

ECO
148

Eco-148



**AVALIAÇÃO DA IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE FACILITAÇÃO
DO COMÉRCIO INTERNACIONAL EM MOÇAMBIQUE, NO CONTEXTO
DAS NEGOCIAÇÕES EM CURSO NA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL
DO COMÉRCIO**

O caso das Alfândegas de Moçambique 1997-2006

Estudante: Alberto Alexandre

**Universidade Eduardo Mondlane
Faculdade de Economia
Trabalho de Licenciatura em Economia
Maputo, Outubro de 2007**

338.54(679)
ALE TES
P.2

| | |
|---------------------|--------------|
| U. E. M. - ECONOMIA | |
| R. E. | 29858 |
| DATA | 18 / 02 / 08 |
| AQUISIÇÃO | Oferta |
| BCTA | |

Declaração

Declaro que este trabalho é de minha autoria e resulta da minha investigação. Esta é a primeira vez que o submeto para obter um grau académico numa instituição educacional.

Maputo, 08 de Outubro de 2007

Alberto Alexandre

(Alberto Alexandre)

APROVAÇÃO DO JÚRI

Este trabalho foi aprovado com a nota de 15,0 valores no dia 08 de Outubro de 2007 por nós membros do júri examinador da Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane.

Assinatura

Luís António Henriques

(Presidente)

Assinatura

[Handwritten Signature]

(Arguente)

Assinatura

[Handwritten Signature]

(Supervisor)

Dedicatória

À minha esposa Ilda Fernanda Muianga, aos meus filhos Mauro, Bruno e Eneida que sempre me entenderam quando na altura que devia estar junto deles não podia porque tinha que estudar para realizar o meu sonho.

Agradecimentos

Ao longo dos cinco anos que frequentei o curso de licenciatura em Economia na Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane, muitas foram as pessoas que marcaram e muito contribuíram directa ou indirectamente para o meu sucesso académico.

Gostaria de agradecer, em primeiro lugar, ao apoio dado por todos docentes funcionários e estudantes, da faculdade, que sem eles teria sido muito difícil concluir o meu sonho de me tornar economista.

Estou profundamente agradecido pela atenção e apoio concedido pelo meu supervisor, Prof. Dr. Manoela M. Sylvestre, pelo apoio incasável durante todo o processo de elaboração deste trabalho.

Um especial agradecimento vai ainda para os meus colegas de curso, Cármen Grachane, Gisela Sucá, Maiasse de Deus, Filícia Esménia, Osvaldo Soares, Sérgio Veterano, Francisco Cossa, Domingos, entre outros, que durante este período de formação me apoiaram e juntos conseguimos realizar o sonho de concluir o ensino superior. Gostaria de agradecer, também, ao Manuel António, que sempre, ajudou-me bastante na concretização deste acto.

Um *kanimambo* do tamanho do universo vai para a minha preciosa família, que esteve comigo nos momentos de alegrias e de tristezas, que chorou comigo quando em algumas ocasiões o meu desempenho na faculdade não ia bem e festejou nos momentos de glória.

Em último não podia deixar de agradecer todos os colegas de serviço, que sempre estiveram lado a lado na recolha de informações contidos neste trabalho. Em especial o Dr. Horácio Simão, o Dr. Fernando Anselmo, a Dra. Susana Raimundo, a Dra. Josina Quive, e o Dr. Alcides Monteiro.

Lista das tabelas

| | Página |
|--|---------------|
| Tabela 1: Mapa comparativo do pessoal das Alfandegas (2003-2006) | 28 |
| Tabela 2: Montante de Garantias pagas por cada valor de mercadorias | 30 |
| Tabela 3: Problemas identificados pelo sector privado | 35 |
| Tabela 4: Situação actual das medidas de Facilitação do Comércio em Moçambique | 38 |

Lista dos Gráficos

| | Página |
|--|---------------|
| Gráfico 1: Volume das exportações, importações e das receitas registadas pelas Alfândegas, no período 1997 a 2006 (mdc em Mt) | 11 |
| Gráfico 2: Percentagem das receitas aduaneiras registadas pelas alfândegas de Moçambique no PIB, entre 1997 e 2006 (mdc em Mt) | 12 |
| Gráfico 3: Nível de entendimento de Implementação das Medidas de FC em Moçambique | 32 |
| Gráfico 4: FC em Moçambique: Perspectivas das Necessidades e Prioridades do Sector privado | 34 |
| Gráfico 5: Outras Prioridades identificadas pelo sector privado | 35 |

Lista de Abreviaturas

| | |
|---------------|---|
| AGOA | <i>African Growth Opportunity Act</i> (Lei de Crescimento de Oportunidades Africanas) |
| APEC | <i>Asia -Pacific Economic Cooperation</i> (Cooperação Económica Ásia-Pacífica) |
| ART | Acordo Regional sobre o Trânsito |
| ARTNET | <i>Asia Research and Training Network on Trade</i> (Rede de Formação e Pesquisas sobre o Comércio na Ásia-Pacífica) |
| BM | Banco de Moçambique |
| CE | Comunidade Europeia |
| CSTA | Conselho Superior Técnico Aduaneiro |
| CTA | Confederação das Associações Comerciais de Moçambique |
| CVA | Acordo sobre o Valor Aduaneiro |
| DGA | Direcção Geral das Alfândegas |
| DPPA | Direcção de Políticas e Procedimentos |
| DRC | Direcção Regional Centro |
| DRN | Direcção Regional Norte |
| DRS | Direcção Regional Sul |
| DS | Despacho Simplificado |
| DU | Documento Único |
| DUA | Documento Único Abreviado |
| DUC | Documento Único Certificado |
| FC | Facilitação do Comércio |
| FMI | Fundo Monetário Internacional |
| GATS | <i>General Agreement on Trade in Services</i> (Acordos sobre o Comércio de Serviço) |
| GATT | <i>General Agreement on Tariffs and Trade</i> (Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio) |
| GTFC | Grupo de Trabalho para Facilitação do Comércio |
| HS | <i>Harmonized System</i> (Sistema Harmonizado de Codificação e Descrição de Mercadorias) |
| INE | Instituto Nacional de Estatística |
| IRPC | Imposto de Rendimento de Pessoas Colectivas |
| ITS | <i>Intertek Test Service</i> (Serviços de Inspeção) |
| MF | Ministério das Finanças |
| MIC | Ministério da Indústria e Comércio |
| MPDC | Porto de Maputo |
| Mt | Meticais |
| NUIT | Número Único de Identificação do Contribuinte |
| OIT | Organização Internacional do Trabalho |
| OMA | Organização Mundial das Alfândegas |
| OMC | Organização Mundial do Comércio |
| PES | Plano Económico e Social |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| PMEs | Pequenas e Médias Empresas |
| PSI | <i>Agreement on Preshipment Inspection</i> (Acordo sobre a Inspeção Pré- |

| | |
|---------------|---|
| | embarque) |
| PVD's | Países em Vias de Desenvolvimento |
| RENA | Rede Nacional das Alfândegas |
| RO | Acordo sobre as Regras de Origem |
| SADC | <i>Southern Africa Development Community</i> (Comunidade para Desenvolvimento da África Austral) |
| SPS | <i>Agreement on Sanitary and Phytosanitary Regulations</i> (Acordo sobre as Medidas Sanitárias e Fitossanitárias) |
| TBT | <i>Agreement on Technical Barriers to Trade</i> (Acordo sobre as Barreiras Técnicas no Comércio) |
| TIMS | <i>Trade Information Management System</i> (Sistema de Gestão de Informação do Comércio) |
| TRIPS | <i>Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights</i> (Acordos sobre o Comércio relacionado com os Direitos de Propriedade Intelectual) |
| UNCTAD | <i>United Nations Conference on Trade and Development</i> (Organização das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento) |
| UNECE | <i>United Nations Commission for Europe</i> (Comissão das Nações Unidas para Europa) |
| USD | <i>United States Dollar</i> (Dólar Americano) |
| WB | <i>World Bank</i> (Banco Mundial) |
| ZCL | Zona de Comércio Livre |

Resumo

A Facilitação do Comércio Internacional (FC) foi desde muitos anos uma característica principal do GATT 1994. Esta é definida como sendo a redução de todos os custos de transacção associados à aplicação, regulamentação e administração das políticas comerciais, através da modernização e automatização dos procedimentos de importação, em conformidade com os padrões exigidos internacionalmente.

O trabalho pretende avaliar até que ponto as medidas de facilitação do comércio internacional previstas nos artigos do GATT, nomeadamente, o artigo V (sobre a liberdade de trânsito internacional de mercadorias), o artigo VIII (sobre os encargos e formalidades relacionadas com o processo de importação/Exportação) e o artigo X (sobre a publicação e gestão de informações e de regulamentos comerciais) têm aplicação efectiva pelas autoridades moçambicana, no contexto das negociações sobre a Facilitação de Comércio em curso na OMC.

Este tema revela-se de extrema importância na medida em que conhecendo o estado actual da facilitação do comércio internacional e o nível de entendimento da implementação das medidas de facilitação pela comunidade comercial, poderá contribuir na melhoria das políticas do comércio internacional pelos *policy makers*, conjugando esforços para a melhoria no ambiente de negócio em Moçambique.

Para elaboração deste trabalho recorreu-se à revisão de dados de fontes secundários disponíveis e da literatura diversa, com vista a fazer uma resenha do que é a facilitação do comércio em termos gerais, depois fez-se uma pesquisa simples a nível dos exportadores e importadores de mercadorias diversas, através de um questionário estruturado e concebido em consonância com o guião de pesquisa das ARNET (anexo 2) para aferir o nível de percepção da implementação dessa medidas no país. Foram ainda entrevistados funcionários das instituições públicas através dum *checklist* desenvolvido em onze áreas identificadas da facilitação de comercio (anexo 1).

Os resultados do presente trabalho revelam que em Moçambique a facilitação do comércio ainda constitui um problema enorme, o que subentende que as reformas na

área aduaneira precisam de ser levadas acabo com maior entusiasmo, até se atingir níveis desejados. As demoras no desembaraço das mercadorias, complicações no valor aduaneiro e classificação pautal das mercadorias, a falta de sistemas de regulamentos para o desembaraço antecipado de mercadorias, e a falta de coordenação adequada entre as instituições que operam nas fronteiras constituem o impasse para a implementação adequada das medidas de facilitação do comércio em Moçambique.

| INDÍCE | Pag |
|--|-----------|
| DECLARAÇÃO..... | II |
| DEDICATÓRIA | III |
| AGRADECIMENTOS | IV |
| LISTA DAS TABELAS..... | V |
| LISTA DOS GRÁFICOS..... | V |
| LISTA DE ABREVIATURAS..... | VI |
| RESUMO..... | VIII |
| I INTRODUÇÃO..... | 1 |
| 1.2 OBJECTIVOS DO TRABALHO | 3 |
| 1.3 METODOLOGIA | 4 |
| 1.4 LIMITAÇÕES..... | 5 |
| 1.5 DELIMITAÇÃO DO TRABALHO | 5 |
| 1.6 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO..... | 6 |
| II ENQUADRAMENTO TEÓRICO | 7 |
| 2.1 FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO. | 7 |
| 2.2 PROBLEMAS QUE AFECTAM OPERADORES COMERCIAIS..... | 9 |
| 2.3 BENEFÍCIOS DA FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO | 10 |
| III AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO ACTUAL DA FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO EM MOÇAMBIQUE..... | 15 |
| 3.1 ARTIGO X DO GATT 1994: PUBLICAÇÃO E GESTÃO DE INFORMAÇÕES E DE REGULAMENTOS COMERCIAIS. | 15 |
| 3.1.1 <i>Publicação e Disponibilização da Informação</i> | 15 |
| 3.1.2 <i>Período de Publicação e Implementação</i> | 17 |
| 3.1.3 <i>Consulta e Cometimento sobre as novas Leis ou Emendas</i> | 17 |
| 3.1.4 <i>Regras Antecipadas</i> | 18 |
| 3.1.5 <i>Procedimentos de Recurso</i> | 19 |
| 3.1.6 <i>Introdução antecipada de dados</i> | 19 |
| 3.2 ARTIGO VIII DO GATT 1994: ENCARGOS E FORMALIDADES RELACIONADAS COM O PROCESSO DE IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO..... | 20 |
| 3.2.1 <i>Taxas e outros encargos</i> | 20 |
| 3.2.2 <i>Formalidades para o processo de Importação/Exportação</i> | 22 |
| 3.2.3 <i>Coordenação entre as Instituições que operam nas fronteiras</i> | 25 |
| 3.2.4 <i>Libertação e Desembaraço de Mercadorias</i> | 26 |
| 3.2.5 <i>Classificação Tarifária</i> | 28 |
| 3.3 ARTIGO V DO GATT 1994: LIBERDADE DE TRÂNSITO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS. | 29 |
| 3.3.1 <i>Questões relacionadas com o Trânsito Internacional de Mercadorias</i> | 30 |
| 3.4 NÍVEL DE ENTENDIMENTO DO SECTOR PRIVADO INQUERIDO, SOBRE A IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO EM MOÇAMBIQUE..... | 31 |
| 3.4.1 <i>Prioridades do Sector Privado na Facilitação do Comércio</i> | 33 |
| 3.4.2 <i>Problemas identificados pelo sector privado na implementação das medidas de FC</i> | 35 |
| 3.5 IMPLICAÇÕES PARA AS NEGOCIAÇÕES DA OMC SOBRE A FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO | 37 |
| 3.5.1 <i>Prioridades das Medidas de Facilitação do Comércio a serem consideradas para incluir no Acordo</i> | 37 |
| 3.5.2 <i>Propostas dos outros membros da OMC</i> | 38 |
| IV CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES | 42 |
| 4.1 CONCLUSÃO..... | 42 |
| 4.1 RECOMENDAÇÕES..... | 43 |
| BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS..... | 45 |

| | |
|--|-----------|
| BIBLIOGRAFIA | 45 |
| ANEXOS | 46 |
| <i>ANEXO I: LISTA DE AVALIAÇÃO DE MOÇAMBIQUE PARA AS NEGOCIAÇÕES SOBRE A FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO A NÍVEL DA OMC.....</i> | <i>46</i> |
| <i>ANEXO II : INQUÉRITO SUBMETIDO AO SECTOR PRIVADO.....</i> | <i>51</i> |
| <i>ANEXO III: RESULTADOS DO INQUÉRITO SUBMETIDO AO SECTOR PRIVADO.....</i> | <i>56</i> |
| <i>ANEXO IV: DADOS.....</i> | <i>57</i> |
| <i>ANEXO V: DESPACHOS ADUANEIRO (DS, DU, DUC E SAD500/GUIA DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA).....</i> | <i>58</i> |
| <i>ANEXO VI: LISTA DOS ENTREVISTADOS.....</i> | <i>59</i> |
| REFERÊNCIAS NA INTERNET..... | 60 |

I INTRODUÇÃO

A Facilitação do Comércio (FC) é a simplificação e harmonização de procedimentos do Comércio Internacional, incluindo as actividades práticas e todas as formalidades envolvidas na colecta, comunicação e processamento de dados necessários para o movimento de mercadorias. (OMC/UNCTD, 2001). Esta facilitação reduz os custos de transacções bem como a complexidade do comércio internacional, induzido pela uniformização da documentação, regulamentos e harmonização dos procedimentos expandindo dessa forma o crescimento e o desenvolvimento económico dos países. Devido a sua importância, várias organizações internacionais, incluindo a Organização Mundial do Comércio (OMC) e a Organização Mundial das Alfândegas (OMA), têm incluído este assunto nos seus programas de trabalho.

Muitos acordos internacionais têm implicações na Facilitação do Comércio, dos quais podemos destacar os que estão inseridos na OMC, nomeadamente Acordo sobre o Valor Aduaneiro, Acordo sobre as Regras de Origem, Sistema Harmonizado de Codificação e Descrição de Mercadorias (SH), Acordo sobre os Procedimentos e Licenciamento de Importadores, Acordo sobre as Barreiras Técnicas no Comércio (TBT), Acordo sobre as Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS) e o Acordo sobre a Inspeção Pré-embarque (PSI).

Desde sempre a facilitação do comércio foi uma particularidade do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio -*General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT)¹ e posteriormente da OMC. Os artigos V, VIII e X do GATT estão igualmente relacionados com a facilitação do comércio, abordando assuntos relacionados com a liberdade no trânsito internacional, encargo e formalidades aduaneiros e a publicação e administração dos regulamentos comerciais, respectivamente.

Apesar de algumas provisões da OMC abordarem a facilitação do comércio, esta só foi incluída no programa de trabalho da organização, na Conferência Ministerial de

¹ O Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (*GATT=General Agreement on Tariffs and Trade*), foi estabelecido em 1948 na sequência da fracassada tentativa de criação da Organização Internacional do Comércio (*ITO=International Trade Organization*), constituiu o primeiro fórum de carácter internacional nascido após a II Guerra Mundial, para regulação de matérias inerentes ao comércio internacional. (Namburete: 2005.pg. 9).

Singapura realizada em Dezembro de 1996. Outros assuntos discutidos nessa conferencia tinham a ver com a competição, o investimento, a transparência nas compras do governo e os serviços. Contudo, as conclusões da Conferência Ministerial de Doha, Qatar, realizada em 2001, criaram uma divisão forte entre o Norte e Sul. Mas, a decisão adoptada pelo Conselho Geral, a 1 de Agosto, que ficou conhecida como “**Pacote de Julho**”² abriu o caminho para as negociações sobre a facilitação do comércio.

Assim, a FC é um dos assuntos de Singapura³ que permaneceu nas negociações subsequentes. Os outros quatro foram reservados para outras ocasiões. Esperava-se que qualquer arranjo sobre a FC na OMC tivesse sérias implicações nas economias dos países membros em vias de desenvolvimento.

A luz do GATT 94, o artigo V lida com o Trânsito Internacional de Mercadorias, enquanto que o artigo VIII aborda assuntos relacionados com o pagamento de taxas e outras imposições aduaneiras, formalidades e documentos necessários no processo de importação e exportação. E finalmente o artigo X que basicamente lida com a publicação de informação e regulamentos comerciais.

A partir de 26 de Agosto de 1995, Moçambique tornou-se membro efectivo da OMC, tornando-se num dos primeiros países menos desenvolvidos no processo de adesão. Este país situa-se na África Austral com um PIB per capita de \$250 (UNCTD: 2004) por ano. Actualmente, 40 por cento das exportações de Moçambique compreendem o alumínio, produzido pela MOZAL e 60 por cento compreende o camarão, a amêndoa de castanha de caju, o tabaco, o algodão, a electricidade, o carvão mineral, o óleo bruto de coco, etc. (WTO: 2003).

