Aeroportuários, as áreas serão utilizadas de forma comum e padronizadas para os Órgãos Anuentes que atuam nos Terminais de Cargas no território nacional.

Áreas solicitadas pelos órgãos que não forem efetivamente utilizadas serão destinadas às atividades aeroportuárias, conforme definido por seu Operador.



A.1. Atendimento ao Público

Destina-se ao atendimento ao público para fornecimento de informa es gerais e protocoliza o de pedidos ou questões relacionadas aos processos de importa o ou exporta o.

Com o objetivo de facilitar o atendimento ao público e de fomentar mudanças sist micas e estruturais, por meio da potencializa o da utiliza o dos Terminais de Cargas, redu o de custos, otimiza o de espaços e aumento da eficiência do trabalho dos agentes públicos, os  rgaos Anuentes podem em comum acordo com os Operadores Aeroportuários, concentrar em um mesmo espaço físico o atendimento ao público em geral.

Como referência, temos: UAI (MG), Poupatempo (SP), Vapt Vupt (GO) e Na Hora (DF), modelos de sucesso de prest a o de serviços aos cidadãos. Outro sistema a mencionar   a Se o de Intera o com o Cidadão – SAVIC, um departamento de atendimento ao contribuinte criado pela Alfândega do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, em 2012, para dar mais agilidade no atendimento aos despachantes aduaneiros, nos processos de Comércio Exterior.

A  rea de atendimento ao público deve dispor de recinto de espera, área de circula o, balcão de atendimento, est a o de trabalho com estrutura para computador e, quando necessário, local para arquivamento temporário de processos.

O número de servidores alocados no atendimento ao público pode ser definido conforme a necessidade de cada  rgao Anuente. A  rea mínima útil por servidor alocado a ser disponibilizada deve ser de 6m².

Observados os princípios da moralidade e impessoalidade administrativa, o  rgao Anuente e o Operador Aeroportuário, em comum acordo, poderão adequar as atuais áreas, visando ao atendimento em local único desde que por todos os  rgaos, no limite de suas competências e possibilidades.



A.2. Área Administrativa

Destina-se ao desenvolvimento dos trabalhos internos administrativos inerentes às atividades típicas do exercício de fiscalização pelos Órgãos Anuentes nas operações de comércio exterior no Terminal de Cargas (TECA).

A área administrativa deve dispor de sala para a chefia, área com estações de trabalho para servidores e prestadores de serviço, sala para reuniões, copa-cozinha e seus equipamentos (conforme necessidade), depósito de material de limpeza (DML), almoxarifado incluindo armários para arquivos, e sanitários. Essas áreas, a depender da conveniência, da oportunidade e das infraestruturas, poderão ser compartilhadas entre os Órgãos Anuentes. As referidas salas de Chefias e de reuniões, quando disponíveis ao órgão anuente nos Terminais de Passageiros, não serão exigíveis no TECA.

O número de servidores alocados nas atividades administrativas deve ser considerado para o cálculo das áreas, assumindo-se a dimensão mínima de 6m² por servidor. Segue, abaixo, a definição de áreas para os demais setores administrativos.

- Copa, Almoxarifado e depósito de material de limpeza (DML):

Tabela 1: Áreas Administrativas – Copa, almoxarifado e DML

Áreas Administrativas		
Copa	Almoxarifado	DML
Até 3m ²	Até 20m ²	Até 2m ²

- Sala de chefia e sala de reunião:

Tabela 2: Áreas Administrativas – Sala de chefia e Sala de reunião

Áreas Administrativas	
Sala de chefia	Sala de reunião
Até 9 m ²	Até 15m ²

Quando ultrapassado o número de 20 (vinte) servidores alocados nas áreas administrativas, deverá ser assegurada a existência de sanitários distintos por sexo. Para



atendimento aos padrões de acessibilidade, a legislação vigente (destacamos: ABNT NBR 9050:2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos) deverá ser observada.

O mobiliário e a infraestrutura necessários ao desenvolvimento das atividades dos agentes públicos, visando à otimização dos recursos públicos e privados e à razoabilidade na prestação do serviço público, seguirão o mesmo padrão utilizado pelo administrador aeroportuário nas atividades exercidas em suas áreas administrativas.

A.3. Alojamento, Banheiros e TV

Local destinado exclusivamente para os servidores de plantão e em regime de escala dos Órgãos Anuentes nos Terminais de Carga, que possuem funcionamento 24h por dia, e que necessitem de local de descanso para pausas compensatórias, guarda de pertences, troca de roupa e higiene pessoal.

As acomodações devem possuir sanitários segregados por sexo (que poderão ser adaptados para uso de portadores de necessidades especiais), sala de TV e área de circulação em comum. Podem localizar-se em área não restrita e, quando for contígua à área de atuação administrativa e esta possuir as acomodações necessárias, o uso poderá ser aproveitado.

O alojamento poderá ser compartilhado entre os Órgãos, respeitando-se as condições anteriormente descritas. Para definição do alojamento, faz-se necessária a apresentação pelo Órgão Anuente ao operador aeroportuário do quantitativo de servidores atuantes/lotados no TECA e a quantidade de servidores que trabalham em regime de plantão ou escala, bem como a informação sobre o funcionamento do órgão 24 horas por dia, durante 7 dias por semana.

As dimensões mínimas sugeridas estão descritas na tabela abaixo. Os sanitários devem respeitar a legislação vigente a fim de assegurar sua acessibilidade.

Tabela 3: Áreas de Alojamento por servidor, limitada à quantidade de servidores máximos em plantão).



Áreas de Alojamento/TV/Copa			
	Quarto	Sala de TV	Copa
Por servidor	Até 5m ²	Até 1,5m ²	Até 1,5m ²
Área mínima	8,00 m ² , com círculo inscrito mínimo de Ø1,5m	8,60 m ² , com círculo inscrito mínimo de Ø1,5m	4,0 m ² , com círculo inscrito mínimo de Ø2,40m

Nota: Utilizado como referência o Manual das Normas para Projetos Físicos de Estabelecimentos Assistenciais de Saúde – Dimensionamento do quarto de plantão para Funcionários e Alunos – pg. 90 – item 9.6.3. (http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/normas_montar_centro_.pdf)

A.4. Estacionamentos

A.4.1. Estacionamento de Veículos Operacionais

Destina-se ao estacionamento de veículos oficiais utilizados nas atividades dos Órgãos Anuentes dentro da área interna (lado ar) ou externa (lado terra) do aeroporto, conforme legislação e normas vigentes (destaca-se: Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e Decreto nº 9.287, de 15 de fevereiro de 2018).

Preferencialmente, a vaga de estacionamento deve estar situada próxima às áreas de atuação dos servidores. Quando possível, deve possuir cobertura (proteção contra sol e chuva) e, obrigatoriamente, deve ter mecanismos de vigilância ou segurança patrimonial. Para as questões referentes à acessibilidade, as normas vigentes deverão ser observadas.

As dimensões das vagas devem ser as mesmas praticadas para os demais veículos que estacionam no aeroporto, conforme definido pelo Operador Aeroportuário, não podendo, em hipótese alguma, ser de tamanho inferior ao praticado.

É importante ressaltar que referências regulatórias, legais, normativas e contratuais devem ser observadas, tanto pelo Operador Aeroportuário quanto pelos Órgãos Anuentes, principalmente para veículos de serviços especiais e que demandem tamanho



diferenciado de vaga de estacionamento, pois essas vagas podem variar conforme localização do aeroporto ou atividade a ser desempenhada.

Para destinação das vagas faz-se necessária a apresentação, pelos Órgãos Anuentes, dos documentos comprobatórios do veículo operacional, bem como de seus ocupantes, conforme orientações das normas de segurança da aviação civil. Somente serão concedidas vagas aos veículos disponíveis (em operação), não podendo os Órgãos Anuentes utilizarem do espaço para veículos indisponíveis (em desuso, com restrições operacionais ou sem destinação específica). As vagas podem ou não ser compartilhadas entre os Órgãos Anuentes e devem estar identificadas ou demarcadas, salvo se compartilhadas.

