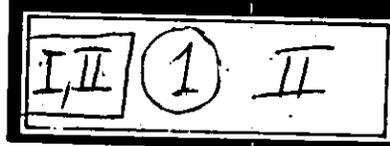


ECO
156

CO-156



Papelório, Demoras e Corrupção?

Avaliação da Organização e Procedimentos na Alfândega do Porto de Maputo

Bento Filipe Chimole

Maputo, Julho de 1997

Trabalho de Licenciatura em Economia
Faculdade de Economia
Universidade Eduardo Mondlane

R.F. 23830

Declaração

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

Bento Filipe Lohmann 31 de Julho de 1997

Aprovação do Juri

Este trabalho foi aprovado com 13 valores no dia 7 de Agosto de 1997 por nós, membros do juri examinador da Universidade Eduardo Mondlane.

Miquelina Meneses
Dr.^a Miquelina Meneses

Alfredo Zucule
Dr. Alfredo Zucule

Peter Coughlin
Dr. Peter Coughlin

a Eufrása e Celso

Índice

Agradecimentos	v
Sumário	vi
Introdução	1
Contexto	
Abertura Económica de Moçambique	1
Organização da Alfândega do Porto de Maputo	2
Quadro Teórico	
A Burocratização das Instituições	4
Comparação Internacional: O Novo Sistema no Brasil	7
Questões a Estudar	11
Metodologia	11
Análise	
Documentos Exigidos Para Desalfandegar Mercadorias	14
Procedimentos Alfandegários	18
Tempo Necessário Para Desalfandegar Mercadorias no Porto de Maputo	21
Aplicação das Taxas	23
Infracções Fiscais na Alfândega de Maputo	25
Arquivo e Organização dos Processos de Navios na Alfândega	26
Conclusões	27
Recomendações	28
Anexos	30
Referências	69

Agradecimentos

Para a realização deste trabalho recebi muito apoio de várias fontes. O meu supervisor Dr. Peter Coughlin apoiou-me incondicionalmente nas diversas etapas, tanto material como intelectualmente. A Direcção da Alfândega de Maputo autorizou-me recolher dados e os funcionários do terminal marítimo do porto de Maputo cooperaram bem e tiveram simpatia comigo durante a recolha de dados. A minha família deu-me um grande apoio moral e muita compreensão durante o tempo que me distanciei dela. A todos eles estou muito grato.

Sumário

O porto de Maputo é uma das vias nacionais pela qual o país realiza as suas importações e exportações assim como as dos países da região. Lá, todos os bens passam pela alfândega do porto de Maputo, a instituição fiscalizadora que arrecada os direitos devidos pelas mercadorias que entram ou saem do país. Infelizmente, a alfândega do porto de Maputo está altamente burocratizada, o que origina demoras, contrabando e corrupção na importação de mercadorias. O número de documentos exigidos é elevado e podia ser reduzido; os procedimentos são muitos e podiam ser simplificados e as taxas são mal aplicadas.

Para avaliar a organização e os procedimentos alfandegários, analisei uma amostra de 5% das importações de 1995, tendo seleccionado aleatoriamente 150 processos divididos em cinco classes de mercadorias: bens de consumo, matéria-prima, equipamento industrial, viaturas e aparelhagem audiovisual.

Na importação de mercadorias no porto de Maputo, 9 a 10 documentos são exigidos pela alfândega. Estes documentos são obtidos em instituições diferentes e 46% da informação exigida neles é repetitiva, obrigando o importador a prestar a mesma informação muitas vezes. Algumas informações são até irrelevantes e devem ser suprimidas. Numa proposta de curto prazo — antes da informatização inteira prevista pela nova gestão da alfândega, a *Crown Agents*, deve haver somente quatro dos nove documentos previstos. Os cinco ou seis devem ser consolidados num único documento para minimizar o papelório. Pior ainda uma parte destes documentos leva demasiados carimbos, mais de 30 por cada processo.