As importações compreendem entre outras coisas, os produtos petrolíferos, medicamentos, automóveis, equipamentos electrónicos e outros, produtos alimentares

² Decisão adoptada pelo Conselho Geral (CG) da OMC a 1 de Agosto de 2004. Neste programa de trabalho o CG reafirmava a Declaração e as Decisões adoptadas em Doha e assumia o compromisso total para que ter efeito em todos os seus membros (Pg.2 WT/L/579, 02/08/04).

³ Assim chamados por ter entrado em vigor no Programa de Trabalho da OMC através da declaração emitida na Conferência Ministerial de Singapura. Esses assuntos são: Normas Laborais Fundamentais, Comércio e Investimento, Comércio e Política de Concorrência, eTransparência nas Compras Públicas, Comércio e Ambiente, Facilitacao do Comércio, Comércio Electrónico e Biotecnologia.

peças, matérias de construção etc. Contudo, os preços de produtos primários continuam voláteis, a nível mundial e a competitividade é fraca devido aos elevados custos de transacções.

De acordo com o estudo realizado pelo Banco Mundial sobre a FC e a competitividade em Moçambique, os custos de transacções no comércio externo são relativamente altos e têm sido desencorajadores para o crescimento económico (WB, 2003). Neste contexto, este estudo de Avaliação da Implementação da Medidas de Facilitação de Comércio, mostra-se relevante para as negociações de FC em curso. As conclusões resultantes da análise da aplicação das medidas de facilitação do comércio podem servir de instrumento de orientação das políticas do comércio externo que visem proporcionar mais benefício ao país.

1.2 Objectivos do trabalho

O presente trabalho tem como objectivo principal **avaliar até que ponto as medidas de facilitação do comércio internacional previstas nos Artigos V, VIII e X do GATT 1994⁴ têm aplicação efectiva pelas autoridades moçambicana, no contexto das negociações sobre a Facilitação de Comércio em curso na OMC.**

Especificamente, o trabalho pretende:

- Explorar o actual estado da Facilitação do Comércio (FC) em Moçambique;
- Identificar os problemas encontrados no processo de implementação das medidas de FC em Moçambique;
- Identificar as prioridades necessárias para a efectiva implementação das medidas da FC em Moçambique;
- Propor recomendações aos fazedores de políticas em termos de prioridades selectivas para FC no contexto de Moçambique.

⁴ Os únicos artigos deste acordo que abordam de forma explícita assuntos relativos a Facilitação do Comércio. Outros instrumentos que focam sobre assuntos relacionados, estão os acordos sobre Valor Aduaneiro, Inspeção Pre-Embarque, Regras de Origem, Barreiras Técnicas ao Comércio e Medidas Sanitárias e Fitossanitárias, embora com frequência referenda como simplificação e harmonização internacional de procedimentos comerciais.

1.3 Metodologia

Neste ponto, pretende-se explicar os procedimentos metodológicos que orientaram a realização deste trabalho. Na verdade o trabalho assenta na perspectiva teórica, prática e explicativa que resulta de recolha de dados de diversas fontes secundárias disponíveis e na literatura diversa.

Esses dados foram colectados através da legislação aduaneira diversa, regulamentos comerciais, teses dissertações e revistas, com vista a fazer uma resenha do que é a facilitação do comércio em termos gerais. Foram ainda consultadas publicações em várias páginas da *Internet*, das instituições do Estado, como da Direcção Geral das Alfândegas, do Ministério da Indústria e Comércio. Os dados primários foram colectados junto dos importadores e exportadores.

O trabalho foi feito em quatro fases. Primeiro, foram revistos dados de fontes secundários disponíveis e a literatura. Em segundo lugar, uma pesquisa simples foi levada a cabo entre os exportadores e importadores de diversas mercadorias, através de um questionário estruturado e concebido em linha com o guião de pesquisa da ARTNET e o respectivo questionário.

De referir ainda que o presente trabalho foi compilado, analisado e feitas as conclusões preliminares com intuito de extrair as necessidades da comunidade empresarial. Em terceiro lugar, foram feitas entrevistas aos funcionários das instituições públicas através dum *checklist* (anexo I) desenvolvido em onze áreas identificadas de facilitação de comércio nas pesquisas da OECD. As Instituições públicas incluem o Ministério de Indústria e Comércio, as Alfândegas e o Tribunal Aduaneiro.

Em quarto lugar, na base da informação colectada de fontes secundárias bem como primárias, usando o *checklist* da OMA-OMC foi feita uma avaliação da situação actual da FC no país. Neste processo, as medidas actuais de facilitação do comércio que estão sendo implementadas foram examinadas com referência aos artigos V, VIII e X do GATT 1994.

1.4 Limitações

O trabalho foi realizado dentro de um período de tempo limitado e sem recursos financeiros suficientes. Por estas e outras razões, os dados primários foram colectados apenas dum número reduzido de respondentes seleccionados de forma aleatória. Apenas 70 operadores na importação/exportação e trânsito internacional de mercadorias, foram entrevistados na cidade de Maputo em representação das empresas do ramo em todo o país.

Nesse grupo de comerciantes e empresas destacam-se os importadores de produtos químicos, medicamentos, veículos automóveis, electrodomésticos, etc. Enquanto que os exportadores são maioritariamente de produtos agrícolas, pescados, lingotes de alumínio, electricidade, ferro velho, etc. Os funcionários embora num número reduzido, estes estão afectos aos departamentos do Ministério da Indústria e Comércio e na Direcção Geral das Alfandegas.

1.5 Delimitação do trabalho

A Facilitação do Comércio abarca uma gama de acções. Porém, a essência deste trabalho está limitada às acções relacionadas com os artigos V, VIII e X do GATT no âmbito das negociações da OMC em curso, visando acelerar o movimento, libertação e desembaraço das mercadorias, incluindo as mercadorias em trânsito internacional.

Interessa sublinhar que este assunto é novo para muitos operadores comerciais e mesmo para alguns funcionários do público. Assim, grande parte das entrevistas constituiu uma verdadeira aprendizagem e abertura de visão nesta matéria.

A escolha do período (1997-2006) deve-se ao facto de se ter verificado muitas mudanças no cenário do comércio internacional neste período, destacando a recente interrupção das negociações multilaterais da Ronda de Doha na OMC, em Junho de 2006 e a FC faz parte destas.

1.6 Organização do Trabalho

O trabalho está organizado em quatro capítulos, subdivididos em secções. O primeiro é da introdução, explicação dos objectivos do trabalho, a metodologia usada, as limitações encontradas na realização do mesmo trabalho e finalmente a organização. No capítulo seguinte far-se-á um enquadramento teórico sobre o assunto em estudo, com maior incidência para Facilitação Comercial. O terceiro capítulo fará a avaliação das medidas de facilitação do comércio em Moçambique no período em análise, em relação aos artigos V, VIII e X do GATT 1994. Irá ainda, fazer a análise dos resultados sobre o entendimento do sector privado em relação às necessidades e prioridades deste sector em Moçambique, discutir os assuntos relativos às Implicações para as Negociações da OMC sobre a Facilitação do Comércio, sublinhando as Prioridades das medidas de FC a serem consideradas para incluir no Acordo da OMC sobre a FC. O quarto capítulo apresentará as conclusões e recomendações do trabalho. a bibliografia e os anexos serão apresentados no fim do trabalho.

II ENQUADRAMENTO TEÓRICO

Neste capítulo pretende-se fazer uma breve revisão da literatura sobre a Facilitação do Comércio, segundo as diferentes visões e compular sobre os seus efeitos na economia de um país.

2.1 Facilitação do Comércio.

É importante notar que não existe uma definição completa da Facilitação do Comércio. Várias organizações internacionais e regionais definem a FC de acordo com a sua visão e objectivo. Como veremos a seguir, algumas definem-na minuciosamente, enquanto outras, de uma forma geral.

Segundo o Centro de Facilitação de Práticas e Procedimentos para a Gestão do Comércio e Transporte da UNECE, a “FC é uma proposta compreensiva e integrada que visa reduzir a complexidade e os custos de transacções comerciais, e assegurar que todas as actividades possam ser feitas de forma eficiente, transparente e com uma previsibilidade possível dentro das normas, padrões e práticas internacionalmente aceites” (UNECE: 2002).

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OECD), define a FC como “a simplificação e uniformização dos procedimentos, bem como do fluxo de informação necessária para o movimento internacional das mercadorias dos vendedores aos compradores e a transferência dos respectivos pagamentos”. (OECD: 2003). Portanto, a definição é geral e inclui todos os passos a serem observados para facilitar o fluxo do comércio, procedimentos de importação/exportação na fronteira, formalidades de transporte, pagamentos, seguros e outras exigências financeiras.

De acordo com a Cooperação Económica Ásia-Pacífica (APEC), a Facilitação Comercial geralmente refere-se a “simplificação, harmonização, uso das novas tecnologias e outra medidas com o enfoque nos procedimentos e impedimentos administrativos no comércio”. (APEC: 2002). Esta definição focaliza mais nos Portos, Aeroportos, procedimentos aduaneiros, ambiente de regulamentação, harmonização

de padrões, mobilidade de negócio, comércio electrónico, transparência administrativa e o profissionalismo.

O Banco Mundial define a Facilitação do Comércio como ambiente “políticas internas, instituições e infra-estruturas associadas com o movimento de mercadorias atravessando fronteiras”. (WB: 2004). Inclui Portos, administrações aduaneiras, o trânsito internacional, os sistemas de transporte, tecnologia e a gestão de informação.

Contudo, a definição Organização Mundial do comércio (OMC) limita a FC para “a simplificação e uniformização dos procedimentos do comércio internacional, incluindo actividades e práticas, para além de formalidades envolvidas na colecta, apresentação e do processamento de dados necessários para o movimento das mercadorias no comércio internacional”. Esta definição inclui funções tais, como os procedimentos de importação /exportação, despacho aduaneiro e formalidades de transporte. Esta está muito limitada à proposta da UNECE, WB e APEC.

De todas estas definições é possível derivar uma definição completa da FC. Deve ser entendido como uma proposta compreensiva e integrada com vista a melhorar o ambiente no qual as transacções internacionais têm lugar. Neste caso, pode-se dividir este processo em 3 fases.

O primeiro passo deve ser as reformas e a padronização das infra-estruturas físicas e criar facilidades (isto inclui as alfândegas, facilidades de transporte e de todas as instituições que lidam com a facilitação do comércio internacional).

A segunda fase deve ser focalizada no uso de padrões internacionais e melhores práticas, simplificar e uniformizar procedimentos, documentos, leis e regulamentos relacionados com a importação/exportação e trânsito de mercadorias, isto é, torna-los transparentes, eficientes e previsíveis.

O terceiro passo seria, portanto, olhar para a automatização para tomar a vantagem das tecnologias de informação e comunicação que permitem a troca de informação relacionada com a facilitação do comércio. Assim, o grande objectivo seria o de

acelerar o movimento, desembaraço e libertação de mercadorias, otimizando o controlo necessário e a colecta de receitas.

Na verdade a FC deve ser entendida como a redução de todos os custos de transacção associados à aplicação, regulamentação e administração das políticas comerciais, através da modernização e automatização dos procedimentos de importação, em conformidade com os padrões exigidos internacionalmente.

Como se pode observar, a FC toca uma extensão de assuntos e sectores, desde os regulamentos e controlos do governo, até à eficiência dos negócios, dos transportes, e das tecnologias de informação e comunicação para o sector financeiro, e não se trata apenas de um assunto técnico, mas também económico, administrativo e político, como se pode ver a seguir.

2.2 Problemas que afectam operadores comerciais

De entre vários problemas que os operadores comerciais se deparam no exercício das suas actividades, nos países em vias de desenvolvimento, muitos resultam de procedimentos não actualizados, excesso da documentação necessária, falta de automatização e da tecnologia de informação e comunicação, muitas paragens ao longo do percurso (*roadblocks*), demoras e longos processos administrativos nos portos e fronteiras. As formas de pagamento internacionais e mecanismos de seguro inadequadas tornando no comércio africano debilitado, representam também outros problemas enfrentados pelos operadores. Todos esses problemas elevam os custos de transporte e comunicação já existentes.

Um estudo feito pelo Banco Mundial em 2005, mostrou que as demoras na fronteira de Machipanda, entre Zimbabwe/Moçambique são de cerca de 24 horas, em Beitbridge, fronteira da África do Sul com Zimbabwe chegam a 36 horas, o mesmo tempo que se leva na fronteira de Vitória Falls, entre Zimbabwe/Zâmbia e cerca de 24 horas o tempo de demoras na fronteira de Kazungula, entre Botswana/Africa do sul. (WB: 2005).

A Importância da FC é evidente no movimento trans-fronteiriço de bens. Uma transacção comercial normalmente envolve entre 27-30 documentos diferentes com 200 itens, 40 elementos e custos entre 2.5-15% do valor das mercadorias. Um dia extra no desembaraço representa 1% da tarifa (WTO: 1998), pelo que havia a necessidade de encontrar uma solução urgente para este cenário e a Ronda de Doha forneceu uma oportunidade excelente para o assunto.

2.3 Benefícios da facilitação do comércio

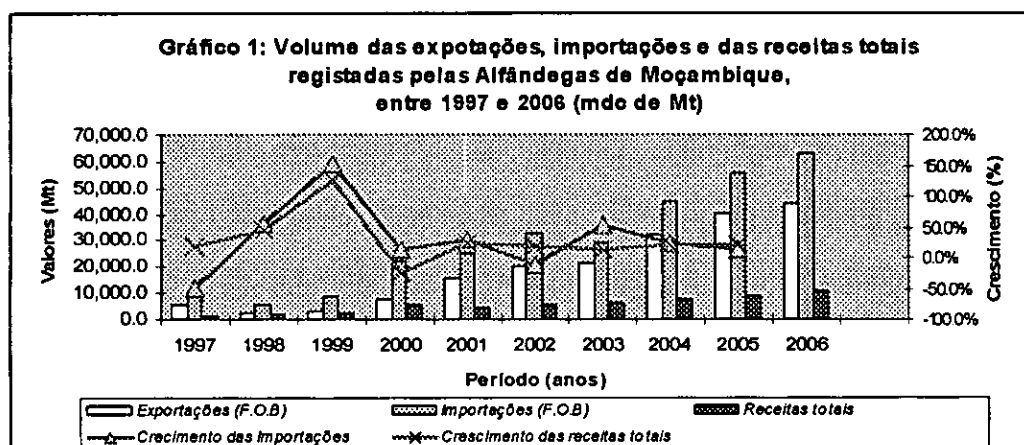
Estima-se que os benefícios da facilitação do comércio nos países em vias de desenvolvimento possam ser maiores que a redução ou remoção de barreiras tarifárias. A FC poderá trazer mais benefícios nas pequenas e médias empresas que normalmente são incapazes de enfrentar com êxito os custos elevados. Também pode jogar um papel muito importante na atracção da cadeia de distribuição relacionado com o investimento. Em 1997, a *Asia -Pacific Economic Cooperation (APEC)* (Cooperação Económica Ásia-Pacífica), estimou que as medidas de FC postas em curso naquela região iriam aumentar o PIB em cerca de 0.25% ou cerca de US\$46 biliões ao preço de 2001 comparado com um ganho de 0.16% da liberalização do comércio. (Wilson, J.S e Yuen Pau Woo: 2003).

O Estado poderá se beneficiar do melhor controlo e aplicação da lei, através do uso de técnicas de análise e de gestão de risco mais sofisticadas, melhoria na colecta de receitas, alocação de recursos, cumprimento crescente dos regulamentos pelos comerciantes, competitividade económica e aumento da transparência e integridade.

Os comerciantes irão reduzir os custos através da redução de demoras, rápido desembaraço e libertação de mercadorias, previsão na aplicação das leis, mais eficiente e desenvolvimento efectivo dos recursos e aumento da transparência e integridade. Esses benefícios podem ser transferidos ao consumidor em forma de preços baixos. (Zanamwe: 2005).

Em Moçambique, os custos totais dos cinco anos do programa de reforma aduaneira foram compensados pelos benefícios tangíveis trazidos pelo aumento da colecta de

receitas. Entre 1997 e 1999, enquanto as importações⁵ diminuíam em 19,7%, as receitas aduaneiras aumentavam em cerca de 74,4% apesar de se ter registado uma redução significativa de tarifas aduaneiras⁶ (ver a gráfico 1).



Fonte: *Elaboração própria a partir dos dados fornecidos pelo Departamento de Análise e Previsão da DGA, 2007.*

Os investimentos feitos durante as fases iniciais do programa, foram recuperados dentro de 14 meses. Além disso, estima-se que a colecta mais efectiva de impostos nas fronteiras, deveu-se ao uso do número de identificação do importador, da introdução de automatização, e da melhoria de coordenação entre diversas instituições, conduzindo num aumento de informação de inteligência valiosa para controlar os outros negócios dos comerciantes. (Crown Agents, 2003, cit, por OECD: 2003, pp. 21).

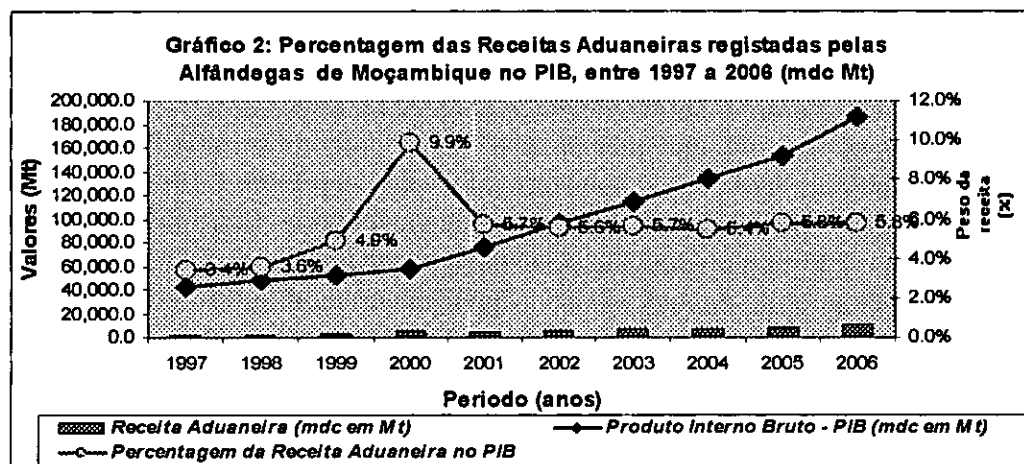
No gráfico 2 abaixo, pode-se observar que entre 1997 a 1999, a receita total⁷ cresceu à média de 64,2%, tendo em 1999 atingido 2.529,3 mdc (em Mt.), contribuindo com 4.9% no PIB real do país, representando um crescimento na ordem dos 127,3%. Entre

⁵ Vide os dados absolutos utilizados para obter a informação relativa apresentada, no anexo IV na pagina 59.