A.4.2. *Estacionamento de Veículos Particulares dos Servidores*

Destina-se ao estacionamento de veículos particulares dos servidores exclusivamente em serviço no Terminal de Cargas (TECA), situada na área externa do aeroporto (lado terra), preferencialmente próxima às áreas de atuação dos servidores.

Quando em serviço, o servidor terá acesso à vaga, podendo esta ser rotativa ou fixa, conforme definido pelo Operador Aeroportuário, utilizando-se, inclusive, dos estacionamentos já existentes no próprio aeroporto.

As dimensões das vagas serão as mesmas praticadas para os demais veículos que estacionam no aeroporto, conforme definido pelo Operador Aeroportuário, não podendo, em hipótese alguma, ser de tamanho inferior ao praticado.

As referências legais, normativas e contratuais devem ser observadas, uma vez que essas podem variar conforme a localização do aeroporto, assim como as questões referentes à acessibilidade.

Para destinação de vaga ao servidor atuante no TECA, faz-se necessária a apresentação, pelo Órgão Anuente, da lista contendo os nomes dos servidores e cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (Renavam). Fica vedado ao servidor o uso da vaga em benefício de outrem. Identificada prática diversa do previsto neste manual, o operador aeroportuário suspenderá a utilização da vaga e comunicará, formalmente, o motivo à instância superior do servidor.



A.5. Canis para cães de faros

Destina-se à acomodação e bem-estar dos cães de faro dos órgãos anuentes que atuam diretamente no controle aduaneiro.

Considerando as características do aeroporto e da movimentação de cargas no terminal, sob demanda do órgão, o Operador Aeroportuário deverá destinar uma área específica dentro do sítio aeroportuário para a instalação de canil, conforme as especificações constantes no Manual de Áreas para Canis de Serviço de Órgãos Públicos em Aeroportos.

A.6. Infraestrutura para os Órgãos Anuentes

Entende-se como infraestrutura, além das áreas citadas anteriormente, itens como mobiliário, telecomunicações, equipamentos de inspeção não invasiva, balanças para pesagem de bagagens de volumes e de precisão e equipamentos de TI, em padrão econômico, porém que resguardem os princípios de ergonomia e que garantam condições adequadas, seguras e eficientes para execução das atividades desempenhadas pelos Órgãos Anuentes. A disponibilização de equipamentos, instalações, edificações, mobiliário e materiais pela administradora do recinto alfandegado aos órgãos anuentes, seguindo, sempre que possível, padrões já instituídos pelos operadores aeroportuários, deverá atender às necessidades para o exercício das atividades de controle de forma presencial e habitual, conforme normas específicas e o contrato de concessão firmado entre os operadores aeroportuários e a ANAC, prevalecendo o bom senso e o comum acordo entre as partes.

A.7. ÓRGÃOS ANUENTES NO COMÉRCIO INTERNACIONAL



Órgãos anuentes são aqueles credenciados para auxiliar no controle comercial, dada a natureza do produto, ou pela finalidade da operação para fins de licenciamento de importação ou exportação, dentro da sua área de competência.

Os produtos destinados a esses órgãos e as competências técnicas de cada um são estabelecidos em normas específicas de cada Órgão Anuente.

O Chefe da unidade da RFB responsável pelo despacho aduaneiro regulamentará o credenciamento para acesso ao recinto ou local de depósito da mercadoria importada dos servidores dos órgãos e das agências responsáveis pela inspeção. Nos recintos sob responsabilidade de depositário, a expedição de credencial de acesso deverá ser por ele executada.



4

Secretaria da Receita Federal do Brasil



4. SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL

A. Definição e objetivo

A Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) é órgão específico e singular da estrutura do Ministério da Economia, responsável pela administração dos tributos de competência da União, inclusive os previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, abrangendo parte significativa das contribuições sociais do País.

Além de atuar no combate e na prevenção aos ilícitos fiscais e aduaneiros, como a sonegação fiscal, contrabando, descaminho, pirataria, fraude comercial, tráfico de drogas e de animais em extinção e outros delitos relacionados ao comércio internacional, a RFB também auxilia o Poder Executivo Federal na formulação da política tributária.

A missão da Secretaria da Receita Federal do Brasil é “Administrar o sistema tributário e aduaneiro, contribuindo para o bem-estar econômico e social do país”.

B. Competências

As competências da Secretaria da Receita Federal do Brasil podem ser assim sintetizadas:

- I. Administração dos tributos internos e do comércio exterior;
- II. Gestão e execução das atividades de arrecadação, lançamento, cobrança administrativa, fiscalização, pesquisa e investigação fiscal e controle da arrecadação administrada;
- III. Gestão e execução dos serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiro;
- IV. Planejamento, coordenação e realização das atividades de repressão ao contrabando e descaminho e aos demais ilícitos tributários e aduaneiros, inclusive contrafação, pirataria, entorpecentes e drogas afins, armas de fogo, lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos;



- V. Preparo e julgamento, em primeira instância, dos processos administrativos de determinação e exigência de créditos tributários da União;
- VI. Interpretação, aplicação e elaboração de propostas para o aperfeiçoamento da legislação tributária e aduaneira federal;
- VII. Subsídio à formulação da política tributária e aduaneira;
- VIII. Subsídio à elaboração do orçamento de receitas e benefícios tributários da União;
- IX. Interação com o cidadão por meio dos diversos canais de atendimento, presencial ou à distância;
- X. Educação fiscal para o exercício da cidadania;
- XI. Formulação e gestão da política de informações econômico-fiscais;
- XII. Promoção da integração com órgãos públicos e privados afins, mediante convênios para permuta de informações, métodos e técnicas de ação fiscal e para a racionalização de atividades, inclusive com a delegação de competência;
- XIII. Atuação na cooperação internacional e na negociação e implementação de acordos internacionais em matéria tributária e aduaneira; e
- XIV. Gestão dos recursos materiais, financeiros, humanos e tecnológicos.

C. Identificação, locação e dimensionamento das áreas úteis mínimas necessárias aos serviços de fiscalização aduaneira nos Terminais de Cargas

Trata o presente Manual da metodologia para definição de área para conferência física de cargas nos aeroportos e sua capacidade operacional sob uma perspectiva aduaneira. No âmbito do Portal Único do comércio exterior, onde se busca coincidir o momento em que



diferentes órgãos realizam suas intervenções físicas sobre as mercadorias a serem exportadas ou importadas.

Estão fora do escopo do presente manual, o dimensionamento de áreas para o tratamento de cargas frigorificadas e de animais vivos e o escaneamento por raios X ou utilização de qualquer outra tecnologia não invasiva visando à segurança da aviação civil realizada para os voos de saída do Brasil.

C.1. O processo de exportação

No processo de exportação, a carga pode chegar aos aeroportos já desembaraçada (quando o despacho de exportação ocorreu em outro local e a carga vai em trânsito de exportação para o aeroporto) ou preparada para ser submetida a despacho de exportação no próprio aeroporto.

As cargas que chegam em trânsito de exportação podem seguir diretamente para o local no terminal de exportação onde se preparam os *pallets* para embarque. Nesse local, a carga provavelmente passará por um escaneamento de raios X para inspeção de segurança da aviação civil, com fundamento em legislação específica e regulação da ANAC, antes de ser liberada para embarque.

As cargas que chegam para ser despachadas no terminal de exportação devem ser desembarcadas em outro recinto/área.

As cargas submetidas a despacho no terminal de cargas de exportação chegam a ele com ou sem declaração de exportação registrada. Podem chegar já unitizadas em *pallet* aéreo ou prontas para serem unitizadas no próprio terminal. Para efeito de controle de segurança da aviação civil, podem ser escaneadas a qualquer momento, antes ou após a paletização.