Para além de ser vasta, uma parte da documentação exigida aparece selada, por exemplo, o despacho de importação, o verbete do veículo e o conhecimento de embarque. A obrigação de selar os documentos só agrava a burocracia, pois perde-se tempo em ir procurar e colar selos uma vez que o local onde se vende selos é distante do despachante ou da alfândega. Dado que a documentação requerida pela alfândega é vasta e, segundo a amostra, **ninguém** a apresenta na sua totalidade, é imperioso redefinir e limitar os documentos que são estritamente necessários na importação de mercadorias.

Os procedimentos alfandegários são muitos e complexos. O importador tem de dar 28 passos e, conseqüentemente, sofre grandes demoras, em média 47 dias, para desalfandegar mercadorias. Alguns dos passos são irrelevantes e podiam ser eliminados — por exemplo, múltiplos carimbos e sistemas de numeração dos processos e passos redundantes no piquete.

Na secção de contagem, o despacho é numerado, faz-se o arquivo dos BRIs, regista-se a informação contida nos despachos e dá se baixas nos mesmos. Na secção da receita (isto não é a tesouraria), o despacho leva mais um carimbo, coloca-se o número da receita e assina-se o formulário. Ao carimbar-se o verso do CRF, faz-se o registo dos valores pagos e protocola-se para o piquete da alfândega. Não há necessidade de se colocar tantos números porque se for para identificar o processo bastaria o número de ordem que o boletim de despacho leva. Pior ainda esta informação não é usada posteriormente. Os BRIs nem sempre são arquivados, pois têm por vezes uma validade de seis meses pelo que, no fim da sua validade, poderiam estar anexados no último processo de importação.

As taxas são mal aplicadas, o que resulta em grandes perdas de receitas. Na amostra estudada, o número de casos de subestimações dos direitos representam 3% de todas as importações dos cinco produtos, 1995. As perdas são ainda maiores, pois na alfândega de Maputo registam-se muitas infracções fiscais — contrabando, transgressões, subfacturação e outros descaminhos. No global as subestimações foram 119.6 biliões de meticais.

A médio prazo, a alfândega do porto de Maputo deve fazer transformações profundas para eliminar as barreiras burocráticas, o papelório, a corrupção, as transgressões, o contrabando, os descaminhos e os erros de cálculo na taxação. A via para tal é a informatização de toda a actividade da alfândega. Com a informatização seria possível reduzir o contacto entre os funcionários da alfândega e o importador e, conseqüentemente, os focos da corrupção. Dos numerosos documentos envolvidos na importação agora, apenas seriam necessários dois num sistema informatizado: o conhecimento da carga e a factura comercial. Os despachantes oficiais não se deslocariam tanto; os seus custos reduzir-se-iam; e, por conseguinte, as taxas a cobrarem aos seus clientes também declinariam. Com insumos e produtos mais baratos, todo o país seria mais eficiente.

Introdução

Embora as receitas fiscais são a principal fonte de receitas do Governo de Moçambique, uma boa parte destas não está ser a cobrada. O excessivo esquema burocrático nas importações origina grandes demoras no levantamento das mercadorias e facilita a subfacturação e evasão fiscal. A alfândega arrecada os direitos devidos pelas mercadorias que entram ou saiem do país, fiscaliza a entrada e saída de todas as mercadorias e cobra outras imposições. Mas a alfândega está fortemente burocratizada e, por vezes, corrupta.

Por isso, o presente estudo avalia a organização da alfândega do porto de Maputo e os procedimentos para desalfandegar mercadorias. No fim, apresenta conclusões e recomendações para que os nós de estrangulamento que prejudicam a alfândega, o porto e, em última instância, o país, sejam removidos.