⁶ Antes das reformas a taxa geral máxima de Direitos aduaneiros era de 35%, com a entrada em vigor da nova Pauta aduaneira publicada pelo Decreto 30/99 de 24 de Maio, a taxa geral máxima passou para 30%. Actualmente, está em vigor a Pauta Aduaneira publicada no Decreto 39/2002 de 26 de Dezembro, com a taxa geral máxima de 25 % que também está em revisão, pois a partir de 01/01/2007 entrará em vigor uma nova pauta no âmbito de implementação das decisões da OMA e da OMC sobre a harmonização e desarmamento, respectivamente. Essa pauta terá a taxa geral máxima de 20%. Outras razões deste crescimento das receitas estão relacionadas com o aumento da eficiência no controlo aduaneiro motivados pelo programa de reformas que iniciaram em 1996. Para além destes resultados, as reformas tinham também em vista a reorganização da instituição (Alfândegas), a revisão da legislação aduaneira, a revisão e racionalização dos procedimentos aduaneiros, a informatização dos procedimentos administrativos internos e de todas as actividades operacionais.

⁷ Vide os dados absolutos utilizados para obter a informação relativa apresentada, no anexo IV na pagina 59.

2000 e 2006 as receitas aduaneiras cresceram à média de 12,5%, tendo em 2000 atingido 5.748,04 mdc (em Mt.) com uma contribuição no PIB real do país na ordem dos 9,9%.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados fornecidos pelo Departamento de Análise e Previsão da DGA, 2007.

A redução nos custos de transacção pode gerar benefícios enormes no comércio, especialmente entre Sul-Sul. Vários estudos empíricos mostraram facilidades no movimento de bens e serviços afecta a competitividade das exportações. (Sbramanian e Arnold, 2001).

Para quantificar os ganhos da FC é uma tarefa complexa. Walkenhorst e Yasui: (2003), estimam o bem-estar dos ganhos da FC com resultado de 1% na redução dos custos das transacções, que totalizam cerca de US\$40 biliões em todo Mundo. De acordo com o estudo da APEC, as medidas de FC podem reduzir os custos de transacção entre 1-3% do valor do comércio mundial e gerar um crescimento adicional do PIB. A UNCTAD (2001) mostrou que em 1% de redução dos custos dos serviços de transporte marítimo e aéreo poderia aumentar o PNB da Ásia em cerca de US\$3.3 biliões.

A Facilitação do Comércio tem benefícios potenciais para todos. Pode proporcionar uma situação de *win-win*, dado que tem capacidade de trazer benefícios ao governo, a comunidade empresarial e aos consumidores. (Zanamwe: 2005). Estes beneficio podem ser melhor ilustrados pelas experiências de alguns países nas caixas 1 a 4.

Caixa 1

A experiência do Chile

Chile investiu cerca de US\$5 milhões pela reparação de todo equipamento do sistema aduaneiro, mas em menos de um ano, já tinha recuperado o montante gasto. Os benefícios incluíram a redução em 75%, na média do tempo de desembaraço de mercadorias e de uma substancial redução nos custos, tanto para o Estado chileno como para a comunidade dos comerciantes bem como para o consumidor final. (UNEE: 2003). Outros países em vias de desenvolvimento que se beneficiaram de melhorias nas medidas de facilitação do comércio, incluem Tunísia, Moçambique, e nos países utilizadores do corredor Trans-Kalahari⁸. (Comissão para África: 2005, ef. Zanzmwe, op. cit. pp 10).

Caixa 2

A experiência de Tunísia

No continente africano, a Tunísia é um bom exemplo de um país que investiu e obteve enormes ganhos na facilitação do comércio. Se calhar pode servir de exemplo das melhores práticas a serem seguidas por outros países africanos. Este país estabeleceu a *Tunisian Trade Net (TTN)* que é um sistema automatizado que fornece uma **Janela Única** para a submissão dos documentos (*one-stop trade documentation*) um sistema electrónico ligando os principais intervenientes no comércio externo (despachantes aduaneiros, Ministérios de Comércio e da agricultura, Polícia, Banco, Agentes de *Frighth* e Navegação, etc.). Antes da introdução da TTM em 2000, o desembaraço de mercadorias demorava entre 5 a 17 dias, com uma média de 8 dias, criando congestionamentos nos portos. Esperava-se que o sistema TTN, reduzisse o tempo de desembaraço para 3 dias e os ganhos de produtividade em cerca de 7%. Considerando os custos, o sistema TTN foi estabelecido através de um investimento conjunto de US\$2 milhões, sendo 85% do capital controlado pelo Estado e 15% pelo sector privado. Este é um bom exemplo de como a parceria sector privado - público pode trabalhar no contexto da facilitação do comércio. (Comissão para África: 2005, ef. Zanzmwe, op. cit. pp 10).

⁸ Estes são alguns dos países que constam de estudos realizados pela Comissão para África em 2005 sobre a facilitação do Comércio nos países em vias de desenvolvimento.

Caixa 3

Experiência de Moçambique

Em Moçambique, depois da guerra civil, 1975-1992, o sistema de colecta de receitas não estava bem organizado. As alfândegas eram um ninho de criação de fraude, corrupção e de muitas outras irregularidades que ocorriam nas fronteiras. Os operadores comerciais eram exigidos ao pagamento de honorários, entre US\$4 a US\$400, mas que não estavam previstos na lei. Contudo, quando a *Crown Agents* foi seleccionado para gerir as operações aduaneiras, formou funcionários aduaneiros e adoptou medidas profundas visando a facilitação do comércio. Estas reformas levaram cerca de 130 funcionários a ser indiciados por varias irregularidades. O desembaraço de mercadorias é estimado como sendo 40 vezes mais rápido que a taxa de desempenho do período anterior. As importações com documentos completos podem ser desembaraçadas dentro de 24 horas embora as importações tenham decrescido nos primeiros 2 anos de reformas em 0.2%, as receitas aduaneira cresceram em 38.4% em 2005. (Comissão para África: 2005, cf. Zanzmwe, op. cit. pp 12).

Caixa 4

O Corredor Trans-Kalahari

O Corredor de Trans-Kalahari, é a rota que liga a República da África do Sul e da Namíbia, via Botswana. É um projecto iniciado em 2003, substituindo os vários documentos outrora em uso, por Documento Único (*Single Administrative Document- SAD*) o qual é complementado pelo sítio de *Internet* das Alfândegas Sul Africana (SARS) com todos os detalhes da documentação. Esta iniciativa visava reduzir o tempo de processamento dos documentos na fronteira, de 45 minutos para 10 a 20 minutos. Como consequência, os custos estimados em US\$2.6 milhões têm sido anualmente poupados. (Comissão para África: 2005, cf. Zanzmwe, op. cit. pp 11).

III AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO ACTUAL DA FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO EM MOÇAMBIQUE

Este capítulo irá debruçar-se sobre questões relacionadas com o nível de entendimento sobre a implementação das medidas da facilitação do comércio, no que diz respeito à publicação e gestão de regulamentos comerciais, encargos e outras formalidades ligadas a importação/exportação, bem como ao livre trânsito de mercadorias (ver o Anexo 1). Esta parte do trabalho baseia-se na sua maior, nas fontes de informação secundárias, nomeadamente, as leis, regulamentos e outras publicações. Outra informação suplementar foi recolhida através de entrevistas aos funcionários (ver o Anexo 2).

3.1 Artigo X do GATT 1994: Publicação e gestão de informações e de regulamentos comerciais.

Nesta primeira secção a discussão irá incidir sobre a publicação e disponibilização de informação como o principal veículo para garantir a transparência e previsibilidade nas instituições. A seguir far-se-á uma abordagem sobre o tempo que separa a publicação de implementação. Os mecanismos de consulta e feedback sobre novas leis e regulamento, bem como as regras de decisão antecipada serão discutidos em terceiro e quarto plano, respectivamente. Por fim abordar-se-á a introdução antecipada de dados nas Alfândegas de Moçambique.

3.1.1 Publicação e Disponibilização da Informação

As Alfândegas devem reconhecer a necessidade do envolvimento do público em actividades comerciais, conhecer e entender as regras, regulamentos e procedimentos aduaneiros aplicáveis aos fluxos trans-fronteiriços de pessoas, mercadorias e até de moeda.

A publicação e disponibilização da informação enquadram-se na transparência e previsibilidade⁹ no comércio internacional, para permitir aos operadores comerciais, um total entendimento das condições e de possíveis constrangimentos para entrar num

⁹ Previsto também no capítulo 9 do Anexo Geral da Convenção Revista de Kyoto.

mercado. Isto implica uma disponibilização sistemática e acessibilidade da informação necessária, aplicável nas fronteiras e dos procedimentos para todas as pessoas interessadas.

A informação está relacionada com os aspectos operacionais (processos relativos às fronteiras, alterações das taxas dos direitos e impostos, formulários e outros documentos), procedimentos especiais que podem ser obtidos através de uma variedade de meios, bem como, através de publicações oficiais das leis e regulamentos, decisões administrativas e judiciais, artigos consolidados e publicações em *on-line (website)*.

Podem ainda ser usados outros meios, como a imprensa, publicações da Câmara do Comércio, assim como os balcões, a transparência e a precisão dos requisitos aplicáveis, pode ser melhorado através de fornecimento imediato da informação e a instrução relacionada às operações de uma empresa específica, incluindo as regras mais avançadas de classificação pautal, valor aduaneiro, regras de origem e as razões por detrás da decisão ou acção administrativa.

As Alfândegas têm uma página na Internet www.alfandegas.gov.mz. A página está em português. Entretanto, a direcção do sector de informática informou a existência dum projecto de tradução de toda a informação nela disponível para a língua inglesa para facilitar acessibilidade pelos falantes desta língua. Podem ainda ser encontradas informações sobre a taxa de câmbio diária, a pauta aduaneira, acordos e convenções assinados, as leis, ordens de serviço, circulares e guias de instruções, bem como certas decisões de aplicação geral nas alfândegas. São ainda publicadas em revistas outros assuntos e decisões relevantes, incluindo temas de actualidade.

Diversa informação pode ser encontrada ainda na pagina de Internet do Ministério da Industria e Comércio (MIC) que é www.mic.gov.mz. Pode ser encontrada ainda informação relevante relacionada com as Alfândegas e com o MIC nas embaixadas e Consulares da Republica de Moçambique no exterior. Mas dificilmente pode encontrar a mesma em algumas Repartições de Comércio, Gabinete do Governo e noutras instituições publicas, que de certa maneira não estejam relacionadas com este assunto.

Nos postos fronteiriços de entrada e saída também podem ser encontradas informações relevantes relacionadas com as Alfândegas e com o MIC na língua inglesa e portuguesa, mas não noutras como francesa e espanhola. Ainda estão por instalar os serviços de: Balcão de atendimento ao cliente, secção de informação, assistência ao cliente e outros.

3.1.2 Período de Publicação e Implementação

As leis e regulamentos do governo devem ser publicadas num boletim oficial, para o conhecimento do público. Em Moçambique o período estipulado, entre a publicação e a implementação duma lei ou regulamento é de 15 a 30 dias, embora por vezes este tempo seja ultrapassado por razões relacionadas com o funcionamento da Imprensa Nacional, entidade vocacionada para editar do Boletim da República.

3.1.3 Consulta e Cometimento sobre as novas Leis ou Emendas

Os mecanismos de consulta e de *feedback* sobre novos regulamentos e procedimentos são factores fundamentais para a facilitação, pois, aumentam a previsão do ambiente regulador, melhoram a confiança e apoio público, aumentam o espírito de cumprimento e fornecem uma ferramenta importante para melhorar a qualidade da regulamentação.

Entre as Alfândegas de Moçambique e o sector privado existe uma troca permanente de informações, incluindo outras associações, tais como a Câmara do Comércio, a Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA), a Associação dos Despachantes e a Associação dos Importadores Informais (Mukhero), mas particularmente aqueles que participam nas propostas de construção de novos regulamentos ou de emenda dos mesmos.

As Alfândegas têm também estabelecido grupos de trabalho com diferentes sectores, como de indústria de tabaco, têxtil, e outros sectores na troca de informações, inclusive a assinatura de memorandos de entendimento. Existe ainda um fórum com o

sector privado que se denomina Conselho Superior Técnico Aduaneiro (CSTA) encabeçado pelo Directo Geral das Alfândegas, composto por funcionários seniores das Alfândegas, representante dos Ministérios do Comércio e Indústria, Agricultura, de Turismo, Sector Privado e Despachantes Aduaneiros. Este conselho tem se reunido pelo menos uma vez ao mês, para discutir a legislação ligada à actividade aduaneira antes de ser publicada.

As Alfândegas têm ainda encorajado o público e seus operadores a apresentarem comentários sobre todas as propostas de alteração de leis, regulamentos e procedimentos em vigor. Contudo, a participação destes tem-se notada fraca, alegadamente porque as suas sugestões são consideradas em ultimas e as alterações da politica tem sido inconsistente.

3.1.4 Regras Antecipadas¹⁰

Estas regras são definidas como sendo uma determinação por um membro da OMC, na disponibilização por escrito, das regras de classificação pautal das mercadorias e de outras de interesse dos operadores, tais como, avaliação aduaneira, reembolso dos direitos aduaneiros pagos pela importação de mercadorias, nos moldes de transacção antecipada.

Os países membros são obrigados a publicar, no mínimo (i) o período de tempo pelo qual irão emitir as regras de decisão antecipadas (ii) o tempo de validade dessas regras, e (iii) o tipo de informação necessária para requerer às regras antecipadas¹¹.

A vantagem deste sistema é de fornecer a certeza e permitir aos gestores aduaneiros uma reorientação na tomada de decisões fora do limite. Contudo, há que sublinhar que as regras antecipadas são de aplicação específica. O artigo X do GATT 1994, requer

¹⁰ Um sistema de regras de decisão antecipada sobre as taxas significa uma decisão oficial que fornece ao requerente a classificação pautal das mercadorias específicas num determinado período de tempo (Turquia, TN/TF/W/120/Rev.1),

Um sistema de regras de decisão antecipada sobre as regras de origem significa uma decisão oficial que fornece ao requerente uma avaliação da regra acordada para mercadorias específicas num determinado período de tempo (Turquia, TN/TF/W/120/Rev.1),

¹¹ Proposta da Austrália, Canada e Estados Unida América, TN/TF/W/125

regras de aplicação geral a serem publicados e não apenas as específicas. Em Moçambique ainda não existe este sistema.

3.1.5 Procedimentos de Recurso

O Diploma Ministerial nº 262/2004 de 22 de Dezembro – Aprova o regulamento do desembaraço aduaneiro e estabelece que qualquer infracção aduaneira cometida por um cliente das alfândegas há lugar uma penalização. Esta pode ir desde a confiscação das mercadorias em causa até aos meios de transporte que só poderão ser libertos com o pagamento dos direitos aduaneiros em dívida, bem como das multas pela infracção. Se o infractor não se conformar com a decisão do Tribunal Aduaneiro, um órgão independente, pode recorrer às instituições apropriadas para a revisão do processo (artigo 185º pp. 67 do Contencioso Aduaneiro).

Assim, todo o expediente é submetido às Direcções Regionais das Alfândegas e as suas decisões podem ser submetidas ao Director Geral. Ambos passos são objectos das regras e leis administrativas e procedimentos que não devem exceder 15 dias para obter o despacho, nos termos do regulamento da reforma do sector público em vigor. Contra a decisão do Director Geral é válida a decisão do Tribunal Administrativo como recurso final.

Para as mercadorias que aguardam os resultados do processo de recurso é permitida a libertação através da constituição do fiel depositário, mediante o pagamento duma caução do montante correspondente ao valor dos direitos e demais imposições em dívida (Artigo 97º pp. 67 do Contencioso Aduaneiro).

3.1.6 Introdução antecipada de dados

A introdução antecipada de dados duma declaração e de todos os documentos de apoio para mercadorias em processo de importação pode facilitar em grande medida o desembaraço rápido, uma vez que possibilita às autoridades processar os dados e aplicar os métodos de gestão do risco e tomar decisão, bem como acções necessárias antes das mercadorias chegarem no território aduaneiro de importação. Os operadores

terão conhecimento com antecedência sobre o montante dos direitos a pagar e isto pode aumentar a transparência e previsibilidade no comércio internacional. Infelizmente este sistema ainda não foi introduzido em Moçambique.

3.2 Artigo VIII do GATT 1994: Encargos e Formalidades relacionadas com o processo de importação/Exportação

À semelhança do que foi feito no artigo anterior, esta secção irá discutir assuntos ligados aos encargos e taxas¹², formalidades aduaneiras ligadas importação/exportação¹³, a coordenação entre as instituições¹⁴ e a classificação pautal. As disciplinas sobre artigo VIII aplicam-se aos encargos e taxas, independentemente do carácter em foram estabelecidos. Contudo, os direitos e outras taxas externas no âmbito do artigo III do GATT 1994¹⁵ não abrangidos A ideia é explorar o que é que as Alfândegas de Moçambique tem feito ou fizeram até ao momento.

3.2.1 Taxas e outros encargos

Reduzir a complexidade das formalidades na importação e exportação de mercadorias através da definição dos parâmetros usados nesses processos assegura que os encargos¹⁶ estejam limitados ao montante aproximado aos serviços fornecidos.

A legislação moçambicana está de conformidade com o estipulado no GATT 1994, no seu artigo VIII (a) *«Todos os Encargos e Taxas seja o que for (de direitos sobre importação ou exportação e outras regulamentadas no artigo III) impostos por uma Parte Contratante sobre ou ligados com importação ou exportação serão limitados ao valor aproximado do custo dos serviços fornecidos e não representarão uma protecção indirecta ao produtos locais ou outro tipo de tributação de importações ou exportações para fins fiscais»*

¹² Previsto também nos capítulos 3 e 9 do Anexo Geral da Convenção Revista de Kyoto.

¹³ Previsto também no capítulo 9 do Anexo Geral da Convenção Revista de Kyoto.

¹⁴ Previsto também nos capítulos 3 e 9 do Anexo Geral da Convenção Revista de Kyoto, na Convenção de Nairobi, no Modelo do Acordo Bilateral Revisto da OMA e na Convenção de Joanesburgo.

¹⁵ São os relacionados com as transacções consulares, tais como, facturas e certificados consulares; restrições quantitativas, licenças, controlo de câmbio, serviços estatísticos, certificação da documentação, análises e verificações, quarentenas e melhorias de condições sanitárias e fumigações.