Em geral, a mercadoria a ser embarcada e ainda não despachada deve ser colocada no Terminal de Cargas. Somente após sua apresentação neste local, é que pode ser feito o registro da declaração de exportação e conhecido o canal de conferência aduaneira, isto é, saber se a mercadoria será ou não submetida a alguma conferência ou inspeção antes do embarque.



As declarações de exportação selecionadas em canal verde no Sistema Integrado de Comércio Exterior têm suas mercadorias desembaraçadas e liberadas para embarque, podendo seguir para a área no TECA delimitada para as mercadorias nessa situação, ressalvando-se a aplicação do procedimento para a segurança da aviação civil.

As mercadorias em declaração de exportação selecionadas para conferência física devem ser deslocadas para uma área delimitada, contígua próxima às áreas onde são inicialmente descarregadas na chegada ao TECA ou próxima da área de embarque. É esta área intermediária – aqui denominada Área de Conferência de Carga (ACC), que este Manual trata de dimensionar.

O deslocamento de mercadorias da área de descarga para a ACC obedece ao comando da fiscalização. As declarações de exportação selecionadas para conferência física devem ser alocadas sequencialmente em “slots” de conferência (agendamento de conferência), observando a capacidade operacional do Operador Aeroportuário.

Em princípio, a critério da autoridade aduaneira local, as cargas selecionadas para conferência física podem ser submetidas primeiramente ao escaneamento em equipamento de raios X, cujas imagens devem ser analisadas pela fiscalização aduaneira e, se for o caso, também pela fiscalização de outros órgãos anuentes. A análise dessas imagens pode ser feita onde estão os escâneres ou em outro local para onde os arquivos possam ser enviados (central de monitoramento).

Para fins de inspeção de cargas de grande volume, podem ser utilizadas, como alternativas de verificação destas cargas, as opções do ETD e cão farejador.

Havendo inconclusividade ou aparente contradição entre a informação na declaração de exportação e as imagens geradas, as mercadorias devem ser submetidas a conferência física direta e até mesmo a extração de amostras para a realização de ensaios laboratoriais ou submetidas a perícia técnica.

Após o escaneamento, a fiscalização libera as mercadorias com análise conclusiva positiva para as informações constantes na declaração de exportação e determina a apartação das que requerem ser abertas e inspecionadas ou periciadas diretamente. Esse



procedimento é o que requer mais espaço físico, tanto para apartar as mercadorias, como para abrir volumes, embalagens, espalhá-los em um espaço para quantificação e/ou identificação das mercadorias.

Este trabalho pode ser comandado pela fiscalização com presença física no local, ou à distância, por meio de imagens geradas por câmeras de alta resolução transmitidas para outro local (centro de operações).

Da realização deste trabalho podem resultar 4 situações distintas:

- I. Confirmação da correção da declaração de exportação e posterior desembarço das mercadorias e seguimento para a área de embarque;
- II. Exigência de retificação da declaração ou de cumprimento de exigências normativas para liberar o embarque da mercadoria, hipótese em que a mercadoria fica apartada das demais aguardando essa providência, em geral, em área distinta contígua à área de conferência;
- III. Apreensão da mercadoria. Na hipótese de proibição de exportar, as mercadorias seguem para armazenagem para aguardar a conclusão do processo de perdimento; e
- IV. Cancelamento por parte do exportador da declaração de exportação e devolução das mercadorias.

Posto isso, o presente Manual procura dimensionar as áreas no TECA de exportação:

- a) para inspeção física direta, retirada de amostras ou perícia (A_ID);
- b) para inspeção física de objetos não escaneáveis (A_NRX);
- c) para guardar mercadorias à espera de providência de retificação da declaração de exportação ou cumprimento de exigências normativas para exportação (A_GR); e



d) de suporte administrativo da atividade aduaneira (A_SA).

C.2. O processo de importação

Na importação, há três hipóteses:

- I. a mercadoria não chega a ser armazenada, sendo desembaraçada em despacho de trânsito, aplicável às cargas que não se destinam ao país ou cujo despacho de importação não será realizado no aeroporto, mas em outro recinto alfandegado ou a carga é imediatamente despachada para importação.
- II. a mercadoria é armazenada no TECA importação, com vistas à realização de despacho aduaneiro nesse local;
- III. a mercadoria pode ser devolvida ao exterior antes mesmo de iniciar o despacho aduaneiro.

Na importação, tem-se então, no TECA, uma área para as cargas que sejam armazenadas para futuro despacho de importação. Uma vez iniciado o despacho (que ocorre quando uma declaração de importação é registrada pelo importador), também submetidas a despacho de importação no terminal aeroportuário, as declarações de importação passam pelo processo de seleção fiscal, para definição do canal de conferência física pela fiscalização aduaneira ou por outros órgãos anuentes que exerçam controles específicos sobre as mercadorias importadas.

As mercadorias de declarações de importação selecionadas para conferência física devem prioritariamente ser apresentadas em área delimitada para essa finalidade.

As mercadorias desembaraçadas com conferência física ou dispensadas desse procedimento permanecem no TECA, mas em área distinta da ACC, onde ficam disponíveis para a sua retirada pelo importador.

Da realização do trabalho de conferência física, podem resultar 4 situações distintas:



- a) Confirmada a correção da declaração de importação, as mercadorias são desembaraçadas e voltam à área de armazenagem à espera de retirada pelo importador;
- b) A retificação da declaração de importação ou o cumprimento de exigências normativas para o seu desembaraço é exigido. Nesses casos, a mercadoria fica apartada das demais aguardando essa providência, em geral, em espaço distinto dentro da área de conferência (mas também pode ficar armazenada na área de armazenagem, se autorizado pela autoridade aduaneira);
- c) A mercadoria é apreendida, nas hipóteses de aplicação da pena de perdimento, situação em que as mercadorias ficam armazenadas aguardando a conclusão do processo de perdimento;
- d) O importador pode cancelar a declaração de importação e devolver a mercadoria ao exterior no caso de erro de expedição.

No dimensionamento de ACC na importação, considera-se as áreas:

- a) para inspeção física direta, retirada de amostras ou perícia (A_ID);
- b) para inspeção física de objetos não escaneáveis (A_NRX);
- c) para guardar mercadorias à espera de providência de retificação da declaração de importação ou cumprimento de exigências normativas para importação (A_GR);
- d) de suporte administrativo da atividade aduaneira (A_SA).

D. Dimensionamento de área na exportação e sua capacidade operacional

A conferência física aduaneira na exportação de carga aérea é fundamentalmente passível de ser feita por meio de inspeção por raios X, demandando espaço físico suficiente, conforme especificação do equipamento.

D.1. Dimensionamento para conferência física direta, retirada de amostras ou perícia (A_ID) e de sua capacidade operacional



Para os casos em que se faz necessária a abertura do volume e a inspeção visual direta ou extração de amostras, requer-se espaço adicional para a colocação e a abertura dos volumes e a verificação física das mercadorias. Para o cálculo desta área, considera-se:

- I. Volume da declaração de exportação apartado para inspeção: $5,7\text{m}^3$;
- II. Dimensões médias dos volumes a serem abertos e inspecionados: $0,25\text{m}^3$ (22,8 unidades de acondicionamento por declaração, em média);
- III. Percentual de amostragem dos volumes: 25% (6 unidades de acondicionamento);
- IV. Área por volume médio amostrado da declaração de exportação $(5,6/0,25) \times 25\% = 5,7\text{m}^2$;
- V. Espaços de contorno e de circulação interna: $6,3\text{m}^2$; e
- VI. Área para conferência física de volumes: $5,6\text{m}^2 + 6,3\text{m}^2 = 12\text{m}^2$.

Uma célula deste tipo, com equipamento e pessoal adequados, consegue girar pelo menos 1 carga com as dimensões referidas por hora, de modo que essa célula é capaz de atender até 8 declarações de exportação por dia.

Volumes pequenos podem ser manipulados nas seções de rolagem de saída da esteira do escâner (ou em seções paralelas) sem a necessidade de posicionamento de carga nessa área, considerando o perfil das cargas na exportação.