Contexto

Abertura Económica de Moçambique

Em Moçambique, a abertura económica poder-se-á considerar como sendo grande na medida em que há uma tendência de aumentar o rácio de importações sobre a produção interna. Com a introdução do Programa de Reabilitação Económica em 1987, a taxa de abertura, definida como o rácio das importações ao produto interno bruto, comparada com o ano anterior aumentou em 33%, o que significa que o país passou a importar mais graças à injeção financeira preconizada nos pacotes do Fundo Monetário Internacional. Foi alarmante, contudo, que a partir de 1988, o ano seguinte ao da introdução do programa, o país passou a importar mais do que a metade da sua produção interna, o que revela não só uma grande abertura com o exterior mas também uma maior dependência do país à produção externa (Tabela 1).

Moçambique tem uma economia aberta e realiza operações comerciais internacionais. O porto de Maputo é uma das vias nacionais pela qual o país realiza as suas importações e exportações assim como as dos países da região, em particular os do *hinterland*.

Embora o porto de Maputo possua vantagens comparativas naturais em relação aos seus concorrentes regionais no que concerne as distâncias até aos pontos de produção e consumo na região, a sua localização não é suficiente para que tenha uma maior procura por parte dos armadores. Para a eficiência do porto no manuseamento de mercadorias na importação e exportação, outras instituições intervêm durante a estadia de navios, podendo estas condicionarem o embarque ou desembarque de mercadorias. São entre outras as seguintes as referidas instituições:

- Migração;
- Alfândegas;
- O Ministério da Saúde;
- Permar;¹
- Meteorologia; e
- Emodraga²

O porto de Maputo serve de elo de ligação entre o mar e a terra no comércio internacional dos países da região, a África do sul (região nordeste), Zimbabwe, Suazilândia, Botswana e Zâmbia. É servido por uma rede ferroviária: a linha de Ressano Garcia para a África do sul; a linha de Goba para a Suazilândia; e a linha do Limpopo para o Zimbabwe. Assim, qualquer ineficiência no funcionamento do porto de Maputo afecta não só a economia nacional como também da região.

Tabela 1. Importações/PIB (%)

	Importações/PIB
1985	14.2
1986	14.4
1987	47.8
1988	65.0
1989	67.5
1990	65.5
1991	69.8
1992	75.5
1993	73.8
1994	79.0
1995	65.0
1996	n.d. ³

Fonte: DNE: 1992 27

INE: 1995 74

Organização da Alfândega do Porto de Maputo

A **alfândega** de Maputo (no porto, no aeroporto, na frigo e terminais de viaturas e ferroviário) está organizada vertical e horizontalmente por departamentos, sectores e

¹ A Permar presta o serviço de peritagem, superintendência, vigia, serviços auxiliares de estiva e conferência de mercadorias.

² A Emodraga presta serviços de dragagem dos canais de acesso aos portos moçambicanos.

³ Não disponível.

terminais, tendo como líder o director coadjuvado pelo seu adjunto. A alfândega responde por toda a actividade alfandegária da zona sul que compreende a cidade de Maputo e as províncias de Maputo, Gaza e Inhambane. A alfândega do porto de Maputo é um terminal internacional marítimo, sendo-lhe incumbidas as funções de dar um tratamento fiscal de todos os bens que entram e saiam do recinto portuário de Maputo.

Este terminal internacional faz parte de um conjunto de outros terminais (o terminal ferroviário, aéreo, rodoviário e automóvel). Os terminais rodoviário e automóvel diferem-se dos restantes por estarem organizados como mini-alfândegas na medida em que realizam todas as funções de uma alfândega no geral.

O **terminal marítimo** da alfândega de Maputo é grande e realiza muitas actividades distintas como recepção e despacho de documentos para importação, arquivo de documentos de todas as mercadorias despachadas, controle da saída de mercadorias no porto, policiamento, verificação e nos terminais especializados de citrinos, contentores, açúcar e carvão. Apesar disso, não possui uma estrutura orgânica vertical ou horizontal por forma a que haja uma especialização do pessoal que deve executar as várias tarefas que o terminal se propõe realizar. Ele é apenas um terminal, não possuindo uma distribuição institucional das actividades por secções ou sectores. Portanto, as competências estão centralizadas ao delegado do terminal.