¹⁶

Por exemplo, a maior parte dos itens relacionados com as taxas aduaneira e outros encargos ligados a importação e exportação incluem: armazenagem, assistência fiscal, guias de emolumentos que acompanham o despacho aduaneiro e a multa por inspecção pós-embarque (se não tiver feito no país de exportação). Outros encargos estão relacionados com licenças sanitárias e fitossanitárias, de verificação e de laboratório.

3.2.2 Formalidades para o processo de Importação/Exportação

Qualquer importador/exportador que deseja exercer actividades relacionadas com o comercio externo, devera observar as seguintes formalidades:

1. Aquisição de qualidade de Importador/Exportador

Para adquirir a qualidade de operador de comércio é necessário registar se junto ao MIC para obter o cartão de operador do comércio externo (Dec. 49/2004, de 17.11), apresentando:

- Ficha de importador/exportador devidamente preenchido;
- Ficha de pedido de inscrição/renovação, conforme os casos;
- Licença/Alvará que autoriza o exercício da actividade, emitida pela entidade competente; e
- Prova de registo fiscal emitida pelo Ministério das Finanças.

2. Registo no âmbito das Sistemas Preferenciais:

Todos os agentes económicos que pretendam exportar no âmbito destes Sistemas são obrigados nos termos do Diploma Ministerial n.º 141/2001, de 26 de Setembro, a procederem a um registo inicial em fichas apropriadas, para verificação das condições de produção conforme as regras de origem pré-estabelecidas em cada uma das iniciativas.

A principal e única condição exigida neste registo é a apresentação do cartão de exportador com prazo de validade em dia. As fichas de registo são de distribuição gratuita e podem ser adquiridas no Ministério da Indústria e Comércio (Órgão Central) e nas Direcções Provinciais da Indústria e Comércio.

2.1 Protocolo Comercial da SADC

- Exportação de produtos não têxteis no âmbito do Protocolo Comercial da SADC. É necessária a emissão do certificado de origem da SADC pelas Alfândegas (todas as Delegações e Estâncias Aduaneiras do país e com competências para o efeito);
- Exportação de produtos têxteis no âmbito do Protocolo Comercial da SADC, para o mercado da SACU. É necessária a emissão do certificado de origem MMTZ-SACU pelas Alfândegas (todas as Delegações e Estâncias Aduaneiras do país com competências para o efeito).

2.2 Convenção Lomé /Cotonou

- Exportações no âmbito da Convenção Lomé/Cotonou - É necessária a emissão do certificado "EUR 1" pelas Alfândegas (todas as Delegações e Estâncias Aduaneiras do país e com competências para o efeito);

2.3 SPT -CHINA

- Aplicação da taxa zero aos produtos originários importados da África para China.
- O SPT requer que os produtos a exportar sejam acompanhados de um certificado preferencial específico, que é emitido pelas Alfândegas.

2.4 Acordo bilateral Moçamb. - Malawi

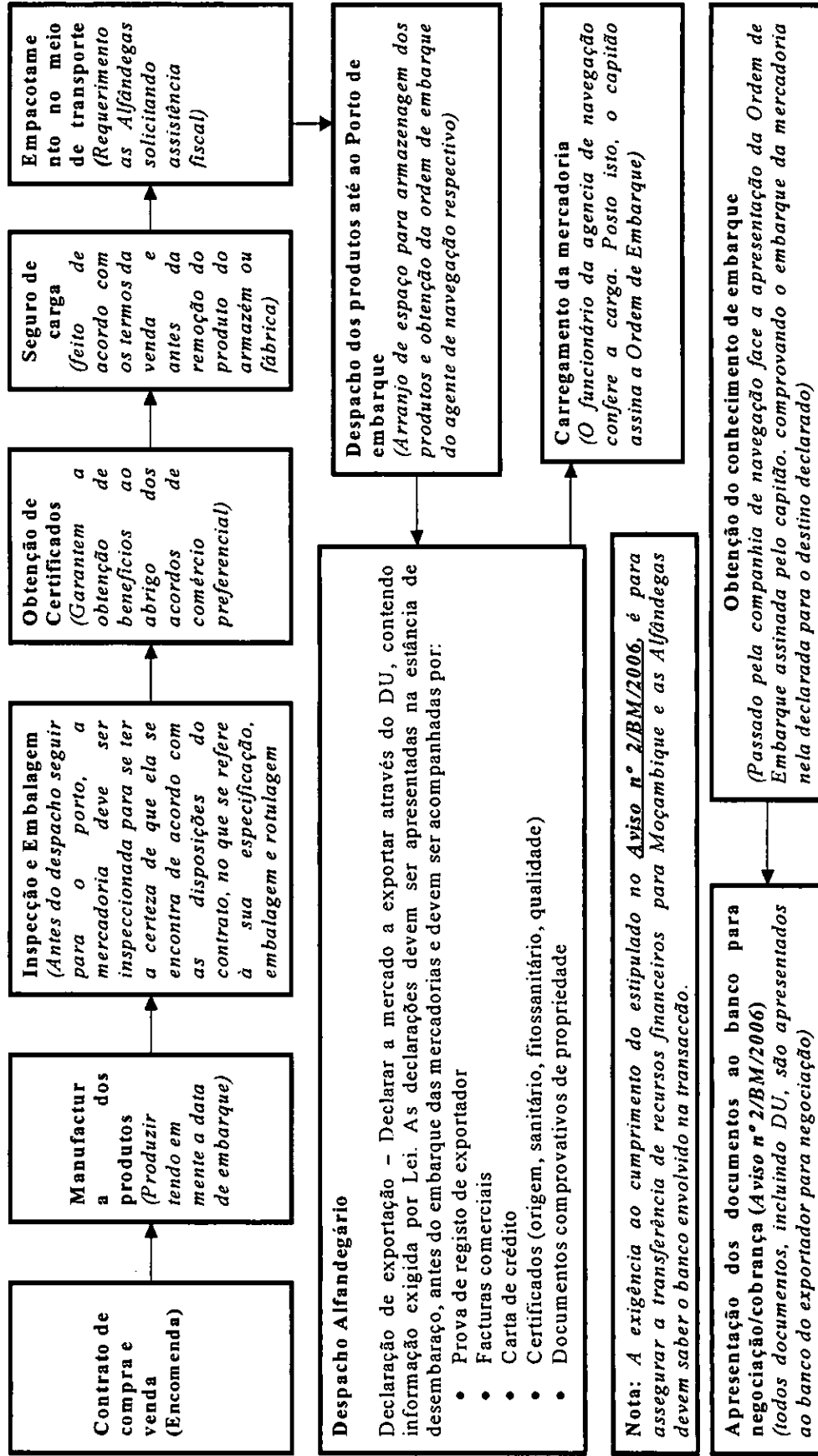
Taxa zero na importação em cada uma das partes

O acordo determina a emissão do certificado de origem pelas Alfândegas

2.5 Acordo bilateral Moç.-Zim babwe

Taxa zero na importação em cada uma das partes.

O acordo determina a emissão do Certificado de Origem pelas Alfândegas.



Fonte: Elaboração própria a partir da legislação diversa; Moçambique, 2006

Os esquemas acima foram elaborados a partir dos Decretos 49/2004 de 17 de Novembro e Diploma Ministerial 141/2001 de 26 de Setembro.

O Diploma Ministerial nº 262/2004 de 22 de Dezembro que aprova o Regulamento do Desembaraço, o revogando o D.M.206/98 estabelece outros procedimentos simplificados, nomeadamente **Despacho Simplificado (DS)**, **Documento único Abreviado (DUA)**, **Documento Único (DU)** e **Documento Único Certificado (DUC)** (ver o anexo IV).

Despacho Simplificado (DS)- constitui a fórmula de despacho aduaneiro a ser usado exclusivamente para a importação de bens trazidos por viajantes, em excesso de suas franquias sem fins comerciais. Este despacho poderá ser usado exclusivamente para o desembaraço de bens de valor equivalente ou inferior em meticais a 12.000,00Mt., que acompanham o passageiro e não se destinem a fins comerciais.

Estes bens devem obedecer nomeadamente as seguintes regras:

- a) Serem artigos que pela natureza, quantidade, qualidade e valor não suscitem dúvidas de ordem comercial;
- b) Não existirem neles mais do que um artigo da mesma espécie, quando se trate de electrodomésticos ou outros bens de consumo duradouro.
- c) Não foram solicitados qualquer benefício fiscal sobre os bens;
- d) Não Constarem do quadro III do Decreto nº 30/2002, de 2 Dezembro¹⁷; e
- e) Que solicitam tratamento preferencial

O Documento Único (DU)- constitui a fórmula de despacho aduaneiro de todos os bens e de mercadorias que entram ou saem do país, independentemente do regime aduaneiro que lhes for aplicável à excepção dos trânsitos, sistema simplificado e outros estabelecidos por lei.

Documento Único Abreviado (DUA)- é o mesmo documento único quando usado para processar o Sistema Abreviado de importações. Este documento é usado para as importações cujo valor FOB seja inferior ou igual ao equivalente a 37.000,00Mt.,

¹⁷ Define a importação de mercadorias com regime especial. Essa mercadoria só podem ser importadas por entidades autorizadas, usando o Documento Único respeitando todos o procedimentos para o efeito.

desde que o importador opte por este sistema e, apresente claramente destacado na respectiva caixa constante no canto superior direito.

O despacho abreviado pode ainda ser usado na importação de peças e sobressalentes de reposição urgente para máquinas e equipamentos de unidades produtivas, incluindo portos, aeroportos, sistemas de comunicação, sistemas de fornecimento de energia, água e unidades industriais. Este sistema poderá ser utilizado somente em estâncias aduaneiras de fronteira designadas. Só será permitida a utilização do DUA aos contribuintes do IRPC, sendo obrigatório fazer constar da caixa1 número do NUIT.

Documento Único Certificado (DUC)- é o documento único que recebeu a certificação de que foi submetido ao processo e selecção para a realização de inspecção pré-embarque dos bens ou mercadorias e, que pode ter sido seleccionado ou não podendo ser transformado em declaração, através de aposição de assinatura pelo declarante, manifestando a sua concordância com informações contidas no referido documento.

3.2.3 Coordenação entre as Instituições que operam nas fronteiras

As exigências de padrões, frequentemente, conduzem à facilitação, pois, evitam exigências de duplo controle, geralmente reduz os custos, riscos de erros, atrasos e melhoram os mecanismos de lidar de forma sequencial com diferentes autoridades. Esse processo implica a compartilha e coordenação entre as instituições, concentrando a verificação documental numa única agência, e coordenando inspecções ou então integrando-as num **balcão único** de atendimento.

A coordenação entre diferentes agências que trabalham nas fronteiras, é de extrema importância para a facilitação do comércio, uma vez que permite a compatibilização de todos os dados de importação/exportação, inspecção e controlo coordenado das mercadorias entre as agências e por fim, permite a criação de um *single window*¹⁸.

¹⁸ Ver a experiência de Tunísia explicada na pg. 13

Em Moçambique, funcionários representando diferentes ministérios nomeadamente, da Saúde, Agricultura, Indústria e Comércio, Polícia e Migração vem trabalhando em coordenação com os funcionários das Alfândegas, embora essa coordenação seja deficitária, pois ainda verificam-se duplicações na verificação física de mercadorias em diferentes instituições separadamente causando demoras no despacho das mercadorias. Por exemplo, tem sido frequente, na fronteira de Ressano Garcia, um importador de ovos ou frangos, depois de se apresentar nas alfândegas, ser interpelado à saída da fronteira pelos funcionários do Ministério da Agricultura para lhe exigirem a Licença Sanitária das mercadorias em causa. Situações destas têm criado certo embaraço as agentes económico, pois parece não haver confiança entre as instituições.

3.2.4 Libertação e Desembaraço de Mercadorias

Os assuntos ligados ao movimento das mercadorias são muito importantes como medidas de facilitação do comércio, na medida em que as demoras no movimento podem resultar em perdas consideráveis. Os procedimentos aduaneiros constituem um elemento crucial neste processo. Uma pesquisa sobre o ambiente de investimentos, realizada pelo Banco Mundial em 2002, indicava que a insuficiências nos procedimentos aduaneiros em Moçambique resultava em demoras desnecessárias no desembaraço aduaneiro, causando desta forma custos extras aos operadores comerciais. Indicava ainda que as Alfândegas não estavam equipadas com equipamentos modernos e pessoal técnico para usar métodos alternativos de verificação física.

Desde que foi estabelecida a Rede Nacional das Alfândegas (RENA) em 2000, com possibilidade de fazer a transmissão de voz e dados, todas as declarações são processadas electronicamente e os registos de todos os dados sobre os importadores e exportadores mantidos actualizados. Esta rede permite processar as declarações e aplicar as técnicas de gestão de risco diariamente sem interrupção durante todo ano.

A Rede Nacional das Alfândegas (RENA) encontra-se instalada em toda a Alfândega em cerca de 80%¹⁹, e “isto coloca esta instituição numa situação de certo modo confortável”, referia o Director de Informação e Estatísticas da DGA. Em 1997, esta área contava com cerca de 10 computadores meio obsoletos, actualmente não só está próximo de 500 computadores, como a maior parte das Alfândegas está interligada comunicando entre si e possibilitando a disponibilização de informação *on line* aos sectores de gestão²⁰.

Segundo o responsável Direcção de Informatica e Estatísticas, durante este periodo este sector mereceu maior atenção tendo absorvido um investimento na ordem de 6 milhões de USD. Esta acção enquadra-se nas recomendações da Convenção Internacional sobre a Simplificação e Padronização dos Procedimentos Aduaneiros (Convenção Revista de Kyoto), que Moçambique está em via de aderir.

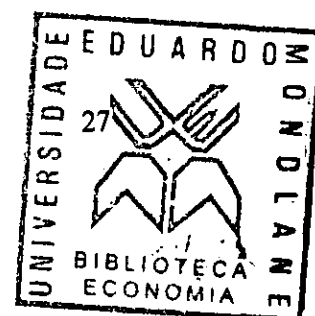
Durante a entrevista, aos proprietários das firmas e gerentes puseram ênfase particular no processo de desembaraço de camiões que chegam em Maputo vindo da África do Sul. A média do tempo para desembaraçar um camião era quase 7 dias. Isto contrasta com a distância que separa Maputo de Joanesburgo - RAS que em condições normais são 5 a 6 horas a conduzir, mas 5-7 dias para desembaraçar mercadorias nas alfândegas. O novo sistema vai permitir no futuro assinaturas electrónicas. Legislação nesse sentido está sendo preparada com vista a sua aprovação dentro em breve.

Um estudo feito pela ICA, intitulado, *Mozambique Perfomance and Investment Climate: 2003*, revelou que a eficiência nas Alfândegas é vital para que o país seja competitivo e se beneficie das vantagens da sua localização nas rotas comerciais. O desembaraço rápido de mercadorias evita ropturas na cadeia de produção e distribuição assim como reduz a necessidade de grandes investimentos e melhorando deste modo a resposta às necessidades dos consumidores.

As Alfândegas de Moçambique têm aproximadamente 1.620 funcionários os quais 30% trabalham na sede e os restantes distribuídos pelas regiões sul, centro e norte. O

¹⁹ Alfândega de Maputo, Ressano Garcia, Namaacha, Matola Delegação, Goba Fronteira, TIMAR, TIRO, TIAR, MULTIMODAL, TIAUTO, Xai-Xai, Inhambane, Beira, Manica, Machipanda, Tete, Cuchamano, Zómbue, Nampula, Nacala, Pemba, e Lichinga.

²⁰ Boletim Informativo: 2006, nº 9 Ano 2.



número de funcionário foi se alterando consideravelmente de ano para ano, desde 1997, altura que iniciaram as reformas neste sector. Conforme mostra a tabela 4, até 2003 haviam nesta Direcção 1.247 funcionários aduaneiros. Com o recrutamento e formação de novos ingressos, até 2005 o número passou para 1.514 funcionários e neste momento cerca de 1620 (2006). Estas acções enquadram-se no programa de melhoramento dos recursos humanos para melhoria de prestação dos serviços pela instituição.

Tabela 1: Mapa Comparativo da Situação do Pessoal no Quadro das Alfândegas (2003-06)

| CATEGORIA | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Conselheiro Aduaneiro | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Comissário Aduaneiro | 5 | 5 | 5 | 4 |
| subcomissário Aduaneiro | 11 | 11 | 11 | 9 |
| Supervisor Aduaneiro | 43 | 42 | 41 | 38 |
| Oficial Aduaneiro | 68 | 93 | 93 | 84 |
| Agente Aduaneiro | 191 | 188 | 76 | 181 |
| Aspirante Aduaneiro | 262 | 273 | 324 | 339 |
| Assistente Aduaneiro | 398 | 410 | 590 | 491 |
| Guarda | 187 | 182 | 304 | 382 |
| Auxiliar Aduaneiro | 81 | 78 | 69 | 92 |
| Total | 1247 | 1283 | 1514 | 1620 |

FONTE: DGA, Direcção dos Recursos Humanos, 2006.

A introdução do *Trade Information Management System* (TIMS) para o desembaraço aduaneiro das mercadorias e do sistema de verificação intrusiva (*Scanner*) veio reduzir o tempo de desembaraço aduaneiro para 24 horas. A UNCTAD recomenda o uso do SAD500 (Documento Único para desembaraço aduaneiro) para efeito de desembaraço e trânsito de mercadorias, porém as Alfândegas de Moçambique ainda não introduziram este modelo de despacho.

Igualmente em Moçambique não existem procedimentos especiais para importadores/exportadores autorizados. Em muitos países essas provisões especiais são concebidas com vista a facilitação do desembaraço de mercadorias.

3.2.5 Classificação Tarifária

As Alfândegas de Moçambique adoptaram a Convenção da OMA sobre o Sistema Harmonizado de Codificação e Designação de Mercadorias (HS) desde 2002, embora o país não seja parte contratante da Convenção. Os operadores económicos do

comércio externo declaram as suas mercadorias usando o código do Sistema. Contudo, vezes há em que verificam-se diferentes interpretações em certas mercadoria, não só entre as Alfândegas, como também entre as Alfândegas e outros Departamentos do Governo.

Qualquer anomalia ou dúvida sobre a classificação e avaliação aduaneira, as Alfândegas de Moçambique dispõem-se de um Departamento que a nível nacional, trata desses assuntos. Este departamento está adoptado de meios materiais e humanos para responder todas as solicitações ligadas à classificação e avaliação aduaneira.

3.3 Artigo V do GATT 1994: Liberdade de Trânsito Internacional de Mercadorias²¹.

Nesta secção pretende-se discutir como é que o país lida com o trânsito internacional segundo o previsto no artigo V do GATT²². Sabe-se que muitos países do *hinterland* deparam com problemas de custos para o acesso ao mar. Na África Sub- Sahariana²³, a situação desse países é penosa pelo facto de estar muito longe da costa marítima e dos maiores mercados. Segundo a Comissão para África (2005), estima-se que ¾ do valor das suas exportações são gastos no transporte. A competitividade comercial é adicionalmente reduzida por despesas sobre o trânsito, tais como, despesas do porto, portagens, depósitos/garantias²⁴ e despesas de despacho ou expedição.