D.2. Dimensionamento de área física para objetos não escaneáveis (A_NRX) e de sua capacidade operacional

Para objetos e volumes não escaneáveis, e também para servir como área de desafogamento da conferência aduaneira em situações de pico de demanda, recomenda-se uma área adicional, com capacidade de 100m^2 , apta a receber máquinas e veículos e grandes peças de equipamentos não suscetíveis de escaneamento.

Para cargas de animais vivos, há que se realizar o dimensionamento de baias, de acordo com as necessidades da autoridade competente.



D.3. Dimensionamento de área física para guardar mercadorias a espera de providência de retificação da declaração ou cumprimento de exigência normativo (A_GR) e de sua capacidade operacional.

Considerando que 1/10 das exportações submetidas a conferência física fica retido aguardando providências e que, em média, demora-se 3 dias para cumpri-las, e considerando um processamento de 70 declarações de exportação por dia, há necessidade de espaço para 21 declarações de exportação. Tomando-se em média 1,5m³ de carga, com altura média de 1,5m, haverá necessidade de 21m² para área total de stand by.

E. Total da área de conferência de carga na exportação e na importação

Considerando todas as células operacionais nas operações de importação e de exportação, estima-se que um módulo de conferência de cargas aduaneira requer até 160m², conforme a capacidade operacional do TECA e acordo entre o Operador do Aeródromo e a Autoridade Aduaneira local.

Considerando todas as células acima e a área de suporte administrativo, estima-se que um módulo de conferência requer 251 m².

Esta área pode processar em conferência física 64 DI por jornada de 8h, compatível com uma movimentação total de 640 DI registradas por dia, considerando uma taxa de 10% de conferência/inspeção física na importação por todos os órgãos que atuam neste despacho.





5

Polícia Federal



5. POLÍCIA FEDERAL

A Polícia Federal (PF) é um órgão permanente, diretamente subordinado ao Ministro da Justiça e Segurança Pública, com autonomia administrativa e financeira (art.144 da CF/88 e Portaria MJ nº 155, de 27 de setembro de 2018).

Tem a finalidade de (i) apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei; (ii) prevenir ou reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros Órgãos Anuentes nas respectivas áreas de competência; (iii) exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras e (iv) exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

A PF dispõe de estrutura que lhe permite atuar, de forma centralizada, quando se trata de planejamento, coordenação e controle e, descentralizada, quando se trata do desenvolvimento das atividades de execução.

Como Polícia Aeroportuária, todo o sítio aeroportuário, incluindo-se o Terminal de Carga, a rigor, pode/deve ser objeto de ações de polícia aeroportuária - preventiva, repressiva e, até mesmo, administrativa, consideradas as responsabilidades híbridas da Polícia Federal no que tange à Polícia de Imigração e à Segurança Aeroportuária (art. 12 do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita).

Para exercer suas atividades, a de Polícia Federal ou outro Órgão de Segurança Pública, desde que anuído pela Polícia Federal para o exercício de tais atividades, o mínimo de espaço a ser alocado deve ser o de uma sala para dois servidores, com espaço mínimo de 12m² (art.4º do Decreto nº 10.193, de 27 de dezembro de 2019), linha telefônica e de internet, entrada de imagens de segurança (CFTV), inclusive imagens das câmeras de segurança do TECA, e vaga para ao menos uma viatura policial, de preferência próxima à sala indicada.





6

Agência Nacional de Aviação Civil



6. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

A. Definição e objetivo

A ANAC, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado. Tem como atribuições regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Para tal, o órgão deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação.

A missão da ANAC é promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil, de forma a contribuir para o desenvolvimento do país e o bem-estar da sociedade brasileira.

Subordinados a ANAC, distinguem-se os diversos Núcleos Regionais de Aviação Civil, cada um denominado de NURAC.

B. Atividades

As principais atribuições de cada NURAC são o atendimento ao público e aos regulados e a fiscalização dos aeroportos onde estão situadas. Suas funções são determinadas mediante Portarias da Diretoria Colegiada da ANAC.

O NURAC desenvolve suas atividades em aeronaves, edificações, pátios e demais áreas do sítio aeroportuário.

C. Identificação, locação e dimensionamento das áreas mínimas necessárias nos Terminais de Cargas

A ANAC não exerce atividades que demandem área específica nos Terminais de Carga.



7

Agência Nacional de Vigilância Sanitária



7. AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária é autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério da Saúde, com sede e foro no Distrito Federal, com prazo de duração indeterminado e atuação em todo território nacional. No âmbito de Portos, Aeroportos e Fronteiras, a Agência tem por finalidade institucional promover a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados, bem como o controle de portos, aeroportos e de fronteiras. Compete à Agência regulamentar, controlar e fiscalizar os produtos e serviços que envolvam risco à saúde pública.

Os TECA que armazenam produtos sujeitos à vigilância sanitária devem possuir Autorização de Funcionamento de Empresas – AFE relativa ao tipo de produto, conforme estabelecido na Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999 e regulamentado na RDC ANVISA nº 346, de 12 de dezembro de 2002, e se submeter à inspeção das instalações para avaliação das boas práticas de armazenagem. Após a obtenção da AFE, o terminal pode passar a receber as cargas.

Destaca-se a necessidade de obtenção de Autorização Especial, concedida pela ANVISA, para estabelecimentos que exercem atividade de armazenar substâncias e produtos sujeitos a controle especial, conforme previsto na Portaria MS/SVS nº 344, de 12 de maio de 1998.

Nos TECAS atuam as equipes que realizam as inspeções requeridas na fiscalização das importações pelo sistema Siscomex e via Remessa Expressa. A alocação de servidores para a fiscalização sanitária de bens e produtos a serem nacionalizados leva em conta o porte do TECA, o que tem relação direta com o número de cargas sujeitas à vigilância sanitária entrantes no local. A atuação da Anvisa é focada na importação, considerando que os controles sanitários relativos aos produtos exportados são realizados pelos países importadores visando evitar duplos controles. Atualmente as análises dos processos relativos às Licenças de Importação são realizadas por equipes em atuação remota e está em curso a implementação de canais parametrizados de análises dos processos com a



aprovação da RDC ANVISA nº 585, de 10 de dezembro 2021, o que tornará mais previsíveis os processos de importação.

Para as atividades de inspeção das cargas, deve-se levar em conta a temperatura de armazenamento requerida pela carga, sendo que a área para exposição dos produtos deve conter bancada para apoio dos volumes a serem inspecionados, a qual deve ser construída em material de fácil higienização e limpeza e com dimensões necessárias à atividade e altura que permita a ergonomia exigida pelas normas de Saúde do Trabalhador. A inspeção realizada pela Anvisa tem como objetivo verificar as condições de armazenagem (temperatura, luminosidade, umidade etc.), de embalagem, transporte (integridade, exposição à chuva, avarias etc.) e do produto (conferência com o produto registrado no processo de importação quanto à embalagem primária, informações do rótulo, lotes, apresentação etc.), de forma a permitir avaliar se as condições necessárias à garantia da segurança e da qualidade dos mesmos foram atendidas.

As áreas de inspeção física devem ser localizadas nos mesmos espaços da carga armazenada, ou seja, nos ambientes sob controle de temperatura e/ou de outros parâmetros de conservação dos produtos, sob pena dos procedimentos trazerem prejuízos à integridade dos mesmos. No caso das salas ou câmaras frias, a área de inspeção deve ser instalada na antecâmara controlada para evitar a exposição dos produtos a condições climáticas inadequadas; no caso das cargas de temperatura ambiente, a área de inspeção poderá ser em área próxima aos locais de armazenamento, desde que em ambiente que garanta a manutenção das condições de temperatura, umidade e luminosidade do ambiente da carga armazenada. Considerando o estudo realizado pela RFB de dimensionamento para conferência física, faz-se necessária uma área para conferência física de volumes no tamanho de 12m² nos aeroportos de grande e médio porte. Nos aeroportos de pequeno porte, essa área pode ser compartilhada com outros órgãos.