No terminal marítimo da alfândega do porto de Maputo, destacam-se as actividades:

- contramarcas;
- piquete;
- verificação; e
- policiamento.

Os contramarcas realizam o controlo dos navios, registam as datas de chegada e saída, o tipo de operação que o navio vem fazer, a quantidade de mercadoria que traz, e efectuam baixas⁴ das mercadorias que vão saindo através de importação. O encerramento destes processos só é realizado no ano seguinte porque o levantamento de mercadorias é moroso e feito em momentos distintos. Compete à secção de verificação analisar se os documentos do despacho de importação ou exportação estão conforme e verificar os valores e as quantidades declaradas nas facturas. O piquete funciona junto do terminal para prestação de serviços extraordinários tais como assistência a navios e controlo dos navios de cabotagem e dos bens no recinto portuário. A polícia fiscal controla todas as operações de entrada e saída de mercadorias no recinto portuário assim como nas portas dos navios durante o período da sua permanência no porto. O circuito de informação é:

Contramarcas ⇒ verificação ⇒ policiamento (fiscalização)

⁴ Baixas é o registo que se faz no manifesto para indicar que uma parte ou toda a mercadoria saiu do recinto portuário.

Enquadramento Teórico

A Burocratização das Instituições

O sistema burocrático caracteriza diversas organizações sócio-económicas desde há vários anos. Max Weber foi o precursor deste modelo tendo-o concebido para a Alemanha recém-unificada em 1870 com vista à consolidação emergente no contexto definido por países unificados em plena expansão industrial (Júnior 1984:18).

No mundo contemporâneo, todas as organizações têm burocracias ou sofrem os seus efeitos. Assim, o complexo aparato administrativo e burocrático afecta toda a sociedade nas suas várias organizações tais como:

- “hospitais;
- escolas;
- sindicatos; e
- exércitos” (Cohen 1965:4)

O sistema burocrático é a administração de larga escala com tarefas executadas por vários indivíduos sistematicamente organizadas (Lanford 1981:25). Este sistema burocrático baseia-se nos princípios de que:

- “as actividades requeridas para os propósitos de estrutura governamental burocrática sejam distribuídas num caminho fixo e oficial;
- a esfera específica das competências faz com que as partes do sistema estejam divididas pelo trabalho;
- no escritório, o oficial é objecto de restrição, disciplina sistemática e controlo da conduta;
- todas as operações são governadas por regras abstractas e sistematicamente consistente;
- os oficiais têm obrigações impessoais apenas dentro do respectivo escritório;
- os candidatos à burocracia são seleccionados na base de qualificações técnicas; e
- a burocracia constitui carreira, pois as promoções são feitas com base na antiguidade ou por conhecimento ou ambos” (Cohen 1965: 13-14).

Muitas das vezes, estes princípios são exigidos pelos burocratas no seu espírito e letra. Eles não se preocupam em diferenciar os factos casuisticamente; limitam-se a obrigar os indivíduos a procederem conforme o regado. Por outro lado, a burocracia faz com que o poder de decisão esteja concentrado nos indivíduos hierarquicamente superiores. Daí as demoras na tomada de decisão.

Nas várias sociedades, as normas e leis confirmam o excesso da burocracia, pois estão presentes nelas:

- “a centralização;
- o formalismo; e
- a desconfiança” (Beltrão 1982: 8).

Esta desconfiança prevalecente no usuário ou empresário é elemento principal que os obriga a terem que obedecerem a vários “atestados, exigências, formalidades, aprovações, certidões e comprovação prévia e sistemática documental” (Beltrão 1982:8).