²¹ Previsto também no capítulo 9 do Anexo Específico (E1) da Convenção Revista de Kyoto e na Convenção de Istambul/ATA (Convenção sobre Harmonização de Procedimentos de Trânsito Internacional de Mercadorias).

²² Introduzido para permitir a liberdade do trânsito através de um território de Estado membro para outro usando um transporte (apenas são considerados para o efeito, os bens, Navios e outros meios de transporte credenciados. (paragrafo 1 do GATT 1994).

²³ Botswana, Burkina Faso, Burundi, República Centro Africana, Chade, Etiópia Lesoto, Malawi, Mali, Níger, Ruanda, Suazilândia, Uganda, Zâmbia e Zimbabué.

²⁴ Valor a ser depositado nos cofres das Alfândegas, a fim de cobrir o montante dos direitos e outras imposições aduaneiras em risco, sobre as mercadorias em trânsito, em caso delas entrarem no mercado nacional para o consumo final. Pode ser: através de:(i) Termo de responsabilidade que corresponde ao montante garantido pelo requerente, para pessoas singulares ou colectivas; (ii) Termo de responsabilidade para mercadorias destinadas a projectos de investimento do Estado, emitido por entidade competente; (iii) Carta de garantia, emitida por um banco ou instituição financeira idóneas; ou (iv) Título ou obrigação de tesouro.(DM n° 10/2002 de 30 de Janeiro).

3.3.1 Questões relacionadas com o Trânsito Internacional de Mercadorias

Moçambique é banhado pelo Oceano Indico, tendo uma responsabilidade enorme no escoamento de mercadorias diversas para os países do *interland*. Isto significa que os assuntos de trânsito aduaneiro são cruciais para este país. Existe um acordo sobre trânsito internacional entre os países da SADC, estando neste momento na fase piloto de implementação.

Dado que o país possui uma localização privilegiada (junto ao mar) foram desenvolvidos corredores especificamente para o trânsito internacional, nomeadamente, O Corredor de Maputo, que liga a República de Moçambique e a República da África do Sul e o Reino da Suazilândia, o Corredor da Beira, que liga a República de Malawi, Zâmbia e a República de Zimbabué e finalmente o Corredor de Nacala que liga a República de Malawi e a República Democrática de Congo.

Para as mercadorias consideradas de alto risco as Alfândegas tem feito o devido acompanhamento fiscal e existe um tempo limite definido para o trânsito de mercadorias, dentro do horário acordado entre as autoridades aduaneiras e a agência de trânsito.

As mercadorias em regime de trânsito internacional são passíveis de uma garantia num montante previsto por lei. Ao abrigo do regulamento de trânsito em vigor no país, o montante da garantia isolada é de 100% da receita em risco, conforme mostra a Tabela 2.

Tabela 2: Montante de garantias pagas por cada valor de Mercadorias

| Valor Aduaneiro das Mercadorias coberto pelas garantias (em Dólares Americanos) | Garantia Global (em Dólares Americanos) |
|---|---|
| Ate 500.000 | 50.000 |
| De 500.001 a 1.000.000 | 75.000 |
| De 1.000.001 a 2.000.000 | 150.000 |

Fonte: DM n° 10/2002 de 30 de Janeiro.

A verificação das mercadorias é feita na base de aplicação dos métodos de avaliação de risco, além da utilização do *scanner* (no porto de Maputo). Os selos e as marcas fixadas pelas autoridades aduaneiras estrangeiras são aceites nas operações de trânsito aduaneiro.

3.4 Nível de Entendimento do sector privado inquerido, sobre a Implementação das medidas de Facilitação do comércio em Moçambique

Esta secção pretende aferir, entre os importadores/exportadores, o seu nível de percepção sobre as medidas de FC relacionadas com os artigos V, VIII e X do GATT 1994, abordando assuntos relacionados com a liberdade no trânsito internacional, encargos e formalidades, procedimentos aduaneiro de recurso e também, indagar sobre as suas necessidades e prioridades em relação essas medidas.

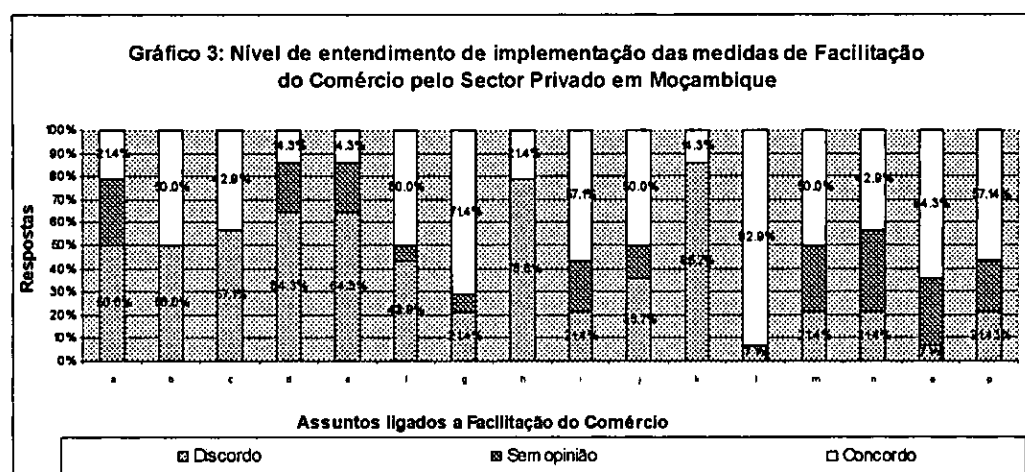
Como se pode notar no gráfico 4 abaixo, cerca de 50% dos respondentes entendem que o acesso e disponibilidade de informação é fraco, por esta razão foram unanimes em discordar com esta questão. Enquanto que 21.4% aceita que há disponibilidade e acessibilidade fácil da informação. Cerca de 50% dos inqueridos responderam que os regulamentos aduaneiros e os documentos necessários também não estão disponíveis. Os respondentes apontam ainda que as alterações dos regulamentos e dos requisitos não são disponibilizadas a tempo e convenientemente. Que as leis e regulamentos e decisões judiciais estejam a ser aplicados de forma uniforme, imparcial e de forma razoável (57.1%).

Em média, cerca de 14.7% dos respondentes não tem opinião sobre as medidas de Facilitação do Comércio, plasmados nos artigos do GATT 1994 em análise, pelo que pode se entender que há um *gap* entre a oferta e a capacidade de absorção de informação das PME.

Em Moçambique, existe um mecanismo formal e efectivo de consulta do sector privado para participar no processo de formulação de políticas a vários níveis e em diferentes formas. Mas, o sector privado entende que os seus comentários muitas vezes não são tomados em consideração. Consequentemente, os mecanismos não são muito efectivos, facto que leva que cerca de 64.3% dos respondentes discordem da existência de tais mecanismos, conforme mostra o gráfico 2 abaixo. Enquanto que 71.4% dos respondentes concordam que ainda continua excessiva a documentação exigida aos importadores e exportadores e isto consome muito tempo no processo de desembaraço de mercadorias, contrariamente a opinião de 21.4% dos respondentes.

Cerca 78.6% dos respondentes consideram que os direitos e outros encargos pagos pelos exportadores e importadores são razoáveis, da mesma maneira que concordam que as penalidades são reduzidas e razoáveis.

Segundo alguns respondentes (cerca de 50%) ainda se verificam pagamentos arbitrários e irregulares exigidos na liberalização de mercadorias. Contudo, 35.7% discordam com a existência deste problema, enquanto que 14.3% dos respondentes não tem opinião sobre o mesmo.



Fonte: Resultado da entrevista feita pelo autor (Setembro e Outubro de 2006).

Legenda

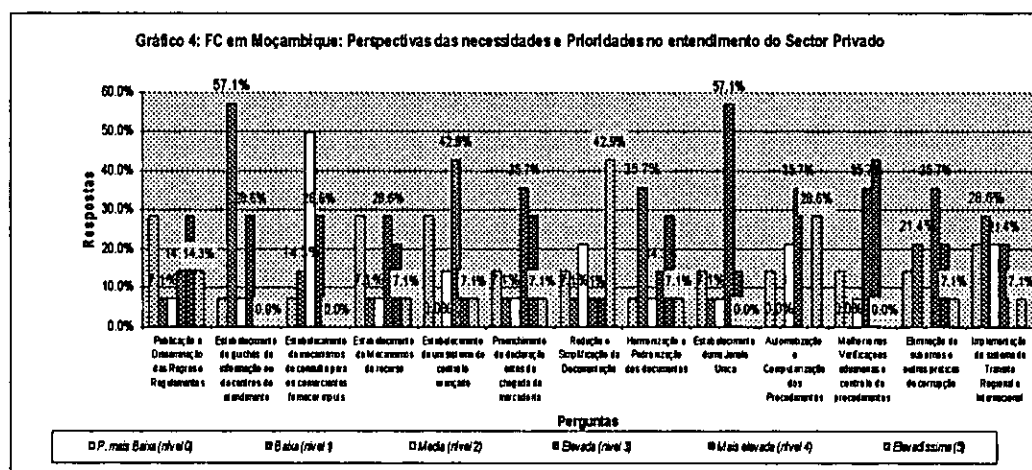
- a Os procedimentos e Regulamentos Aduaneiros publicamente disponíveis e acessíveis
- b Os encargos, regulamentos e procedimentos disponibilizados prontamente
- c As leis, regulamentos e decisões aplicados de forma uniforme
- d O recurso para os comerciantes está disponível e opera eficientemente
- e Existem mecanismos formais e efectivos de consulta para o sector privado
- f Existe um sistema efectivo de regras que permitem aos importadores, obter regras de classificação
- g A documentação exigida aos importadores/exportadores é excessiva
- h Os direitos e outros encargos pagos pelos exportadores e importadores são razoáveis
- i As penalidades estão reduzidas e são razoáveis
- j Pagamentos arbitrários e irregulares exigidos na liberalização de mercadorias
- k Facilidades de submissão da documentação às autoridades competentes
- l Redução do tempo de desembaraço de mercadorias pela informatização e automatização das Alfândegas e dos procedimentos
- m O tratamento de mercadorias em trânsito não é discriminatório
- n As mercadorias em trânsito são objecto de direitos e encargos razoáveis
- o Os regulamentos e procedimentos para mercadorias em trânsito são claramente definidos
- p As viaturas em trânsito são permitidas a usar rotas mais convenientes para o seu destino.

Do total dos respondentes 92.9% concordam que a redução do tempo de desembaraço de mercadorias pela informatização e automatização das Alfândegas e dos procedimentos são factores essenciais para a redução dos custos transaccionais.

No que diz respeito às questões relacionadas com o trânsito regional e internacional, 50% dos respondentes foram unânimes em afirmar que o tratamento de mercadorias em trânsito não é discriminatório sendo o mesmo sentimento expresso em relação aos regulamentos e procedimentos que são claramente definidos. Cerca de 57.1% dos respondentes concordam ainda que as viaturas em trânsito são permitidas a usar a rota mais conveniente para o seu destino, o que significa que não há obrigatoriedade do uso das rotas previamente destinadas pelo governo. Entretanto, 21.48% deles não concordam com a medida e 21.42% não têm opinião sobre o mesmo assunto.

3.4.1 Prioridades do Sector Privado na Facilitação do Comércio

De acordo com os resultados da pesquisa (ver o gráfico 3 abaixo), cerca de 42.9% inquiridos representando o sector privado, deu maior atenção à redução e simplificação da documentação ao classificá-la como elevadíssima. Enquanto que 14.3% apontam como prioridade mais baixa, a automatização e computarização dos procedimentos, assim como por exemplo, o uso dos sistemas electrónicos para os pagamentos de direitos e outros impostos. Como prioridade mais elevada, 57.1% dos respondentes indicaram o estabelecimento de guichés de informação ou de centros de atendimento, bem como a melhoria de coordenação entre as instituições envolvidas no processo de importação/exportação, particularmente nos documentos exigidos, através da criação de uma **Janela Única**, para a submissão única e colecção de todos os documentos comerciais.



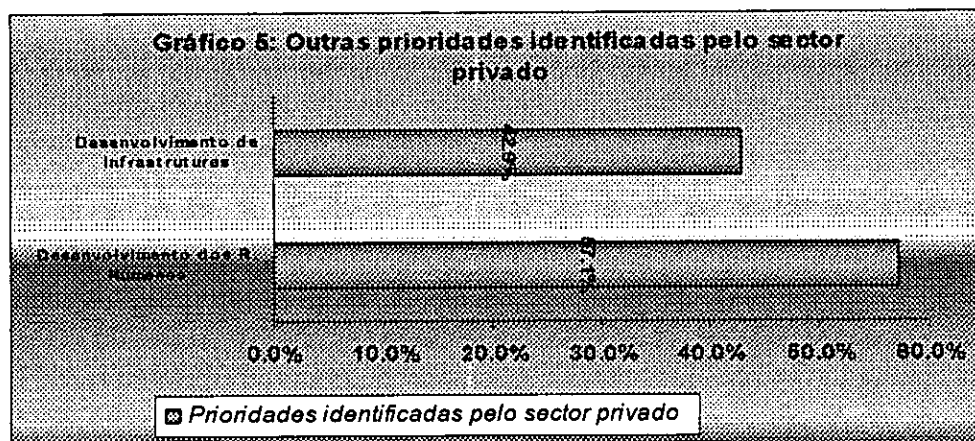
Fonte: Resultado da entrevista feita pelo autor (Setembro e Outubro de 2006).

Para 42.9% dos inqueridos, o estabelecimento de um sistema de regras avançadas afigura-se de prioridade elevada. O sector privado considera ainda que a implementação do sistema de Trânsito Regional e Internacional é também uma prioridade elevada. O regulamento actual de trânsito é considerado oneroso, por causa do valor de garantia que é exigido para cobrir o valor dos direitos aduaneiros em risco no território moçambicano, que é considerado elevado. Pois, o operador tem que ter outro valor para prestar a garantia noutros países.

Dos 70 respondentes inqueridos 35.7% consideram que os subornos e outras práticas de corrupção no seio dos funcionários aduaneiros envolvidos no desembaraço e libertação de mercadorias, ainda estão nos níveis assustadores, havendo necessidade de intensificar a redução ou mesmo a eliminação destas.

Cerca de 28.6% dos respondentes consideram que a publicação e disseminação de regras e regulamentos aduaneiros através da *Internet*, o estabelecimento de um sistema de controlo avançado para permitir aos importadores obter o valor aduaneiro, classificação pautal, e as regras de origem das mercadorias, o estabelecimento de mecanismos de recurso, seja a prioridade mais baixa.

Cerca de 57.7% dos inqueridos indicaram o desenvolvimento dos recursos humanos e os restantes no desenvolvimento das infra-estruturas, conforme mostra o gráfico 4 abaixo, com particular atenção para os recursos humanos.



Fonte: Resultado da entrevista feita pelo autor (Setembro e Outubro de 2006).

Os mesmos consideram que melhorias nestas áreas podem ajudar no despacho e libertação rápida das mercadorias, resultando na redução de custos adicionais que tem sido o maior problema para nos seus negócios.

3.4.2 Problemas identificados pelo sector privado na implementação das medidas de FC.

De acordo com os resultados de pesquisa demonstrados na tabela 3, cerca de 42.9% dos respondentes representando o sector privado considera que a verificação e a libertação de mercadorias como sendo as áreas mais problemáticas para exercer o negócio no país. Apesar da Ordem de Serviço, emitida pelas autoridades aduaneiras ter anunciado que as verificações seriam completados dentro de 2 horas, na verdade ainda levam mais tempo, sendo esta a área que o sector privado sofre custos extras.

Tabela 3: Problemas identificados pelo sector privado.

| Factor | Posição |
|---|---------|
| Verificação e libertação de mercadorias | 1 |
| Valor Aduaneiro | 2 |
| Classificação Pautal | 3 |
| Pagamento das Multas e de outros Encargos | 4 |

Fonte: Resultado da entrevista feita pelo autor (Setembro e Outubro de 2006).

A segunda área mais problemática apontada pelos resultados da pesquisa está relacionada com a Avaliação Aduaneira, seguida da Classificação Pautal das Mercadorias (42.8%). Segundo os inqueridos, apesar das Alfândegas terem adoptado o Acordo da OMA sobre Avaliação Aduaneira de Mercadorias, quase sempre as

facturas anexas aos despachos submetidos pelos importadores, não tem sido aceites pelos oficiais aduaneiro, usando o seu poder discricionário.

Do mesmo modo, considerando a falta de coordenação entre as Alfândegas e outros departamentos, a classificação tornar-se num problema, embora Moçambique tenha adoptado o Sistema Harmonizado de Codificação de Descrição de Mercadoria (HS). Isto resulta muitas vezes na correcção da classificação dessas mercadorias resultando no acréscimo dos valor a pagar ou mesmo considerar-se uma infracção fiscal que pode resultar na confiscação das mesmas e dos meios a favor da fazenda nacional.

Cerca de 42.9% dos respondentes consideram o pagamento das penas e outros encargos como sendo o terceiro problema no processo de importação/exportação de mercadorias. Eles consideram os pagamentos feitos pelo armazenamento, o estacionamento de viaturas na MPDC, a visualização da mercadoria nos contentores através do *Scanner* serem bastante onerosos.

Adicionando aos problemas anteriormente abrangidos pelo questionário, alguns respondentes indicaram problemas específicas dentro do país que tem resultado em custos extras no negócio. O sentimento do sector privado revela que no país há dificuldades no processo de importação/exportação, causadas pelos procedimentos e regulamentos internos. Assim, todos consideram que encontram dificuldades na sequência burocrática do percurso do despacho, desde o escrutino inicial até à saída das mercadorias. Segundo eles, há falta de transparência e imparcialidade na tomada de decisões por parte de alguns oficiais das Alfândegas. A existência da ITS nas estâncias aduaneiras faz com que haja demoras o processo de desembaraço de mercadorias nas Alfândegas.

3.5 Implicações para as Negociações da OMC sobre a Facilitação do Comércio

Nesta secção pretende-se compulsar sobre as prioridades das medidas de facilitação do comércio que deviam ser tomadas em consideração nas negociações em curso na Organização Mundial do Comércio.