Os locais para verificação das cargas podem ser munidos com câmeras de alta resolução para realização de conferência dos volumes, de forma a viabilizar que as equipes possam realizar a inspeção remotamente.



8

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento



8. MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), conforme dispõe o Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006, é responsável pela gestão das políticas públicas de estímulo à agropecuária, pelo fomento do agronegócio e pela regulação e normatização de serviços vinculados ao setor. No Brasil, o agronegócio abrange a pequena, a média e a grande produção rural, contemplando as atividades de fornecimento de bens e serviços à agricultura, produção agropecuária, processamento, transformação e distribuição de produtos de origem animal e vegetal até o consumidor final.

A Secretaria de Defesa Agropecuária (SDA), como consta no Regimento Interno da Secretaria de Defesa Agropecuária (Portaria MAPA Nº 562, de 11 de abril de 2018), é a Secretaria do MAPA responsável pela execução das ações de Estado para assegurar a conformidade e a segurança dos produtos de origem animal e a erradicação de doenças animais e pragas dos vegetais e a idoneidade e qualidade dos insumos utilizados na agropecuária.

O Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), cujo funcionamento foi aprovado por meio da Instrução Normativa SDA/MAPA nº 39, de 27 de novembro de 2017, é a instância da Secretaria de Defesa Agropecuária que atua com o objetivo de prevenir o ingresso e a disseminação de pragas e doenças que constituam ou possam constituir ameaças à agropecuária nacional, garantindo também a sanidade e a qualidade dos produtos e insumos agropecuários importados e exportados.

Cabe ao Vigiagro salvaguardar a saúde animal, a sanidade vegetal, a saúde pública e o desenvolvimento socioeconômico brasileiro.

A Vigilância Agropecuária Internacional é a Coordenação Geral e específica do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, responsável pela entrada, a saída, o trânsito e a permanência no território nacional, bem como em áreas de controle integrado, de produtos de interesse agropecuário, com ou sem valor comercial, procedentes ou destinados ao exterior, ficam sujeitos ao controle e à fiscalização do Ministério da Agricultura, Pecuária e



Abastecimento, por meio do Vigilância Agropecuária Internacional, de acordo com a IN SDA/MAPA nº 39, de 2017.

Os controles aplicam-se independentemente da finalidade - comercial ou não -, do modo de acondicionamento - seja como carga, bagagem, encomenda ou remessa postal internacional - e da aplicação ou não de regimes aduaneiros especiais.

Os controles e a fiscalização serão realizados nos locais onde se processem operações de comércio e trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário, em aeroportos, e seus armazéns, terminais e recintos.

O controle e a fiscalização do Vigiagro serão realizados mediante a aplicação de ferramentas de gerenciamento de risco, em locais previamente habilitados, nos produtos considerados de interesse agropecuário:

I - os animais e os vegetais, seus produtos, subprodutos, derivados e partes, incluindo as bebidas;

II - os órgãos, tecidos e fluidos, originários de animais e de vegetais;

III - os materiais genéticos para uso na reprodução de animais e propagação de vegetais;

IV - os produtos de uso veterinário e para uso na alimentação animal, seus componentes e afins;

V - os fertilizantes, corretivos, inoculantes, estimulantes e biofertilizantes;

VI - os agrotóxicos, seus componentes e afins;

VII - os solos, compostos e substratos;

VIII - os alimentos passíveis de veicular pragas e doenças;

IX - os resíduos de origem animal ou vegetal, com ou sem valor comercial, procedentes, destinados ou resultantes do trânsito e do comércio internacional;



X - os conjuntos, reagentes e insumos destinados a diagnóstico animal e vegetal;

XI - os imunobiológicos e suas substâncias ativas, de origem animal;

XII - os agentes etiológicos, seus produtos, partes e derivados, de importância agropecuária, sanitária, fitossanitária ou zoossanitária;

XIII - as embalagens, suportes e materiais de acomodação confeccionados em madeira não processada, utilizados no comércio internacional para acondicionamento de mercadorias de qualquer natureza;

XIV - máquinas, veículos e implementos agrícolas, quando já usados em seu país de origem; e

XV - quaisquer outros produtos que envolvam a possibilidade de risco sanitário, zoossanitário, fitossanitário, de origem, de identidade e de qualidade.

A. Da habilitação de armazéns, terminais e recintos

A habilitação de armazéns, terminais e recintos é o instrumento administrativo a ser utilizado pelo Vigiagro para garantir que as operações de trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário sejam conduzidas em espaços físicos que disponham de condições adequadas para a referida operação, bem como das instalações e equipamentos necessários para a execução dos controles e da fiscalização do Vigiagro, tais como áreas para análise, verificação física, inspeção não invasiva (podendo para isso serem usados cães de detecção de odores) e conferência das mercadorias submetidas à anuência do Vigiagro, conforme Seção IV - Da Habilitação de Armazéns, Terminais e Recintos da IN SDA/MAPA nº 39, de 2017.

Entende-se por habilitação a autorização concedida pelo Vigiagro para a realização das atividades relacionadas ao comércio e ao trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário.

A habilitação será específica para a operação pretendida, bem como para os produtos que serão movimentados, podendo seu escopo ser ampliado ou reduzido a pedido do armazém, terminal ou recinto e a critério do Vigiagro.



A liberação de produtos de interesse agropecuário a serem importados ou exportados, bem como em trânsito internacional, somente será permitida quando realizada em armazéns, terminais e recintos habilitados pelo Vigiagro.





9

Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis



9. INSTITUTO BRASILEIRO DE MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

A. Definição e objetivo

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), autarquia federal vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA), foi criado em 1989 pelo Art. 2º da Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989 e possui a estrutura regimental estabelecida pelo Decreto nº 8.973, de 24 de janeiro de 2017. Suas principais atribuições são: exercer o poder de polícia ambiental; executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, referentes às atribuições federais, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização ambiental, monitoramento e controle ambiental; e executar as ações supletivas de competência da União em conformidade com a legislação ambiental vigente.

O Ibama também atua como órgão anuente nas importações e nas exportações de substâncias e produtos de seu âmbito de controle, em consonância com o Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, no que concerne à proteção ao meio ambiente.

O poder de polícia administrativa ambiental exercido pelo Ibama tem como base a Constituição Federal de 1988, onde estão preconizados princípios, sobretudo no Art. 225, parágrafos e incisos, que têm como objetivo a proteção ao meio ambiente e a qualidade de vida de toda a coletividade, dentre os quais destacamos três:

- I. *Princípio da prevenção* – impõe ao Poder Público e à coletividade a obrigação de defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações. Este princípio orienta a adoção de medidas preventivas a fim de evitar danos ambientais.
- II. *Princípio da precaução* – previsto no inciso V, do Art. 225 da Constituição Federal, incumbe ao Poder Público a obrigação de controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem riscos para vida,



qualidade da vida e ao meio ambiente. Com isso, mesmo que não se saiba ao certo os riscos de determinada atividade, medidas preventivas deverão ser adotadas a fim de que o meio ambiente não seja degradado.

- III. *Princípio do desenvolvimento sustentável* – previsto no art. 170, inciso VI, Capítulo VII (Da Ordem Econômica e Financeira) da Constituição Federal, traz a proteção ao meio ambiente em consonância com o desenvolvimento econômico, ou seja, ao mesmo tempo em que se busca o desenvolvimento, deve-se levar em consideração a proteção ao meio ambiente, sempre em busca da melhoria da qualidade de vida do homem.

Outro ponto que merece destaque é o inciso II, do Art. 225 da Constituição Federal, sobre a preservação da diversidade e da integridade do patrimônio genético do País e fiscalização ambiental das entidades dedicadas à pesquisa e à manipulação de material genético.