Na prática, a burocracia tem efeitos perversos. Ao invés de obrigar ao cidadão ou empresário a seguir os procedimentos, “pune-se o honesto sem inibir o desonesto dado que este é especialista em falsificar documentos e estes costumam ser formalmente mais perfeitos do que os verdadeiros. A prestação de contas do desonesto também costuma ser impecável quanto à forma” (Beltrão 1982:8).

A teoria burocrática de que o indivíduo só pode ascender a uma promoção com base nas habilidades e antiguidade no posto constitui o mais “importante *gap* entre o núcleo dos trabalhadores talentosos que define a posição privilegiada e a periferia dos trabalhadores que permanecem marginalizados, estando o núcleo destes em constante crescimento” (Matejko 1985:237). Os trabalhadores talentosos gozam dos seguintes privilégios nos seus postos de trabalho:

- “boas condições de trabalho;
- remuneração negociada colectivamente;
- oportunidades de promoção; e
- segurança no emprego” (Matejko 1985:237).

Enquanto os trabalhadores marginalizados têm condições antagónicas tais como:

- “piores condições de trabalho;
- remuneração contratual limitada;
- não têm oportunidades de promoção;
- insegurança no trabalho; e
- baixa remuneração pelo trabalho” (Matejko 1985:237).

A burocracia é um sistema cujo controlo é esporádico⁵, sem espírito, superficial⁶ e inadequado para além de que não está em condições de realizar um *feedback*. O crescimento da burocracia no mundo distancia os trabalhadores talentosos dos marginalizados e a humanidade começa a perder a consciência do seu potencial, o seu passado espírito criador, e deixa as instituições a moverem a sua própria vida para fora do seu controlo (Matejko 1985:244).

⁵ O sistema de controlo burocrático é esporádico visto que o controlo é apenas exercido quando a acção ocorre estando desprovido de um controle preventivo e rotineiro.

⁶ É superficial porque não aprofunda as causas que originaram um determinado facto.

Deste modo, o formalismo exagerado conduz a administração pública ao absurdo de “conferir mais importância ao documento do que ao facto como se a vida fosse feita de papéis e não de pessoas e factos” (Beltrão 1982:8).

As maiores críticas feitas ao sistema burocrático são que ela:

- “não permite o crescimento individual e o desenvolvimento;
- tolera a organização informal;
- desenvolve o confirmismo;
- os sistemas de controlo e o conceito de autoridade estão fora da moda;
- não providencia meios para adjucação profissional perante desacordos entre grupos profissionais;
- a hierarquia inibe muito o caminho da comunicação e o fluxo de novas ideias;
- carece da integridade do gestor sénior fazer todo uso dos recursos humanos; e
- não é assimilável ao afluxo das novas tecnologias” (Lanford 1981:26-27).

A burocracia traz desvantagens na sociedade tanto para os trabalhadores assim como para o empresariado. Uma das maiores críticas ao sistema é:

A desconfiança excessiva, o formalismo, a preocupação com a fraude [tem] conduzido a administração pública a exigir ao cidadão uma quantidade cada vez mais crescente de obrigações, formalidades e documentos sem os quais não pode viver, morar, exercer uma profissão, sustentar a sua família, registar ou educar seus filhos e enterrar os mortos. Assim, o trabalhador perde boa parte do seu tempo e, portanto, do seu salário correndo duma fila para outra para provar que existe, que é honesto, não está mentindo, que nunca teve problemas com a polícia ou para obter documentos perfeitamente dispensáveis, criados pela rotina burocrática (Beltrão 1982: 10-22).

Para além das desvantagens indicadas, a burocracia “é ainda apelidada como o sistema de morosidade, complicação, papelório, excesso de formalismo, despachos não conclusivos e repetitivos, processos volumosos e despesas inúteis” (Beltrão 1982:15).