3.5.1 Prioridades das Medidas de Facilitação do Comércio a serem consideradas para incluir no Acordo

O sector privado entende que em geral o estado actual de facilitação de comércio em Moçambique ainda está aquém dos níveis desejados, embora considerem que com mais empenho podia se alcançar algumas melhorias. Este sector não vê o estado actual da facilitação de comércio como problema sério para o comércio, pois, muitos problemas por eles enfrentado, são principalmente internos.

Moçambique ainda não fez nenhuma proposta para o Grupo de Negociações da OMC sobre a Facilitação de Comércio. Porém, as propostas submetidas por diferentes países individualmente ou em grupo sobre o assunto como parte das negociações, podem mostrar o impacto positivo e negativo no comércio de Moçambique, se de facto forem negociados. Embora o sector privado não tenha enfatizado a importância dos assuntos sobre o trânsito, os funcionários do governo entrevistados durante o estudo, tomam o trânsito como elemento crítico para facilitação do comércio em Moçambique.

O artigo V do GATT 1994 que fala do trânsito internacional de mercadorias é de particular relevância para Moçambique e para outros países do interior. Para facilitar o fluxo de mercadorias de e para um país do *hinterland*, vários meios de transporte deviam ser disponíveis. Assim, Moçambique devia, individualmente ou em grupo, fazer uma proposta para gozar do direito de trânsito aplicável às mercadorias transportadas por todos os meios de transporte incluindo oleodutos e linhas de transmissão.

O mesmo artigo garante a liberdade de trânsito por rotas mais conveniente para trânsito internacional. Não concede liberdade de trânsito por todas as rotas. Isto limita

a escolha dos países do interior. Ao mesmo tempo, não deveria a liberdade de trânsito ser vista apenas como um acesso para o mar. Os países do *hinterland* especialmente os PVD'S deveria lhes ser reservados o direito de escolher as rotas e meios de transporte. Além de mais, o país de trânsito deveriam garantir o tratamento nacional em todas as mercadorias em trânsito independentemente da rota e meio de transporte usado. As medidas de FC tidas para acelerar o desembaraço aduaneiro de mercadorias, tais como, os procedimentos de desembaraço antecipado, internacionalmente aceites, o desembaraço baseado na análise e avaliação de risco, etc., também deviam ser aplicados indiscriminadamente às mercadorias em trânsito.

O mesmo artigo garante o direito às partes contratantes, o movimento de mercadorias via território de um país de trânsito. Mas a definição dessa mercadorias ainda não está clara. Então, esta definição de mercadorias com larga cobertura devia incluir produtos tangíveis e intangíveis.

3.5.2 Propostas dos outros membros da OMC

Grande parte das propostas submetidas por países membros da OMC, contém assuntos que parte deles já estão em implementação em Moçambique. A tabela 4 abaixo, mostra o estágio actual das medidas de FC no país.

Tabela 4: Situação actual das medidas de FC em Moçambique.

| Principais Áreas abrangidas | Grupos de Medidas que abarcam essas Áreas | Situação em Moçambique |
|--|---|--|
| A. Publicação e Disponibilização de Informação | 1. Publicação de Regulamentos comerciais | √ |
| | 2. Publicação de Provisões sobre Penalidades | √. Por BR e OS |
| | 3. Publicação via Internet | √ |
| | a. Publicação na Internet dos elementos ligados ao Artigo X do GATT 1994 | X |
| | b. Publicação na Internet de Informação especial no contexto da sequencia dos procedimentos e outras exigências para importação de mercadorias num território do país membro (W/13) | √ |
| | 4. Notificação dos Regulamentos do Comercio | √ |
| B. Período de tempo que separa a Publicação da Implementação | 5. Estabelecimento de balcões de atendimento /SNEP/ Centros de Informação | X |
| | 1. Intervalo entre a Publicação e a entrada em vigor | √. Entre 15 a 30 dias |
| C. Consulta e Cometimento sobre novas regras e emendas | 1. Consultas iniciais e compromissos sobre novas regras e emendas | √. Com diversas associações económicas |
| | 2. Informação sobre o objectivo da Política | √ |
| D. Regras Avançadas | 1. Provisões de Regras Antecipadas | X |
| E. Procedimentos para o | 1. Direito de Recurso | √ |

| | | |
|--|---|---|
| Recurso | 2. Libertação de Mercadorias em processo de Recurso | √. Constituição de fiel depositário |
| F. Outras Medidas para elevar a Imparcialidade e Não-Discriminação | 1. Aplicação uniforme dos Regulamentos do Comércio | √ |
| | 2. Manutenção e reforço de Integridade e Conduta Ética entre os Oficiais Aduaneiros | √ Criado o Gabinete de Controlo Interno |
| | a. Estabelecimento do Código de Conduta | √. Implementação da Declaração de Arusha |
| | b. Sistema Informatizado para Reduzir/Eliminar Discrições | √. TIMS |
| | c. Sistema de Penalização | √. Previstos no Contencioso Aduaneiro |
| | d. Assistência Técnica para criar/Desenvolver capacidades para prevenir e Controlar os Oficiais Aduaneiros | √. Divisão de Formação dos R.H. da ATM |
| | e. Programa de Formação e Capacitação dos Funcionários | √. Regular, Anual ou Bienal e sempre que for necessário |
| | f. Mecanismos de Coordenação e Controlo | √. |
| G. Direitos e Outros Encargos ligados com importação e Exportação | 1. Disciplina Geral em Taxas de Direitos e Outros Encargos Impostos sobre ou ligadas com Importação e Exportação. | √. Todos são fixados por lei |
| | a. Parâmetros Específicos para Taxas e outros Encargos | √. |
| | b. Publicação/Notificação sobre taxas de Direitos/encargos | √. Por BR ou Ordem de Serviço |
| | c. Proibição de Exigência de Direitos/encargos não publicados | √ |
| | d. Período de Revisão de Direitos/encargos | √ |
| | e. Pagamentos automatizados | X |
| | 2. Redução/Minimização do número de diversidades de taxas/encargos | √ |
| H. Formalidades ligadas ao processo de Importação e Exportação | 1. Disciplina sobre as formalidades/procedimentos e Dados/Documentação exigida em conexão com Importação e Exportação | √ |
| | a. Não Discriminação | √ |
| | b. Período de Revisão de Formalidades e outras Exigências | √ |
| | c. Redução/Limitação das Formalidades e da Documentação exigida | √ |
| | d. Uso dos Padrões Internacionais | √ |
| | e. Código Aduaneiro Uniformizado | √ |
| | f. Aceitação de disponibilização de Informação comercial e das respectivas Cópias | √ |
| | g. Automatização | √. TIMS (RENA) |
| | h. Janela Única/ Única Submissão dos Documentos | X. Em estudo |
| | i. Eliminação de Inspeção Pré-Embarque | X. |
| | j. Dar mandato para o uso dos Despachantes Aduaneiros | √. |
| I. Missões Consulares | 1. Proibição de Exigência de Consules Comerciais | √. |
| J. Desembaraço e Libertação das Mercadorias | 1. Rápido Desembaraço e Libertação das Mercadorias | √ |
| | a. Inspeção Pré -Embarque | √. Tem lista negativa |
| | b. Procedimentos rápidos para remessas especiais | √. DUA |
| | c. Análise e Gestão de risco para Operadores autorizados | X |
| | d. Auditoria Pós - Desembaraço | √ |
| | e. Separar a Liberalização do Desembaraço | X |
| | 2. Estabelecimento e Publicação do tempo Médio de desembaraço e de libertação de Mercadorias | √. Ainda não é publicado |
| K. Cooperação de diferentes Agências nas fronteiras | 1. Coordenação das actividades entre as Instituições que operam nas fronteiras | √. Agricultura, Saúde, Polícia e Migração |
| L. Classificação Pautal | 1. Critérios e objectivos para classificação | √ |
| M. Assuntos relacionados com as Mercadorias em | 1. Fortalecer a Não - Discriminação | √ |
| | 2. Disciplinas sobre as Taxas e outros Encargos | √ |

| | | |
|--|--|---|
| Transito Internacional | a. Publicação das taxas, encargos e proibição de exigência daquelas que não foram publicadas | √. Através do BR ou Ordem de Serviço |
| | b. Actualização Periódica das taxas e encargos | √ |
| | c. Disciplina mais efectiva sobre encargos para mercadorias em trânsito | √ |
| | d. Troca permanente de informação entre as autoridades dos países vizinhos | √. Sempre que for necessário |
| | 3. Disciplina nas Formalidades e Documentos exigidos para trânsito | √ |
| | a. Actualização periódica | √ |
| | b. Redução e Simplificação | √. Em via de uso do SAD500 |
| | c. Harmonização e Padronização | √ |
| | d. Promoção de Acordos Regionais sobre Transito | √. SADC- ART |
| | e. Despacho simplificado para certas Mercadorias | √ |
| | f. Limitação de Controlos e Verificações | √. Uso do <i>Scanner</i> no Porto de Maputo |
| | g. Selagem | √ |
| | h. Cooperação e Coordenação sobre a Documentação exigida | √ |
| | i. Monitoria | √ |
| | j. Regime/Garantia do meio de Transporte definido | √ |
| | 4. Melhoria de Coordenação e Cooperação | √ |
| | a. Entre as Autoridades | √ |
| b. Entre as Autoridades e o Sector Privado | √ | |

Fonte: Autor, com base nos dados fornecidos pela Direcção de Políticas e Procedimentos da DGA, 2007.

Analisando o estágio actual de implementação das medidas de facilitação do comércio em Moçambique, como mostra a tabela acima no que diz respeito à publicação e disponibilização de informação, importa referir que ainda não foram publicados na página das Alfândegas, os aspectos ligados ao artigo X do GATT 1994. Também não foram ainda estabelecidos os balcões de atendimento nem centros de informações.

Não estão disponíveis provisões legais para o estabelecimento do sistema de regras de decisão antecipadas, do sistema de pagamento automatizado, bem como a eliminação das exigências de inspecção pré-embarque.

É de referir que as Alfândegas continuam a exigir que as mercadorias importadas/exportadas sejam libertadas depois de terminar todo o processo de desembaraço. Isto dá entender que não existe ainda a separação entre a liberalização do desembaraço aduaneiro.

Algumas propostas foram apresentadas pela Bolívia, Mongólia e Paraguai (TN/TF/28); Comissão Europeia (TN/TF/35); Peru (TN/TF/30) e pelo grupo Paraguai, Ruanda e Suíça (TN/TF/39)²⁵.

Estas propostas, podem ser implementadas num esforço básico, mas não como um compromisso assumido. A reciprocidade não deveria ser aceite pelos PVD'S e o tratamento diferenciado é necessário na implementação de algumas propostas. Outras propostas são mesmo inaceitáveis.

²⁵ <http://www.twinside.org.sg/title2/twninfo218.htm>

IV CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

4.1 Conclusão

A facilitação do comércio desempenha um papel importante para o crescimento do comércio internacional, na medida em que elimina barreiras invisíveis. Os artigos V, VIII e X do GATT 1994 fornecem a base para liberdade de trânsito, taxas e formalidades aduaneiras que serão aplicadas no processo de importação/exportação e na publicação e gestão dos regulamentos com vista a acelerar o movimento, e libertação de mercadorias (incluindo mercadorias em trânsito).

A quarta Conferência Ministerial da OMC realizada entre 9 e 11 de Novembro de 2001 em Doha—Qatar, incluiu a facilitação de comércio no seu pacote de programas de trabalho, conhecido como Programa de Desenvolvimento de Doha (DDA) ou *July Package*. Porém, criou uma divisão séria entre o Norte e Sul. Mas a adopção do pacote de Julho, aceite pelo Conselho Geral da OMC em Agosto de 2004, abriu caminho para as negociações sobre a facilitação do comércio.

Moçambique é também membro da OMC desde 1995. Contudo, como se pode perceber da comunidade dos comerciantes, a facilitação de comércio ainda constitui um problema neste país. Esta comunidade frisou que as políticas, e os procedimentos estabelecidos em relação a facilitação de comércio constituem um problema enorme, o que subentende que as reformas na área aduaneira devam continuar, com vista a se alcançar os níveis desejados

As principais áreas que necessitam de reformas incluem o desenvolvimento de recursos humanos e das infra-estruturas. A automatização dos serviços aduaneiros encontra-se numa fase adiantada, contudo muitas estâncias e postos fronteiriços, não possuem estes serviços. Há necessidade de estende-los para outras zonas mais recônditas.

No âmbito das negociações em curso OMC, várias propostas sobre as medidas de FC tem sido submetida para a apreciação pelo respectivo comité. No entanto, algumas

propostas a serem negociadas, podem ter implicação negativa nas relações comerciais de alguns países membros, incluindo Moçambique. Por exemplo, em Moçambique dar menos importância à documentação física pode não ser possível neste momento. Da mesma maneira a, introdução de libertação antecipada pode resultar em perdas significativa da receita numa altura em que sistema de auditoria pós-desembaraço ainda esta na sua fase embrionária.

Consequentemente, os países membros precisam de ser cautelosos e fazerem esforços combinados para alcançar um consenso na adopção das medidas essenciais da FC, por forma a que estas apresentem um benefício para todos e acessíveis para os países membros. Mas, na verdade não existe o *one size fits all* (uma medida que serve para todos). E dado aos constrangimentos de recursos nos Países em Desenvolvimento, a preocupação é maior na criação de capacidades para implementar medidas intensivas em capitais/tecnologias. Então, as medidas de FC serão negociadas considerando a assistência técnica e financeira necessárias.

4.1 Recomendações

Apesar de se notar melhorias significativas nos trabalhos das Alfândegas, há que resolver ainda muitos problemas persistentes, nomeadamente, proceder às correcções necessárias à legislação sobre avaliação aduaneira e rever o sistema de verificação e ajustamento dos casos suspeitos de subfacturação por forma a assegurar o cumprimento dos princípios do Acordo sobre Avaliação da OMC. Maior divulgação e disponibilização de manuais de interpretação da legislação para auxiliar o entendimento consentâneo da mesma, proceder-se à formação permanente tanto dos funcionários aduaneiros como dos importadores, a criação de condições logísticas e meios técnicos que facilitem o desembaraço rápido das mercadorias.

Aumentar os níveis de utilização dos sistemas electrónicos, na realização de tarefas diversas, tais como: a verificação da autenticidade dos certificados de origem, selecção e análise de risco, e dos pagamentos electrónicos, pois, estas acções irão permitir a redução do tempo de despacho e também libertação dos funcionários para fazer outras tarefas e ajudar significativamente na redução da possibilidade de ocorrência de casos de corrupção.

Maior disponibilização de informação actualizada na *Internet* para informar e educar o público o que significa destacar uma equipa de funcionários que se dedicará à manutenção da página. Proceder à introdução e implementação de pontos de contactos directos com os operadores económicos.

Uma vez todos os países da África Austral estão empenhados na implementação do *Documento de Trânsito Comum (SAD500)*, e todos os outros possuem o **ASYCUDA**, como o sistema automatizado de dados das alfândegas concebido pela **UNCTAD**, Moçambique encontrará sempre dificuldades na transmissão de dados, pelo facto deste utilizar o **TIMS**, que é incompatível com o **ASYCUDA**. Nestes termos, as Alfândegas de Moçambique devem aventar a possibilidade de aquisição de alguns programas *standards* de gestão de dados, de forma a possibilitar a troca destes com os seus vizinhos no presente e no futuro

As Alfândegas devem rever os procedimentos para o reembolso de direitos e de outras taxas, indevidamente pagos, para torná-los simples. Também devem encontrar formas de qualquer estância aduaneira estar ligada à base de dados central do Departamento da Pauta, Valor e Regimes aduaneiros, para permitir o acesso rápido pelos técnicos, em caso de necessidade de determinação do Valor aduaneiro duma certa mercadoria.

O *scanner* montado no porto de Maputo é uma das razões que os operadores económicos evocam como sinal de falta de confiança nas Alfândegas. Particularmente, são os custos que lhes inquietam e não o uso do *scanner* propriamente dito. As Alfândegas deverão trabalhar na educação do sector privado, resgatando deste modo a transparência neste projecto específico.

Os operadores económicos reconhecem que actualmente, o tempo de desembaraço situa-se entre 3 a 4 dias; 60% dos despachos são desembaraçados em 48 horas. Contudo, as Alfândegas deverão providenciar programas permanentes de assistência/educação (ex. seminários/*workshops*, literatura explicativa) visando educar as empresas de pequena e média escala sobre como proceder para o desembaraço de mercadorias.

BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS

Bibliografia

- Asia-Pacific Economic Co-operation (APEC). 2002. *Measuring the Impact of APEC Trade Facilitation on APC Economies: ACGE Analysis*. APEC Economic Committee, Bangkok.
- Asia Research and Training Network on Trade (ARNET): 2006. *Cost and Benefits of Implementing Trade Facilitation Measures under Negotiations at the WTO: an exploratory Survey*. WTO/WP nr. 3. January. Bangkok.
- Contencioso Aduaneiro, *II Curso de Capacitação para Instrutores e Escrivães das Alfândegas*, Junho 2004. Maputo.
- Direcção Geral das Alfandegas. 2006. *Boletim Informativo, no 9, ano 2*. Maputo
- ICA, CTA, CPI, RPED and African Private Sector Group (2003): *Mozambique Industrial Performance and Investment Climate*. World Bank, Geneva.
- Namburete, S. 2002. *Economia Internacional*, CEEI-ISRI, Maputo.
- Namburete, S. 2005. *OMC uma visão Africana*. Coimbra, Edições Almeida. SA.
- Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), 2004. *The costs of introducing trade facilitation measures*. WTO document G/C/W/434, Pont I.1, I.2, I.3, II.3 & II.1, II.4
- Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), 2003. *Trade facilitation Reform in Service of Development*. Working Party of the Trade Committee. TD/TC/WP2003 (21) (30 July) . Paris. OECD.
- Robson, P.1985. *Teoria Económica da Integração Internacional*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Subramanian, Uma and John Arnold.2001. *"Forging Sub-regional Links in Transportation and Logistics in South Asia"* January. Washington, D. C.: World Bank.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). 2001. *E-Commerce and Development Report*. UNCTAD, Geneva.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTD). 2005. *Statistical Profiles of the Least Developed Countries*, New York and Geneva.
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). 2001. *Compendium of Trade Facilitation Recommendations*. United Nation, Geneva
- Walkenhorst, Peter, and Tadashi Yasui. 2003. *"Quantitative Assessment of Benefits of Trade Facilitation"*TD/TC/WP2003 (31). (13 November). Paris.
- Wilson, John S. 2003. *Trade Facilitation: New Issues in Development Context*. Trade Note 12. Washington, D. C.: World Bank.
- World Trade Organization (WTO), TN/TF/W/16. *Communication from the World Customs Organization, WCO Self-Assessment Checklists for GATT Articles V, VIII and X*, 9 February 2005, Brussels.
- Zanamwe, G. 2005. *Trade Facilitation and the WTO: a critical analysis of proposals on trade facilitation and their implication for African countries*. TRALAC WP5/2005 (September).Pretoria.