B. Atividades

O Ibama atua como executor em âmbito federal da Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981), propondo e editando normas e padrões de qualidade ambiental; o zoneamento e a avaliação de impactos ambientais; o licenciamento ambiental federal; a implementação do Cadastro Técnico Federal; a fiscalização ambiental e a aplicação de penalidades administrativas; a geração e a disseminação de informações relativas ao meio ambiente; o monitoramento ambiental; o apoio às emergências ambientais; a execução de programas de educação ambiental; a elaboração do sistema de informação; e o estabelecimento de critérios para a gestão do uso dos recursos faunísticos, pesqueiros e florestais, entre outros.

Ao Ibama também cabe analisar e deliberar sobre Licenças de Importação/Exportação, exercendo o controle e a fiscalização ambiental, tendo como fundamento acordos internacionais multilaterais, leis e decretos, que, dentre outros, destacamos:

- I. Protocolo de Montreal: controle das substâncias que destroem a Camada de Ozônio (SDO);



- II. Convenção da Basileia: controle sobre movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seus depósitos;
- III. Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies da Flora e Fauna Selvagens em Perigo de Extinção (CITES): regulamenta a exportação, importação e reexportação de animais e plantas, suas partes e derivados, por meio de um sistema de emissão de licenças e certificados;
- IV. Convenção de Roterdã: regula o comércio internacional de produtos químicos perigosos. Essa convenção auxilia os países quando da decisão de importarem ou não produtos químicos, por exemplo, para a agricultura;
- V. Convenção de Estocolmo: inclui no seu escopo a obrigação dos países partes de adotarem medidas de controle relacionadas a todas as etapas do ciclo de vida – produção, importação, exportação, disposição e uso das substâncias classificadas como Poluentes Orgânicos Persistentes (POP). Os POP são substâncias químicas de alta persistência, capazes de serem transportadas por longas distâncias, e de se acumularem em tecidos gordurosos dos organismos vivos, sendo tóxicos para o homem e para os animais. Os POP circulam globalmente e podem causar danos nos diversos ambientes por onde passam;
- VI. Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB): trata da conservação da diversidade biológica, da utilização sustentável de seus componentes e da repartição justa e equitativa dos benefícios derivados da utilização dos recursos genéticos;
- VII. Lei nº 13.123, de 20 de maio de 2015: regulamenta dispositivos da Constituição Federal e da Convenção sobre a Diversidade Biológica dispõe sobre o acesso ao patrimônio genético, sobre a proteção e o acesso ao conhecimento tradicional associado e sobre a repartição de benefícios para conservação e uso sustentável da biodiversidade e dá outras providências;
- VIII. Decreto nº 8.772, de 11 de maio de 2016: disciplina as sanções aplicáveis às condutas e às atividades lesivas ao patrimônio genético ou ao conhecimento tradicional associado e dá outras providências, estabelecendo a competência de fiscalizar ao Ibama. Ressaltando que o Art. 79 do Decreto nº 8.772, de 2016



- estabelece multa pecuniária para quem remete para o exterior, amostra de componente do patrimônio genético brasileiro, sem autorização;
- IX. Decreto nº 5.705, de 16 de fevereiro de 2006: promulga o Protocolo de Cartagena, que o Congresso Nacional aprovou por meio do Decreto Legislativo nº 908, de 21 de novembro de 2003. Trata-se de um tratado ambiental que faz parte da Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB). O documento foi aprovado em janeiro de 2000 e entrou em vigor em setembro do ano seguinte. O Brasil confirmou sua adesão em novembro de 2003. O Protocolo começou a vigorar no país em fevereiro de 2004. Atualmente, fazem parte mais de 130 países. O principal objetivo é contribuir para assegurar um nível de proteção adequado em relação a transferência, a manipulação e o uso dos organismos vivos modificados geneticamente, os chamados OVMs;
 - X. Lei n.º 11.105, de 24 de março de 2005: regulamenta os incisos II, IV e V do § 1º do Art. 225 da Constituição Federal, estabelece normas de segurança e mecanismos de fiscalização de atividades que envolvam organismos geneticamente modificados – OGM e seus derivados, cria o Conselho Nacional de Biossegurança – CNBS, reestrutura a Comissão Técnica Nacional de Biossegurança – CTNBio, dispõe sobre a Política Nacional de Biossegurança – PNB, e dá outras providências;
 - XI. Decreto n.º 5.591, de 22 de novembro de 2005: regulamenta a Lei n.º 11.105, de 2005 e estabelece normas de segurança e mecanismos de fiscalização sobre a construção, o cultivo, a produção, a manipulação, o transporte, a transferência, a importação, a exportação, o armazenamento, a pesquisa, a comercialização, o consumo, a liberação no meio ambiente e o descarte de organismos geneticamente modificados - OGM e seus derivados, tendo como diretrizes o estímulo ao avanço científico na área de biossegurança e biotecnologia, a proteção à vida e à saúde humana, animal e vegetal, e a observância do princípio da precaução para a proteção do meio ambiente;
 - XII. Lei nº 5.197, de 3 de janeiro de 1967: proíbe a introdução de espécies da fauna silvestre exótica no Brasil sem autorização;



- XIII. Lei nº 7.802, de 11 de julho de 1989: obriga a União a fiscalizar a importação e a exportação de agrotóxicos e afins, ressaltando a competência do Ibama na fiscalização ambiental e no licenciamento das substâncias desse grupo para usos não agrícolas (NA);
- XIV. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 - Lei de Crimes Ambientais (LCA): dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente;
- XV. Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008: regulamenta as sanções administrativas dispostas na LCA;
- XVI. Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos) e Resoluções CONAMA nº 2/1991 e nº 5/1993: incumbe ao IBAMA adotar as medidas necessárias para facilitar a solução final de problemas relacionados às cargas abandonadas ou sujeitas à pena de perdimento (que são consideradas fontes potenciais de risco para o meio ambiente), cujos responsáveis respondem pelas ações de prevenção, controle, tratamento e disposição final dessas cargas/resíduos.
- XVII. Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011: regulamenta o Art. 23 da Constituição Federal, definindo as ações administrativas de competência da União, dentre as quais destacamos:
- i. promover ações relacionadas à Política Nacional do Meio Ambiente nos âmbitos nacional e internacional;
 - ii. controlar a introdução no País de espécies exóticas potencialmente invasoras que possam ameaçar os ecossistemas, habitats e espécies nativas;
 - iii. controlar a exportação de componentes da biodiversidade brasileira na forma de espécimes silvestres da flora, micro-organismos e da fauna, partes ou produtos deles derivados;
 - iv. gerir o patrimônio genético e o acesso ao conhecimento tradicional associado, respeitadas as atribuições setoriais;



- v. exercer o controle ambiental sobre o transporte marítimo de produtos perigosos; e
- vi. exercer o controle ambiental sobre o transporte interestadual, fluvial ou terrestre, de produtos perigosos.

Para exercer o poder de polícia administrativa ambiental na defesa do meio ambiente, ao Ibama é imposta atuação ativa no estabelecimento de critérios e parâmetros legais para regulação de entrada e saída de mercadorias e substâncias nas fronteiras do Brasil.

A legitimidade da atuação de controle e fiscalização ambiental do Ibama, na proteção ao meio ambiente em operações de comércio exterior, está em conformidade com Decreto nº 6.759, de 2009, e como órgão anuente e de fiscalização ambiental, é justificada pelos acordos e convenções internacionais multilaterais de meio ambiente dos quais o Brasil é signatário e pelas leis que regulam a introdução de espécies exóticas, a saída da biodiversidade brasileira e a movimentação transfronteiriça de produtos químicos e substâncias perigosas.

Importante destacar, que no âmbito dos Terminais de Cargas, o órgão possui um relevante papel na aplicação da Política Nacional de Resíduos Sólidos que engloba destinação das mercadorias abandonadas, que de acordo com a legislação ambiental podem representar fonte potencial de risco ao meio ambiente.