Pesem embora desvantagens contra a burocracia, os seus defensores identificam as vantagens:

- “é eficiente na medida em que teve o *background e know-how* das sociedades no mundo moderno;
- procede conforme as regras e princípios operando sob disciplina autoritária e hierárquica;
- é impersonal, feita por objectivos e não é influenciada por sentimentos de grupos de pessoas; e
- é permanente visto que uniformiza as regras dentro da moderna administração dos milhares de casos dentro da formulação o que seria impossível se para cada um se considerasse o seu mérito individual” (Cohen 1965:7-8).

Em Moçambique, a burocracia na administração pública não foge à regra. São várias as instituições envolvidas para a obtenção de qualquer documento oficial. Por exemplo, para ter a licença que autoriza o investidor estrangeiro no nosso país, em 1996, houve 145 passos administrativos envolvendo mais de 65 instituições. A notariação dos documentos neste processo representa 20% a 30% dos passos requeridos enquanto o imposto de selo, apesar de ser o mais aborrecido nesta questão, representou em 1994 apenas 1,6% das receitas fiscais do governo (International Finance Corporation 1996:2-25).

Uma vez que pesam sobre a burocracia mais desvantagens que vantagens, há uma necessidade para a desburocratização das instituições, sendo as alternativas :

- “maior descentralização dentro da grande autoridade;
- múltiplas hierarquias dentro da pirâmide da autoridade organizacional;
- crescimento do uso do controlo automático;
- maior entrosamento entre as organizações; e
- maior parte das decisões devem ser tomadas por combinação dos gestores e especialistas” (Lanford 1981:31).

No futuro, as organizações burocráticas deverão sair da burocracia tradicional, sendo para tal necessário:

- “providenciar incentivos para a moral e produtividade;
- incorporar a gestão teórica em todos os níveis da organização;
- desenvolver testes para a selecção de gestores mais habilidosos em relações humanas;
- desenvolver critérios para a avaliação dos gestores;
- premiar os mais dedicados;
- descentralizar;
- desenhar e implementar programas de desenvolvimento na gestão efectiva” (Lanford 1981:47).

Para sair da burocracia tradicional, o Brasil, por exemplo, iniciou a desburocratização do seu aparelho administrativo nos princípios dos anos 80. Criou uma secretaria de estado que trate desta questão para além das várias leis e decretos para reduzir a centralização, o formalismo e a desconfiança. Assim, o decreto nº 83936 estabeleceu que:

No relacionamento entre a administração pública com os seus servidores, deve prevalecer o princípio da presunção da veracidade, que consiste em acreditar-se, até prova em contrário, que as pessoas estão a dizer a verdade. Em troca da simplificação processual e da agilização das soluções, cumpre acreditar-se conscientemente o risco calculado de confiança uma vez que os casos de fraude não representam regra mas excepção e não são impedidos pela prévia e sistemática documentação. A excessiva exigência da prova documental constitui um dos entraves à pronta solução dos assuntos que tramitam nos órgãos e entidades de administração estatal para além de que as despesas para a obtenção

desta documentação oneram mais rapidamente as classes com menor renda” (CDU 1986:14).

Comparação Internacional: O Novo Sistema no Brasil⁷

Os procedimentos para a importação ou exportação de mercadorias no Brasil eram similares aos de Moçambique até 1991. Em 1992, foi aprovada a regulamentação informatizada para as exportações que ficou denominada Sistema Integrado do Comércio Exterior (SISCOMEX).

O decreto nº 660 de 28 de Setembro de 1992 define o SISCOMEX como “o instrumento administrativo que integra as actividades de registo, acompanhamento e controlo das operações do comércio exterior, mediante fluxo único, computadorizado, de informações”. Embora o fluxo de informação na exportação é informatizado, existem casos raros em que a pessoa física exporta mercadorias em quantidades pequenas não para o comércio (SISCOMEX 1996).