Anexos

ANEXO I: LISTA DE AVALIAÇÃO DE MOÇAMBIQUE PARA AS NEGOCIAÇÕES SOBRE A FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO A NÍVEL DA OMC

(Uma versão simples desenvolvida pela OMC, baseada na lista de verificação da OMA)

| Perguntas | Respostas e Comentários Sim=1; Não=0 |
|--|---|
| <i>Assuntos relacionados com o artigo X (Publicação e Gestão de regulamentos comerciais)</i> | |
| Publicação/Disponibilização da Informação | |
| Estão publicados os seguintes itens? | |
| • Leis | |
| • Documentos necessários | |
| • Práticas operativas padronizadas | |
| • Tempo de desembaraço padronizado | |
| • Procedimentos aduaneiros especiais | |
| • Classificação pautal | |
| • Avaliação aduaneira | |
| • Isenções, proibições e restrições | |
| • Taxas de direitos e de outros impostos | |
| • Outros encargos | |
| • Arranjos administrativos e outros requisitos | |
| • Planos de gestão | |
| • Pauta | |
| • Decisões judiciais | |
| • Acordos celebrados com outros países | |
| Outras? | |
| | |
| Haverá alguma informação relevante, relacionada com as Alfândegas e o MIC disponível por via de Internet? | |
| Haverá alguma informação relevante, relacionada com as alfândegas e o MIC disponível: | |
| • Escritórios das Alfândegas | |
| • Embaixadas | |
| • Consulares | |
| • Repartições do comércio | |
| • Gabinetes do governo | |
| • Instituições públicas | |
| Outros? | |
| | |
| Haverá alguma informação relevante, relacionada com as alfândegas e o MIC disponível na língua inglesa, francesa ou espanhola? | |

| | |
|---|--|
| Haverá algum pagamento exigido pelas Alfândegas pela provisão da informação? | |
| Quando esses pagamentos são feitos, os custos limitam-se apenas ao serviço fornecido? | |
| Haverá informação relevante disponível para qualquer proposta de mudança de regras ou de novas exigências para as partes interessadas a serem tomadas em consideração? | |
| Será que as Alfândegas publicam todas as propostas de mudança ou de novas exigências que irão entrar em vigor? | |
| Será que o sector privado tem oportunidade para contribuir/desenvolver /influenciar/ perguntar sobre todas as propostas de mudanças sobre novas exigências que entrarão em vigor? | |
| Será que as Alfândegas têm encorajado o público e os operadores para comentarem sobre todas as propostas de mudanças que entrarão em vigor? | |
| | |
| As Alfândegas têm instalado os serviços de informação, tais como: | |
| • Balcão de atendimento aos clientes | |
| • Secção de informações | |
| • Contacto cliente/comerciante | |
| • Centro de chamadas | |
| Outros? | |
| | |
| Poder | |
| Existirá um sistema legislativo nacional que estabelece provisões apropriadas para limitar o poder das Alfândegas? | |
| Será que a legislação nacional estabelece o poder as Alfândegas dentro de um período específico? | |
| | |
| Será que as regras relativas aos procedimentos garantem oportunidade para recurso no sentido de se rever um processo judiciário? | |
| | |
| Será que a administração garante o limite do poder na: | |
| • Avaliação Aduaneira | |
| • Classificação Tarifária | |
| • Regras de origem | |
| • Outros propósitos aduaneiros? | |
| | |
| Recurso e Revisão dos processos | |
| A nível interno, haverá um mecanismo de recurso e revisão de processos estabelecido? | |
| A nível interno, haverá um mecanismo independente de recurso e revisão de processos? | |
| Haverão provisões estabelecidas para um recurso iniciado nas Alfândegas? | |

| | |
|--|--|
| Haverão provisões estabelecidas para um recurso posterior à uma autoridade independente das Alfândegas? | |
| Haverão provisões estabelecidas ao direito de um recurso final às autoridades judiciárias? | |
| Para os processos de recurso há um limite do período específico de tempo? | |
| Haverão bens libertos que aguardam os resultados de um recurso? | |
| Há confiança para outras formas de garantias exigidas? | |
| Gestão | |
| Ter-se-á estabelecido um sistema para monitorar e avaliar o desempenho das Alfândegas contra os padrões e/ou indicadores estabelecidos? | |
| Haverá um programa de formação estabelecido nas Alfândegas para os procedimentos de despacho aduaneiro de mercadorias? | |
| Todos os oficiais das Alfândegas estão formados em matérias de integridade? | |
| Haverá um código de conduta desenvolvido e implementado pelas Alfândegas? | |
| | |
| Sistemas e procedimentos | |
| As Alfândegas estão informatizadas? | |
| Haverá um preenchimento electrónico dos documentos? | |
| As Alfândegas e outras agências compartilham a informação electrónica? | |
| Os procedimentos de despacho de chegadas antecipadas são usados? | |
| As administrações garantem a liberalização/procedimentos de despacho para qualquer categoria de bens? | |
| As administrações têm especificado o valor mínimo ou o montante de direitos e taxas abaixo dos quais não serão exigidos direitos e outras taxas? | |
| Haverá procedimentos para o despacho de remessas urgentes? | |
| Os dados poderão ser submetidos antes da chegada dos bens? | |
| Os bens poderão ser libertos antes de se cumprir com todas as formalidades de despacho aduaneiro? | |
| Haverá alguma restrição em termos de peso ou valor para remessas urgentes? | |
| As administrações usam a análise de risco para determinar as mercadorias que deviam ser verificados? | |
| O sistema de controlo das Alfândegas inclui o controlo baseado na auditoria? | |
| As autoridades aduaneiras autorizam os operadores que com os seus registos satisfazem as condições para procedimentos especiais e simplificados? | |
| Para operadores autorizados: | |
| <ul style="list-style-type: none"> • As mercadorias podem ser libertas sobre a provisão de mínima informação com o despacho completo iniciado | |

| | |
|--|--|
| e finalizado subsequentemente? | |
| • Outras? | |
| | |
| Assuntos relacionados com o Artigo VIII (Encargo e Formalidades ligados à exportação e importação) | |
| Haverá um pagamento exigido pelas Administrações pelo fornecimento da informação aos comerciantes? | |
| Os encargos para as Alfândegas reflectem os custos dos trabalhos executados? | |
| Esses encargos são publicados? | |
| O montante? | |
| O tempo necessário? | |
| Entidade que impõe os encargos? | |
| Como é que o pagamento é feito? | |
| O montante dos encargos é publicado via Internet? | |
| | |
| Assuntos relacionados com o Artigo V (Liberdade no Trânsito Internacional das Mercadorias) | |
| Há já um sistema de trânsito internacional de mercadorias em implementação no país? | |
| Há um sistema de trânsito regional em implementação no país? | |
| O território aduaneiro encontra-se rodeado de outros países? | |
| Há corredores de trânsito estabelecidos dentro do território aduaneiro? | |
| Há uma rota de trânsito definida? | |
| Há uma rota de trânsito acordada em consulta com os operadores? | |
| Haverá um mau uso do sistema de trânsito no território aduaneiro? | |
| Há uma rota definida para o trânsito de todas as mercadorias de alto risco? | |
| As Alfândegas exigem a escolta de todas as mercadorias de alto risco? | |
| Há um tempo limite imposto às mercadorias em trânsito? | |
| | |
| Serão os Postos Fronteiriços e Estâncias Aduaneiras sustentáveis para as operações efectivas do trânsito internacional dentro do território aduaneiro? | |
| | |
| Haverá um horário coordenado com as outras administrações aduaneiras para o trânsito Internacional? | |
| O Controlo e outras responsabilidades na fronteira são coordenados com outras agências? | |
| Documentação | |
| A declaração de mercadorias é exigida para todas mercadorias? | |
| Há pagamento de alguma taxa ou encargo relativo ao trânsito aduaneiro? | |

| | |
|---|--|
| Há um sistema de garantias internacional em implementação na administração? | |
| A caução e/ou garantia é exigido para todas as mercadorias em trânsito? | |
| Há um depósito em numerário (<i>cash</i>) exigido para mercadorias em trânsito? | |
| Os seguros e/ou garantias são liquidados logo? (de imediato), da mesma maneira que a obrigação tem sido cumprida? | |
| Verificação | |
| As verificações das mercadorias em trânsito baseiam-se na aplicação dos métodos de avaliação de risco? | |
| Operadores autorizados | |
| Há procedimentos simplificados estabelecidos para consignatários autorizados envolvidos nos procedimentos de trânsito? | |
| Selagem | |
| Os selos e as marcas de identificação fixados pelas autoridades estrangeiras são aceites para as operações de trânsito aduaneiro? | |

Este questionário foi desenvolvido pela OMC baseado na lista de avaliação própria da OMA

ANEXO II : INQUÉRITO SUBMETIDO AO SECTOR PRIVADO

1. Entendimento do nível de implementação dos Artigos V, VIII e X do GATT 1994 em Moçambique.

Por favor indica o grau de concordância ou discordância para cada afirmação que se segue:

- 1.1 Operadores relevantes, procedimentos aduaneiros e regulamentos publicamente disponíveis e acessibilidade fácil:

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

- 1.2 A informação sobre os encargos, regulamentos e procedimentos são disponibilizados prontamente e convenientemente ao público.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

- 1.3 Leis, regulamentos e decisões são aplicadas de forma uniforme, imparcial e razoável.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

- 1.4 Um sistema para recurso dos comerciantes e/ou das decisões das autoridades aduaneiras está disponível e opera eficientemente.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

- 1.5 Existem mecanismos formais e efectivos de consulta do sector privado que permitem aos operadores comerciais comentar sobre as propostas de mudanças de procedimentos e regulamentos aduaneiros, antes da sua emissão e implementação.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

- 1.6 No terreno existe um sistema efectivo de regras que permitem aos importadores, obterem regras limitadas a áreas especificamente (ex. Classificação tarifária, valor aduaneiro, regras de origem).

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.7 A documentação exigida aos importadores/exportadores é excessiva e consome muito tempo.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.8 Em média, os direitos e outros encargos pagos pelos exportadores e importadores são razoáveis (isto é., São limitados aos serviços prestados pelas autoridades).

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.9 As penalidades e a boa minimização da violação dos regulamentos aduaneiros (ex., devido aos erros de digitação) são reduzidas e razoáveis.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.10 Pagamentos arbitrários e irregulares são sempre exigidos para o processo de liberalização das mercadorias nas Alfândegas.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.11 É fácil submeter a documentação comercial/aduaneira necessária às autoridades competentes para ser aprovada.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.12 A informatização e automatização das Alfândegas e dos procedimentos têm reduzido a média do tempo de desembaraço das mercadorias.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.13 O tratamento de mercadorias em trânsito não é discriminatório (isto é., as mercadorias importadas não são discriminadas com base na sua origem e/ou destino).

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.14 As mercadorias em trânsito são objecto de direitos e encargos razoáveis.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.15 Os regulamentos e procedimentos para mercadorias em trânsito são claramente definidos e amplamente disponíveis.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

1.16 As viaturas em trânsito são permitidas a usar a rota mais conveniente para o seu destino.

| Discordo vigorosamente | Discordo | Discordo levemente | Sem opinião | Concordo levemente | Concordo | Concordo plenamente |
|------------------------|----------|--------------------|-------------|--------------------|----------|---------------------|
| | | | | | | |

2. Em quais de todas as seguintes áreas encontra mais problemas (por favor seleccione 4 áreas mais problemáticas e organize-as pelo ranking de 1 a 4 (1=Mais problemático, 4=muito menos problemática).

- a) _____ Obter uma licença de importação
- b) _____ Classificação tarifária
- c) _____ Submissão dos documentos do despacho
- d) _____ Identificação da origem das mercadorias
- e) _____ Pagamento das penas e outros encargos
- f) _____ Valor aduaneiro
- g) _____ Exigências técnicas e fitossanitárias
- h) _____ Verificação e libertação das Mercadorias
- i) _____ Outros (por favor especifique)

.....

3. Há problemas e ineficiências relacionados com o comércio, regulamentos e procedimentos aduaneiros no país que resultem em custos significantes (ou perdas) no seu negócio? ___ Sim; ___ Não.

Se sim, por favor explique (quais são os custos da documentação comercial e constrangimentos resultantes dos regulamentos do comércio e das alfândegas, como percentagem do valor da transacção? Quais dos procedimentos e regulamento do comércio e das Alfândegas são mais onerosos no seu negócio? Como poderiam ser melhorados?

.....

4. Poderia enumerar todas as dificuldades que mais encontra na exportação/importação no país causadas pelos procedimentos e regulamentos internos ou dos procedimentos e regulamentos no país dos seus compradores (fornecedores)?

- a) _____ Maioritariamente dos procedimentos e regulamentos internos,
- b) _____ Maioritariamente dos procedimentos e regulamentos externos.

Por favor explique como são exigidos:

.....
.....
.....
.....

5. Identificando as necessidades e prioridades da facilitação comercial em Moçambique.

Por favor indique o nível de prioridades que seriam aceites pelo governo para cada uma das seguintes medidas, com vista à facilitação do comércio internacional a reduzir os custos nos seus negócios (*por favor leia as medidas antes de decidir sobre o nível de prioridade para cada uma delas: 0 = prioridade mais baixa; 1 = prioridade baixa; 2 = prioridade média; 3 = prioridade elevada; 4 = prioridade mais elevada; 5 = prioridade elevadíssima.*)

5.1 Publicação e Disseminação em tempo oportuno das regras e regulamentos (ex. através da Internet). __

5.2 Estabelecimento (ou melhoramento em termos de eficiência) de guichés de informações ou centros de atendimento para actualização de informação sobre os procedimentos comerciais. __

5.3 Estabelecimento (ou melhoramento em termos de eficiência) de mecanismos de consulta, através dos quais os comerciantes fornecem *inputs* sobre as novas propostas de emendas e regulamentos. __

5.4 Estabelecimento (ou melhoramento em termos de eficiência) dos mecanismos de recurso fora das autoridades aduaneiras ou agências relacionadas para os diferendos dos comerciantes nas decisões das Alfandegas e outras autoridades. __

5.5 Estabelecimento (ou melhoramento em termos de eficiência) de um sistema de controlo avançado, que permitirá aos importadores obter regras limitadas a certas áreas específicas (ex. Classificação tarifária, valor aduaneiro, regras de origem). __

5.6 Iniciar e, se possível terminar, o preenchimento da declaração, antes da chegada das mercadorias no território aduaneiro (baseado na submissão da declaração de mercadorias e outros documentos). __

5.7 Separar a liberalização dos procedimentos de despacho, isto é, permitir que as mercadorias sejam libertas antes de completar todas as formalidades aduaneiras. Redução e Simplificação da documentação exigida para importação e exportação. __

5.8 Harmonização e Padronização dos documentos exigidos, com base nos padrões internacionais. __

5.9 Melhoria da coordenação entre as instituições relevantes, particularmente nos documentos exigidos, ex. através de estabelecimento duma Janela Única para submissão única e colecção de todos documentos comerciais. __

5.10 Automatização e computadorização dos procedimentos, ex. Submissão e aprovação da declaração e do manifesto de carga, incluindo os pagamentos electrónicos de direitos e outros impostos devidos. __

5.11 Melhoria nas verificações aduaneiras e no controlo de procedimentos, exemplo, uso sistemático da análise do risco para determinar as mercadorias a serem examinadas, critérios claros para os canais verde e vermelho e para o canal especial para operadores autorizados, correio expressos. __

5.12 Eliminação do suborno e outras práticas de corrupção dos officias envolvidos no despacho e liberalização e mercadorias importadas. __

5.13 Implementação do sistema de trânsito Regional e Internacional baseado nos padrões e práticas internacionais. __

Outras (*por favor especifique*):

- a. Desenvolvimento de Recursos Humanos _____
- b. Desenvolvimento de Infra-estruturas _____

.....
.....
.....