A Portaria nº 2.542, de 23 de outubro de 2020 (Regimento Interno do Ibama) em seu Art. 131, Parágrafo Único, estabelece que: "**Às Unidades Técnicas localizadas nos aeroportos compete executar as atividades de fiscalização das importações e exportações nos terminais de cargas, nos concourses e no terminal de passageiros dos respectivos aeroportos**". O Ibama, por meio da Diretoria de Proteção Ambiental (Dipro), e em conformidade com seu Regimento Interno definirá a necessidade de exercer suas atividades de controle e fiscalização ambiental de forma presencial e habitual nos aeroportos internacionais e, quando assim o fizer, as áreas úteis mínimas necessárias para atuação nos Terminais de Cargas deverão ser disponibilizadas conforme estabelecido a seguir.

C. Identificação, Locação e Dimensionamento das Áreas Úteis Mínimas Necessárias nos Terminais de Cargas

C.1. Área para Atividades Operacionais nos Terminais de Cargas

C.1.1. Definição:

Destina-se ao uso pelos profissionais que executam inspeções físicas e documentais em cargas potencialmente poluidoras e/ou utilizadoras de recursos ambientais.

C.1.2. Componentes:

Deverá dispor para cada terminal de carga (importação/exportação) de área de apoio com estações de trabalho, bancadas para inspeção em quantidade e em conformidade com a natureza da carga, sua integridade e a segurança dos trabalhadores, com pia e torneira para higienização e os seguintes equipamentos, condicionada a disponibilidade na área do TECA, sendo o caso considerar a especificação modelo de equipamento já utilizado pelo Operador de Aeródromo:

- I. balanças com certificados de aferição, leitores de código de barras, leitores de *microchip* e outros equipamentos que se façam necessários na fiscalização ambiental;
- II. estação de informática compatível com número de servidores, com acesso em banda larga a rede mundial de computadores, à rede interna do Ibama (SICAFI), ao SISCOMEX, dotada de impressora suprida de materiais de consumo para seu pleno uso;
- III. aparelhos e linhas telefônicas, para uso exclusivo da Unidade do Ibama, que permitam a comunicação rápida entre as áreas administrativas do terminal;
- IV. equipamentos de radiotransmissão em número e em conformidade com as especificações exigidas para comunicação entre servidores;
- V. internet banda larga com roteador visando a conexão via “wi-fi”, em velocidade compatível com as especificações exigidas.

Ressalta-se que as cargas restritas (substâncias químicas e produtos perigosos) devem estar segregadas por conta do risco intrínseco e a legislação que rege a matéria.



Caso as áreas destinadas às cargas restritas e animais vivos estejam localizadas em outros terminais, deverão ser disponibilizadas as mesmas estruturas relacionadas no parágrafo anterior, além daquelas exigidas pela legislação vigente, como por exemplo, área adequada e equipamentos para contenção de animais, lava olhos e ducha para emergências químicas.

C.1.3. *Localização:*

A área deverá ser disponibilizada em área restrita e alfandegada nos Terminais de Cargas (importação, exportação, cargas vivas, cargas perigosas, Remessas Expressas (Courier) e de Perdimento (Procedimentos de Cargas Abandonadas).



10

Parâmetros Mínimos para as Áreas – TECAS Pequeno Porte



10. PARÂMETROS MÍNIMOS PARA AS ÁREAS - TECAS PEQUENO PORTE

Os Terminais de Carga foram categorizados em quatro níveis – Pequeno porte, Médio porte, Grande porte e Especial.

Por Terminais de Carga de pequeno porte, entende-se como aqueles que possuem área menor que 1.000 m², independente do dimensionamento de cada órgão. Ainda, para o caso desses Terminais de Cargas, não se faz necessária a presença constante dos Órgãos Anuentes, já que não existe demanda para tal. Sendo assim os órgãos anuentes atuam sob demanda. Para esses terminais, os requisitos mínimos adotados para o dimensionamento das áreas da categoria “pequeno” seriam superdimensionados.

Diante deste cenário, onde os órgãos atuam apenas quando demandados, a adoção dos parâmetros previstos para as demais categorias poderia ocasionar um dimensionamento de áreas além do necessário ao desenvolvimento das atividades.

Com uma movimentação tão pequena, não se faz necessária a implantação de áreas destinadas a cada órgão anuente, sendo acordado entre os órgãos participantes da CONAERO que, nestes casos específicos, onde os servidores não ficam alocados nos Terminais de Carga, há possibilidade do compartilhamento de áreas pelos órgãos.

A. Identificação, locação e dimensionamento das áreas úteis mínimas necessárias nos Terminais de Cargas pequeno porte

A.1. Área para Atendimento

A.1.1. Definição

Espaço compartilhado entre os Órgãos anuentes destinado ao atendimento ao público. Deve dispor de recinto de espera, área de circulação, sala provida de balcão de atendimento, ponto lógico para internet, local para instalação de estação de trabalho com estrutura para microcomputador e local para arquivamento temporário de processos.

A.1.1.1. Localização



Precisa estar localizada no Terminal de Cargas (TECA).

A.1.1.2. Dimensionamento

Categoría	Área mínima (m ²)
Especial	10

A.1.2. Área comum de suporte técnico-operacional

A.1.2.1. Definição

Destina-se ao desenvolvimento das atividades operacionais de suporte às inspeções de cargas pelos órgãos anuentes. Em face da demanda diminuta por fiscalizações, esses terminais podem contar com área administrativa de suporte às atividades de anuência, comum aos diferentes órgãos anuentes.

A.1.2.2. Componentes

A área deve dispor de recinto de espera, área de circulação, sala provida de balcão de atendimento, ponto lógico para internet, local para instalação de estação de trabalho com estrutura para microcomputadores, compatível com o número de servidores a utilizar.

Definindo o quantitativo de servidores a ocupar o espaço, e considerando que a área será compartilhada, esta deve possuir mesas para uso compartilhado e armários individuais para cada órgão.

A.1.2.3. Localização



A área deverá estar localizada no Terminal de Cargas.

Categoria	Órgão	Nº de servidores	Área mínima (m ²)
PEQUENO PORTE	ANVISA	1	30
	VIGIAGRO	1	
	IBAMA	3	

A.1.3. Área para Atividades Operacionais:

A.1.3.1. Definição

Destina-se às atividades de fiscalização das cargas.

A.1.3.2. Componentes

Deverá dispor para cada terminal de carga (importação/exportação), 1 sala de apoio com estações de trabalho, 1 bancada para inspeção compatível com a natureza da carga, com pia e torneira para higienização.

Ressalta-se que as cargas restritas (substâncias químicas e produtos perigosos) devem estar segregadas em conformidade com o licenciamento ambiental. Caso as áreas destinadas às cargas restritas e animais vivos estejam localizados em outros terminais, deverão ser disponibilizadas as mesmas estruturas relacionadas no parágrafo anterior, além daquelas exigidas pela legislação vigente, como por exemplo, lava olhos e ducha para emergências químicas.

A.1.3.3. Localização

A área deverá ser disponibilizada em área restrita e alfandegada nos Terminais de Cargas.

A.1.3.4. Dimensionamento

Área Mínima (m ²)	Nº de servidores
75	5



A.1.4. Área para estacionamento de veículos operacionais:

Deve situar-se em área controlada, na interface do Terminal de Cargas (TECA).