Na importação, o SISCOMEX teve o seu início em 1 de Janeiro de 1997. A partir daquela data, as actividades de licenciamento, despacho aduaneiro e controlo cambial relativas às operações de importação têm sido exercidas por uma comissão formada pela Secretaria do Comércio Exterior do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda e pelo Banco Central nas suas respectivas áreas de competência por intermédio do sistema.

Todas as informações relativas às operações do comércio exterior são processadas exclusivamente pelo SISCOMEX. Para todos os fins e efeitos legais, os registos informatizados das operações de exportação ou importação no SISCOMEX equivalem à guia de exportação, ao documento especial de exportação, à declaração de exportação, à guia de importação e à declaração de importação (SISCOMEX 1996).

Além destes documentos, todos os outros que eram emitidos pelos órgãos de administração estatal com vista à execução de controlos específicos foram substituídos por registos informatizados mediante acesso directo ao sistema pelos órgãos que são encarregues de controlos (Secretaria do Comércio Exterior do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda e pelo Banco Central) (SISCOMEX 1996).

Todos os direitos devidos pela realização do comércio exterior bem como outras exigências fiscais e administrativas cumpridas pelos usuários do SISCOMEX são pagos por intermédio do sistema. São usuários do sistema os importadores, exportadores, armazenistas e transportadores (por meio de seus empregados ou representantes legais), a Secretaria Federal, Secretaria do Comércio exterior, as instituições financeiras autorizadas pela Secretaria do Comércio Exterior, o Banco Central e as instituições financeiras autorizadas a operar em câmbio mediante acesso aos dados transferidos para o sistema de informações do Banco Central (SISCOMEX 1996:38).

⁷ Esta secção baseia-se nos manuais para a importação e exportação e na entrevista concedida pelo Dr. Peter Coughlin no dia 4 de Maio de 1997 a partir da investigação que ele realizou no Brasil.

O acesso ao sistema para os diversos intervenientes é feito através da senha. Os usuários do sistema, conforme as funções que exercem, podem ler a informação que lhes interessa no sistema mas não podem modificá-la excepto a que deve ser fornecida por eles próprios. O sistema está concebido de tal forma que cada usuário tenha acesso às informações que lhe dizem respeito, não podendo por conseguinte obter as informações confidenciais de outrem. Para segurança, os usuários do sistema têm de trocar as suas senhas periodicamente.

Como funciona o sistema para importação? O Anexo I do manual SISCOMEX contém uma lista detalhada das informações que o importador deve prestar ao seu despachante oficial que pode ser através do próprio sistema, pelo telefone ou pela presença física. O agente entra no sistema e digita a informação no computador. Este faz a paramitação⁸ após a qual poderá (i) informar que a importação pode ser realizada, (ii) pedir informação adicional ou rectificada ou (iii) informar que se espera aprovações específicas a serem facultadas electronicamente. As informações e aprovações (ex., dos Ministérios de Saúde, Defesa e Comércio) são comunicadas pela rede electrónica dentro de 24 a 72 horas. Papéis, carimbos e contactos cara a cara estão quase que abolidos. O Anexo II do SISCOMEX identifica toda a informação que deve ser prestada para a obtenção de licença de importação (SISCOMEX 1996:15-18).

O contacto físico que o importador faz ocorre somente quando vai ao seu banco comercial para celebrar o contrato de crédito e posteriormente na alfândega quando levanta a mercadoria. Mesmo que o importador ainda não tenha celebrado o contrato, o sistema pode autorizar que se prossiga mandando vir a mercadoria na suposição de que o contrato será assinado antes da chegada da mercadoria. Todos os pagamentos subsequentes — aos agentes e transportadores e para armazenagem, etc. — o banco é que se encarrega de os fazer. Nos casos em que o computador exige aprovações, estas são obtidas através da rede informática do sistema. Para as importações, as aprovações são automáticas e imediatas. Noutros casos, quando muito, levam 24 a 72 horas.