ANEXO III: RESULTADOS DO INQUÉRITO SUBMETIDO AO SECTOR PRIVADO

Pergunta 1

| | 1,1 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 1,8 | 1,9 | 1,10 | 1,11 | 1,12 | 1,13 | 1,14 | 1,15 | 1,16 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Desordo Vigorante | 5,0 | 0,0 | 0,0 | 5,0 | 15,0 | 10,0 | 0,0 | 15,0 | 0,0 | 0,0 | 20,0 | 5,0 | 0,0 | 5,0 | 0,0 | 0,0 |
| Desordo | 30,0 | 25,0 | 35,0 | 30,0 | 20,0 | 20,0 | 10,0 | 30,0 | 15,0 | 25,0 | 35,0 | 0,0 | 5,0 | 10,0 | 5,0 | 15,0 |
| Desordo levemente | 0,0 | 10,0 | 5,0 | 10,0 | 10,0 | 0,0 | 5,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 5,0 | 0,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Sompeniao | 20,0 | 0,0 | 0,0 | 15,0 | 15,0 | 5,0 | 5,0 | 0,0 | 15,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 20,0 | 25,0 | 20,0 | 15,0 |
| Concordo Levemente | 0,0 | 20,0 | 10,0 | 5,0 | 0,0 | 30,0 | 15,0 | 10,0 | 20,0 | 20,0 | 0,0 | 10,0 | 25,0 | 5,0 | 15,0 | 0,0 |
| Concordo | 5,0 | 5,0 | 20,0 | 5,0 | 10,0 | 5,0 | 15,0 | 5,0 | 15,0 | 5,0 | 10,0 | 55,0 | 10,0 | 20,0 | 30,0 | 25,0 |
| Concordo plenamente | 10,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 20,0 | 0,0 | 5,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5,0 | 0,0 | 15,0 |
| Total | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 |

Pergunta 2

| | 2a | 2b | 2c | 2d | 2e | 2f | 2g | 2h | 2i |
|------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Primeiro Lugar | 5 | 20 | 0 | 0 | 0 | 30 | 15 | 0 | 0 |
| Segundo | 0 | 0 | 10 | 5 | 5 | 10 | 10 | 30 | 0 |
| Tercero | 0 | 20 | 5 | 0 | 10 | 10 | 5 | 20 | 0 |
| Quarto | 5 | 5 | 10 | 0 | 30 | 0 | 0 | 20 | 0 |
| Total dos Pontos | 10 | 45 | 25 | 5 | 45 | 50 | 30 | 70 | 0 |
| Pontuacao Media | 3 | 11 | 6 | 1 | 11 | 13 | 8 | 18 | 0 |

Pergunta 3

| | |
|--------------------------|----|
| 3.Sim/ha prolemas e inef | 50 |
| 3.Nao ha prolemas e inef | 20 |

Pergunta 4

| | |
|---------------------------|----|
| a)Dificuldades ligadas ad | 70 |
| b)Dificuldades ligadas ad | 0 |

Pergunta 5

| | 5,1 | 5,2 | 5,3 | 5,4 | 5,5 | 5,6 | 5,7 | 5,8 | 5,9 | 5,10 | 5,11 | 5,12 | 5,13 |
|-------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| P. mais Baixa (nivel 0) | 20 | 5 | 5 | 20 | 20 | 10 | 10 | 5 | 10 | 10 | 10 | 10 | 15 |
| Baixa (nivel 1) | 5 | 40 | 10 | 5 | 5 | 5 | 25 | 5 | 5 | 0 | 15 | 20 | 0 |
| Media (nivel 2) | 5 | 5 | 35 | 5 | 10 | 5 | 15 | 5 | 15 | 5 | 5 | 0 | 15 |
| Elevada (nivel 3) | 10 | 20 | 20 | 20 | 30 | 25 | 5 | 10 | 40 | 25 | 25 | 25 | 15 |
| Mais elevada (nivel 4) | 20 | 0 | 0 | 15 | 5 | 20 | 5 | 20 | 10 | 0 | 30 | 15 | 0 |
| Bevafissima (5) | 10 | 0 | 0 | 5 | 5 | 5 | 30 | 5 | 0 | 20 | 0 | 5 | 5 |
| Total | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |

Outros

| | 5,14a | 5,14b |
|------------------------|-------|-------|
| Mais elevada (nivel 4) | 30 | 5 |
| Bevafissima (5) | 10 | 25 |
| Total | 40 | 30 |

ANEXO IV: DADOS

| Ano | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Receita Aduaneira (mdc em Ml) | 1,450.6 | 1,733.4 | 2,529.3 | 5,748.0 | 4,387.8 | 5,405.6 | 6,444.2 | 7,265.3 | 8,898.4 | 10,796.1 |
| Produto Interno Bruto - PIB (mdc em Ml) | 42,859.3 | 48,274.3 | 51,913.2 | 58,354.6 | 76,544.9 | 96,883.5 | 113,902.5 | 133,510.4 | 153,040.6 | 185,695.7 |
| Porcentagem da Receita Aduaneira no PIB | 3.4% | 3.6% | 4.9% | 9.9% | 5.7% | 5.6% | 5.7% | 5.4% | 5.8% | 5.8% |

Fonte: Departamento de Análise e Previsão da DGA, 2006

| Ano | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---------------------------------|----------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Exportações (F.O.B) | 5,769.0 | 2,783.1 | 3,461.1 | 7,325.7 | 15,472.3 | 20,030.2 | 21,280.5 | 32,404.6 | 40,164.3 | 44,243.0 |
| Importações (F.O.B) | 10,823.0 | 5,575.9 | 8,688.1 | 22,139.0 | 25,216.7 | 32,576.9 | 29,048.8 | 45,015.1 | 55,424.1 | 62,851.0 |
| Receitas totais | 1,450.6 | 1,733.4 | 2,529.3 | 5,748.0 | 4,387.8 | 5,405.6 | 6,444.2 | 7,265.3 | 8,898.4 | 10,796.1 |
| Crescimento das Importações | -48.5% | 55.8% | 154.8% | 13.8% | 29.2% | -10.8% | 55.0% | 23.1% | 13.4% | |
| Crescimento das receitas totais | 19.5% | 45.9% | 127.3% | -23.7% | 23.2% | 19.2% | 12.7% | 22.5% | 21.3% | |

Fonte: Departamento de Análise e Previsão da DGA, 2006

ANEXO V: DESPACHOS ADUANEIRO (DS, DU, DUC E SAD500/GUIA DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA)

0
1
2
3
4
5
6
7
8
9

| SAD 500 - CUSTOMS DECLARATION FORM | | | | | | 1. DECLARATION | | A. OFFICE OF DESTINATION OR DEPARTURE | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|--|------------------------|--|---|--|---------------------------------------|--|---------------------------|--|--|--|-----------------------|--|-------------------|--|-------------------------|--|----------------------|--|
| 2. EXPORTER/CONSIGNOR TIN BSC | | | | | | 3. FORMS | | 4. REGISTRATION NO. | | OFFICE CODE | | MANIFEST NUMBER | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | 5. ITEMS | | 6. ASSESSMENT NO AND DATE | | 7. DECLARANT REFERENCE NO. | | RECEIPT NO. & DATE | | | | | | | |
| 8. IMPORTER/CONSIGNEE TIN BSC | | | | | | 9. COE | | 10. COO | | 11. COD | | 13A. INVOICE NO. AND DATE | | | | | | | | | |
| | | | | | | 15. COE | | 16. COO | | 17. COD | | 17A. OWNER CODE | | 17B. REBATE USER CODE | | | | | | | |
| 14. DECLARANT/AGENT TIN | | | | | | 20. DELIVERY TERMS | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18. IDENTIFICATION, DATE AND NATIONALITY OF TRANSPORT AT ARRIVAL | | | | | | 19. CONTAINER | | | | | | 22. CURRENCY AND TOTAL VALUE | | 23. RATE OF EXCHANGE | | | | | | | |
| 21. IDENTIFICATION, DATE AND NATIONALITY OF TRANSPORT AT FRONTIER | | | | | | 28. FINANCIAL DATA | | | | 24. OTHER COSTS DETAILS | | | | | | | | | | | |
| 25. TMP | | 26. TMI | | 27. PLACE OF DISCHARGE | | 28. FINANCIAL DATA | | | | Currency | | | | Amount | | | | | | | |
| 28. COE | | 30. LOCATION OF GOODS | | | | | | | | FREIGHT | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | INSURANCE | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | OTHER COST | | | | | | | | | | | |
| 31. PACKAGES AND DESCRIPTION OF GOODS MARKS AND NUMBERS NUMBER & TYPE OF PACKAGES CONTAINER NUMBERS DESCRIPTION | | | | | | 32. ITEM NO. | | 33. COMMODITY CODE | | | | 34. COC | | 35. GROSS MASS (KGS) | | 36. PREFERENCE | | | | | |
| | | | | | | 37. CPC | | 38. NET MASS (KGS) | | 39. QUOTA | | 40. SUMMARY DECLARATION / PREVIOUS DOC | | | | 41. SUPP. UNITS | | 42. CUSTOMS VALUE (FCY) | | 43. V.M | |
| | | | | | | 44. ADDITIONAL INFORMATION / PRODUCED DOCUMENTS | | | | | | LICENCE NUMBER | | DEDUCTED VALUE | | DEDUCTED QUANTITY | | EX WAREHOUSE CODE | | 45. OTHER QUANTITIES | |
| 47. CALCULATION OF DUTIES AND TAXES | | | | | | REMOVAL IN BOND (R.I.B.) NO, DATE & OFFICE | | REBATE CODE | | 46. STATISTICAL VALUE | | | | | | | | | | | |
| TYPE | | DUTY/TAX BASE | | RATE | | AMOUNT | | MP | | 48. ACCOUNT CODE | | 49. IDENTIFICATION OF WAREHOUSE/TIME LIMIT | | | | | | | | | |
| TOTAL → | | | | | | SUMMARY OF TOTAL DUTIES AND TAXES | | | | TOTAL DUTIES & TAXES | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | AMOUNT OVERPAID | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | AMOUNT UNDERPAID | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | OTHER | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | TOTAL PAYABLE | | | | | | | | | | | |
| GUARANTEE | | Code | | Amount | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ITEM SEGMENT

DECLARATION

I, _____ the undersigned of _____

being the _____ (agent) hereby declare that the particulars herein are true and correct and comply with the provisions of the Customs and Excise Act.

Signature _____ LD number _____ Date _____

FOR OFFICIAL USE



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DO PLANO E FINANÇAS
DIRECÇÃO GERAL DAS ALFÂNDEGAS

ANEXO IV

DESPACHO SIMPLIFICADO

Esta declaração é usada somente para bens pessoais dos viajantes, que excedam a "franquia".
 This declaration is only for travellers' personal goods exceeding "duty free allowance".

USO OFICIAL / OFFICIAL USE

| | | | |
|--|-----|------------------------------------|-----------------------------|
| Nome do viajante (Nome de acordo com o passaporte) Traveller (Name shown in passport) | | Estância Aduaneira N° | |
| Passaporte / Passport | Nr. | Validade / Validity | Nacionalidade / Nationality |
| País de procedência / Country of departure | | 5. Data de entrada / Date of entry | |

3. Meio de transporte / Method of transport

Referência do transporte (matrícula, nr. voo, etc.)
Transport reference (req'r nr, flight, etc.)

| BENS DE CONSUMO A IMPORTAR / GOODS TO IMPORT | | | | | | |
|---|-----------------------------|--|--------------------------------------|---|--------------------------------------|---|
| Descrição dos bens / Description of goods | Quant. / Unid. / Qty / Unit | Valor na moeda de compra / Value in currency of purchase [A] | Taxa agregada(%) / Aggregate Tax [B] | A pagar na moeda de compra / Payment due in currency of purchase [C] [A] x [B] / 100 | | |
| Artigos de mercearia / Groceries | | | 46 % | | | |
| Refrigerantes / Soft drinks | | | 46 % | | | |
| Cerveja / Beer | | | 105 % | | | |
| Vinhos / Wines | | | 105 % | | | |
| Outras bebidas alcoólicas / Other alcoholic beverages | | | 141 % | | | |
| Tabaco / Tobacco | | | 141 % | | | |
| Perfumes / Perfumes | | | 90 % | | | |
| Vestuário, Calçado / Clothing, Footwear | | | 46 % | | | |
| Móveis / Furniture | | | 46 % | | | |
| Peças, Partes / Parts, Spare parts | | | 26 % | | | |
| OUTROS BENS / OTHER GOODS | | Código Pautal / Tariff Code | Quant. / Unid. / Qty / Unit | Valor na moeda de compra / Value in currency of purchase [A] | Taxa agregada(%) / Aggregate Tax [B] | A pagar na moeda de compra / Payment due in currency of purchase [C] [A] x [B] / 100 |
| Descrição dos bens / Description of goods | | | | | | |

Descrições complementares dos bens: Características dos bens, quantidades, marcas, modelos etc.
 Complementary description: Characteristics, quantities, brands, models, etc.

| | | |
|--|-----------------------------------|-----------|
| 8. Moeda de compra - Currency of purchase | 9. Taxa de câmbio - Exchange rate | |
| Total dos impostos na moeda de compra - Total duty in currency of purchase [8 C] | | |
| Total impostos em MTS - Total Duty in MTS ([10] x [9]) | | |
| 12. Imposto de selo - Stamp Duty | | 50,000,00 |
| Impressos - Forms fee | | 5,000,00 |
| 4. TOTAL A PAGAR - TOTAL TO PAY ([11] + [12] + [13]) | | |

AVISO / WARNING

O NÃO CUMPRIMENTO DA LEI ADUANEIRA PODERÁ RESULTAR EM PENALIDADES INCLUINDO A APREENSÃO DA MERCADORIA
 FAILURE TO COMPLY WITH CUSTOMS LAW MAY RESULT IN PENALTIES OR FORFEITURE OF THE GOODS

DECLARAÇÃO (DECLARATION)

abaixo assinado, declaro que as informações contidas neste documento são correctas
 I, the undersigned, declare that the information contained in this document is correct and in accordance with Customs Law.

Assinatura / Signature _____ Data/Date _____ / _____

USO OFICIAL / OFFICIAL USE

| | | |
|--------------|--------------------|-------------------|
| EXAME | VERIFICAÇÃO | TESOUREIRO |
| Assinatura | Assinatura | Carimbo |
| Nome | Nome | Assinatura |
| | | Nome |



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
 MINISTÉRIO DO PLANO E FINANÇAS
 DIRECÇÃO GERAL DAS ALFÂNDEGAS

DOCUMENTO ÚNICO

ANEXO III

DU DU ABREVIADO

Página 1 de ____

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|------------------------|---|--|--|--|------------------------------|------------------------------|---|--|------------------------------|--|--|---------------------|--|--|
| 1. Fornecedor / Exportador | | Nº Contribuinte | | 2. Estância | | 3. Regime | | 4. Fronteira (entrada/saída) | | Nº Processo/Data | | | | | | | |
| | | | | 5. Manifesto | | 6. Data chegada/partida | | | | Nº Recibo/data | | | | | | | |
| | | | | 7. Nº doc transporte | | 8. Nº de registo do meio de transporte (contramarca) | | | | Carimbo | | | | | | | |
| 9. Consignatário/Importador | | Nº Contribuinte | | 10. Total posições pautais | | 11. Nº total de volumes | | | | 14. Porto de destino | | | | | | | |
| | | Nº Importador | | 12. País embarque | | 13. Nº da conta de pagamento | | | | 17. Nº de segurança da garantia | | | | | | | |
| | | | | 15. Nº da garantia | | 16. Montante da garantia | | | | 21. Método de avaliação | | | | | | | |
| | | | | 19. 1º Destino | | 20. Referência do declarante | | | | 23. País de destino final | | | | | | | |
| 18. Declarante | | | | 22. Forma de pagamento e referências adicionais | | | | | | 29. Período previsto no armazém/trânsito | | | | | | | |
| 24. Meio de transporte | | 25. Nacionalidade | | 26. Local descarga/carga | | 27. Condições entrega | | 28. Método Pag./Fundo | | 34. Países de trânsito por ordem sequencial | | | | | | | |
| 30. Localização das mercadorias | | | | 31. Regime e nº armazém | | 32. Outra informação | | | | 38. Número do TMS | | | | | | | |
| 33. Proprietário do veículo / condutor | | | | 35. Números dos selos | | 36. Peso bruto kg | | 37. Outros | | 44 Ref. de outras licenças | | | | | | | |
| 39. Nº da isenção/data | | 40. Código da isenção | | 41. Base legal | | 42. Refª da cobertura cambial | | 43. Refª do "procurement" | | | | | | | | | |
| A. Marcas e números - Nº contentores | | | B. Cod. procedim. alf. | | | C. Código pautal | | | D. Peso líquido | | | F. Moeda externa (ME) | | | | | |
| | | | G. Taxa de câmbio | | | H. Valor FOB da factura em ME | | | J. Frete em ME | | | K. Seguro em ME | | | | | |
| E. Descrição da mercadoria | | | Quantidade | | | L. Outros custos | | | M. Valor CIF em ME | | | N. Valor CIF em Meticais | | | | | |
| | | | | | | O. Valor aduaneiro CIF em meticais | | | P. Tipo de volumes | | | Q. Nº de volumes | | | R. Unidade / Classe | | |
| | | | | | | S. 1ª Quantidade suplementar | | | T. 2ª Quantidade suplementar | | | U. País de origem | | | V. Código de acordo | | |
| W. Documento anterior | | | | X. Detalhes da licença | | | | Z. Documentos anexos | | | | | | | | | |
| AA. IMPOSTOS | | | | BB. TAXA | | | | CC. VALOR DEVIDO - METICAIS | | | | DD. VALOR A PAGAR - METICAIS | | | | | |
| i. Direitos aduaneiros | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Imposto de consumo específico | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| iii. IVA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| iv. Sobretaxa | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| v. TSA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| EE. VALOR ADUANEIRO EM METICAIS | | | | | | | | TESOURARIA | | | | | | | | | |
| FF. Impostos | | | | GG. VALOR A PAGAR - METICAIS | | | | Carimbo | | | | | | | | | |
| i. Direitos aduaneiros | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ii. Imposto de consumo específico | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| iii. IVA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| iv. Sobretaxa | | | | | | | | | | | | Data e hora | | | | | |
| v. TSA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| vi. Imposto de selo | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| vii. Outros impostos ou taxas | | | | | | | | | | | | Nome e Apellido | | | | | |
| HH. Total | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| II. Total por extenso | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DECLARAÇÃO | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eu _____ abaixo assinado importador/exportador ou seu representante declaro que as informações contidas neste documento e em quaisquer outros documentos anexos estão correctas e de acordo com a Lei Aduaneira | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Assinatura e data: _____ | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ANEXO VI: LISTA DOS ENTREVISTADOS

1. Agonias Macie - Chefe do Departamento de Acordos Multilaterais no MIC, entrevistado no seu gabinete de serviço em Maputo, no dia 18/10/2006.
2. Anchura Urcy - Chefe do Departamento de Pauta e Valor Aduaneiro na DGA, entrevistada no seu gabinete de serviço em Maputo, no dia 16/10/2006.
3. Arnaldo Guibunda - Despachante Aduaneiro, entrevistado no seu escritório de trabalho em Maputo, no dia 16/10/2006.
4. Daniel Tovela - Chefe da Fronteira de R. Garcia - Alfandegas, entrevistado no seu gabinete de serviço em Ressano Garcia, no dia 21/10/2006.
5. Fernando Anselmo - Chefe do Departamento de Políticas e Procedimentos na DGA, entrevistado no seu gabinete de serviço em Maputo, no dia 18/10/2006.
6. Gama Afonso - Despachante Aduaneiro, entrevistado no seu escritório de trabalho em Maputo, no dia 16/10/2006.
7. Gracinda Mathe - Chefe da Fronteira de Namaacha – Alfandegas, entrevistada no seu gabinete de serviço em Namaacha, no dia 21/10/2006.
8. Guilherme Mambo - Director de Informática e Estatísticas da DGA, entrevistado no seu gabinete de serviço em Maputo, no dia 20/11/2006.
9. Horácio Simão - Director de Políticas e Procedimentos na DGA, entrevistado no seu gabinete de serviço em Maputo, no dia 22/11/2006.
10. Maria Albertina - Chefe do Departamento de Relações Internacionais no MIC, entrevistada no seu gabinete de serviço em Maputo, no dia 30/11/2006.
11. Susana Raimundo - Chefe do Departamento de Cooperação Internacional da DGA entrevistada no seu gabinete de serviço em Maputo, no dia 01/12/2006.

Referências na Internet

- http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes-sp/TN09_Transp.Martimo.pdf. 21 Jul.06
- <http://www.twinside.org.sg/title2/twninfo218.htm>. 23 Jul.06
- http://www.wcoomd.org/ie/wto/WTO%20Doc%20list_59.htm. 23 Jul.06
- <http://www.uneca.org/era2004/chap5.pdf>. 27 Jul.06
- OECD. <http://www.oecd.org/ech/tradepolicy>. 28 Jul.06
- SADC. 2005. <http://www.sadc.int/>. 20 Agosto.06
- UNLK. 2005. <http://www.unece.org>. 24 Agosto.06
- ARNET. 2005. *Trade Facilitation Research Effort, Study for Research Team Members*, documento obtido na página www.artnetontrade.org. 2 Set 06