A.1.4.1. Dimensionamento:

NÚMERO DE VAGAS			
PF	ANVISA	VIGIAGRO	IBAMA
1	1	1	1

A.1.5. Tabela resumo das áreas

Item	Tipo de Área	Área Mínima (m²)
A.1.	Área para Atendimento	10
A.2.	Área comum de suporte técnico operacional	30
A.3.	Área para atividades operacionais	75
A.4.	Área para estacionamento de veículos operacionais	4 vagas

11

Anexo



11. ANEXO

A. Classificação dos Terminais de Carga

Para definição das áreas ocupadas por Órgãos Anuentes nos Terminais de Carga utilizou-se a seguinte classificação:

RECEITA FEDERAL	
Classificação do TECA por carga total processada (INTERNACIONAL)	
1	Pequeno Porte Tipo 1 = carga total processada até 100 toneladas/ano
2	Pequeno Porte Tipo 2 = carga total processada entre 100 e 999 toneladas/ano
3	Médio Porte Tipo 1 = carga total processada entre 1.000 e 2.499 toneladas/ano
4	Médio Porte Tipo 2 = carga total processada entre 2.500 e 4.999 toneladas/ano
5	Grande Porte Tipo 1 = carga total processada entre 5.000 e 14.999 toneladas/ano
6	Grande Porte Tipo 2 = carga total processada entre 15.000 e 34.999 toneladas/ano
7	Especial Tipo 1 = carga total processada entre 35.000 e 84.999 toneladas/ano
8	Especial Tipo 2 = carga total processada entre 85.000 e 149.999 toneladas/ano
9	Especial Tipo 3 = carga total processada acima de 150.000 toneladas/ano

ANVISA	
Classificação do TECA por expediente médio por ano (INTERNACIONAL)	
1	Pequeno Porte Tipo 1 = expediente médio por ano até 99 processos
2	Pequeno Porte Tipo 2 = expediente médio por ano entre 100 e 999 processos
3	Médio Porte Tipo 1 = expediente médio por ano entre 1.000 e 2.999 processos
4	Médio Porte Tipo 2 = expediente médio por ano entre 3.000 e 7.999 processos
5	Grande Porte Tipo 1 = expediente médio por ano entre 8.000 e 14.999 processos
6	Grande Porte Tipo 2 = expediente médio por ano entre 15.000 e 19.999 processos
7	Especial Tipo 1 = expediente médio por ano entre 20.000 e 29.999 processos
8	Especial Tipo 2 = expediente médio por ano entre 30.000 e 39.999 processos
9	Especial Tipo 3 = expediente médio por ano acima de 40.000 processos

MAPA	
Classificação do TECA por expediente médio por ano (INTERNACIONAL)	
1	Pequeno Porte Tipo 1 = expediente médio por ano até 99 processos
2	Pequeno Porte Tipo 2 = expediente médio por ano entre 100 e 999 processos
3	Médio Porte Tipo 1 = expediente médio por ano entre 1.000 e 2.999 processos



4	Médio Porte Tipo 2 = expediente médio por ano entre 3.000 e 7.999 processos
5	Grande Porte Tipo 1 = expediente médio por ano entre 8.000 e 14.999 processos
6	Grande Porte Tipo 2 = expediente médio por ano entre 15.000 e 19.999 processos
7	Especial Tipo 1 = expediente médio por ano entre 20.000 e 29.999 processos
8	Especial Tipo 2 = expediente médio por ano entre 30.000 e 39.999 processos
9	Especial Tipo 3 = expediente médio por ano acima de 40.000 processos

IBAMA	
Classificação do TECA por área nos Terminais de Carga e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental	
	Pequeno Porte Tipo 1 = Terminais de Carga que possuem área menor que 800 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental e no qual os órgãos anuentes atuam sob demanda
2	Pequeno Porte Tipo 2 = aquele com área entre 801 m ² e 1.000m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental e no qual os órgãos anuentes atuam sob demanda
3	Médio Porte Tipo 1 = aquele com área entre 1.001 m ² e 3.000 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental que a movimentação de cargas exija a atuação de um número mínimo de servidores em período constante
4	Médio Porte Tipo 2 = aquele com área entre 3.001 m ² e 10.000 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental que a movimentação de cargas exija a atuação de um número mínimo de servidores em período constante
5	Grande Porte Tipo 1 = aquele com área entre 10.001 m ² e 30.000 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental que a movimentação de cargas exija a atuação de um número mínimo de servidores em período constante
6	Grande Porte Tipo 2 = aquele com área entre 30.001 m ² e 40.000 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental que a movimentação de cargas exija a atuação de um número mínimo de servidores em período constante
7	Especial Tipo 1 = aquele com área entre 40.001 m ² e 50.000 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental que a movimentação de cargas exija a atuação de um número mínimo de servidores em período constante
8	Especial Tipo 2 = aquele com área entre 50.001 m ² e 100.000 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental que a movimentação de cargas exija a atuação de um número mínimo de servidores em período constante
9	Especial Tipo 3 = aquele com área acima de 100.001 m ² e/ou por análise de risco visando à proteção ambiental que a movimentação de cargas exija a atuação de um número mínimo de servidores em período constante



12

Legislação



12. LEGISLAÇÃO

Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988.

Lei nº 5.197, de 3 de janeiro de 1967- Dispõe sobre a proteção à fauna e dá outras providências.

Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 - Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação e dá outras providências.

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Contém o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989 - Dispõe sobre a extinção de órgão e de entidade autárquica, cria o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e dá outras providências.

Lei nº 14.785, de 27 de dezembro de 2023 - Dispõe sobre a pesquisa, a experimentação, a produção, a embalagem, a rotulagem, o transporte, o armazenamento, a comercialização, a utilização, a importação, a exportação, o destino final dos resíduos e das embalagens, o registro, a classificação, o controle, a inspeção e a fiscalização de agrotóxicos, de produtos de controle ambiental, de seus produtos técnicos e afins, e dá outras providências.

Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 - Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e dá outras providências.

Lei nº 9.782, de 28 de janeiro de 1999 - Define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária e dá outras providências.

Lei nº 13.123, de 20 de maio de 2015 - Regulamenta o inciso II do § 1º e o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, o Artigo 1, a alínea j do Artigo 8, a alínea c do Artigo 10, o Artigo 15 e os §§ 3º e 4º do Artigo 16 da Convenção sobre Diversidade Biológica, promulgada pelo Decreto no 2.519, de 16 de março de 1998; dispõe sobre o acesso ao patrimônio genético, sobre a proteção e o acesso ao conhecimento tradicional associado e sobre a



repartição de benefícios para conservação e uso sustentável da biodiversidade; revoga a Medida Provisória no 2.186-16, de 23 de agosto de 2001; e dá outras providências.

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e dá outras providências.

Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011 – Cria a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966 – Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.

Decreto nº 8.772, de 11 de maio de 2016 - Regulamenta a Lei nº 13.123, de 20 de maio de 2015, que dispõe sobre o acesso ao patrimônio genético, sobre a proteção e o acesso ao conhecimento tradicional associado e sobre a repartição de benefícios para conservação e uso sustentável da biodiversidade.

Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006 - Regulamenta os artigos 27-A, 28-A e 29-A da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, organiza o Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária e dá outras providências.

Decreto nº 11.095, de 13 de junho de 2022 - Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança.

Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008 - Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações e dá outras providências.

Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009 – Regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022 – Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).



Decreto nº 10.703, de 18 de maio de 2021 – Institui a Comissão Nacional das Autoridades Aeroportuárias, a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos e a Comissão Nacional das Autoridades de Transportes Terrestres.

Decreto nº 10.193, de 27 de dezembro de 2019 - Estabelece limites e instâncias de governança para a contratação de bens e serviços e para a realização de gastos com diárias e passagens no âmbito do Poder Executivo federal.

Portaria nº 241, de 20 de novembro de 2009, da Secretaria de Patrimônio da União.

Portaria MJ nº 155, de 27 de setembro de 2018 e atualizações - Aprova o Regimento Interno da Polícia Federal.

RDC ANVISA nº 585, de 10 de dezembro de 2021 e atualizações - Aprova e promulga o Regimento Interno da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa e dá outras providências.

Resolução CONAERO nº 2, de 22 de outubro de 2020 - Aprova o Regimento Interno da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias – Conaero.

Resolução CONAERO nº 2, de 20 de setembro de 2017 – Alteração membros do Grupo de Trabalho.

Resolução CONAERO nº 01, de 22 de abril de 2024 - Recomenda, entre seus membros, a utilização do Manual para Alocação de Áreas para Órgãos Anuentes em Terminais de Cargas Alfandegados dos Aeroportos e o Manual de Áreas para Canis de Serviço de Órgãos Públicos em Aeroportos.

Portaria RFB nº 143, de 11 de fevereiro de 2022 - Estabelece normas gerais e procedimentos para o alfandegamento de local ou recinto.







Parceiros