O registo da declaração do importador somente é efectuado após a verificação da regularidade do cadastro do importador, o licenciamento da operação de importação, a chegada da carga, e a recolha dos impostos e se não for constatada qualquer irregularidade impeditiva do registo.

Para a instrução da declaração, o importador deve apresentar ao seu despachante oficial apenas o conhecimento de carga, a factura comercial, o documento da arrecadação das receitas e outros de acordo com a legislação específica (SISCOMEX 1986:20-21).

Os despachos antecipados⁹ da importação de mercadorias acontecem quando a mercadoria é:

- a granel e cuja descarrega se realiza directamente no terminal de oleodutos, silos ou depósitos próprios ou veículos apropriados;
- algo inflamável, corrosiva ou radioactiva;

⁸ A paramitação é uma verificação automática que o computador faz dos preços, taxas e classificação, se há subfacturação ou não, se é preciso uma aprovação especial, câmbios, etc. O sistema faz todas as multiplicações, somas e outros cálculos, então eliminando tais erros.

⁹ Despacho antecipado é aquele que é realizado antes da chegada da carga no porto.

- plantas ou animais vivos, frutas frescas e outros produtos facilmente perecíveis;
- papel para impressão de livros, jornais e periódicos; e
- transportada por via terrestre, fluvial ou lacustre (SISCOMEX 1986:20).

Após a recepção dos documentos, a declaração é seleccionada automaticamente pelo computador para um dos canais de conferência aduaneira:

- verde;
- amarelo; e
- vermelho.

Através do canal verde,

o sistema procede ao desembaraço automático, dispensa o exame documental da declaração, a verificação da mercadoria e análise preliminar do valor aduaneiro; no canal amarelo, a declaração é submetida ao exame documental, e, não sendo constatada a irregularidade, autoriza o desembaraço e a entrega da mercadoria, dispensando a verificação da mesma e a análise preliminar do valor aduaneiro ou se for o vermelho, a mercadoria somente será desembaraçada e entregue ao importador após a realização do exame documental, da verificação da mercadoria, e da análise preliminar do valor aduaneiro (SISCOMEX 1996:21).

Para os casos dos canais amarelo e vermelho, o sistema escolhe aleatoriamente o fiscal que vai proceder à verificação. Isto é possível porque o sistema sempre está informado das pessoas em serviço a todo momento. O aparecimento de amarelo ou vermelho é frequente para mercadorias que, segundo as estatísticas, são problemáticas. Para as outras em que a liberalização é total, aparece quase sempre a luz verde. No entanto, independentemente destas luzes, os fiscais estão livres de fiscalizar os documentos, a mercadoria ou o valor aduaneiro sempre que tiverem suspeitas.

Com a introdução deste sistema nas importações, o contacto humano foi reduzido ao máximo. Na maioria dos casos, este contacto acontece apenas entre o importador e o fiscal no acto de levantamento da mercadoria. Por conseguinte, este é o maior ponto fraco do governo, o que dá maior facilidade de controlo e reduz as probabilidades de corrupção e os passos burocráticos. Com a redução do contacto cara a cara, as deslocações dos despachantes foram eliminadas e consequentemente reduziram o que cobravam de 2% a 3% do valor da mercadoria para 1% a 1.6%, —uma boa poupança.

O SISCOMEX é eficiente de tal forma que quando há uma mudança legal, o computador responsabiliza-se por ajustar à nova situação. O sistema permite também ao gestor ter todo o controlo da situação num determinado momento e, nos casos em que deve aplicar medidas correctivas, aplica-as através do mesmo sistema.

Questões a Estudar

Para uma melhor análise dos procedimentos exigidos para desalfandegar as mercadorias, avaliei as políticas de importação de mercadorias constantes na pauta aduaneira. Estas políticas orientam os procedimentos e o tratamento que as alfândegas devem efectuar consoante o tipo de mercadoria. Uma vez estudadas as políticas, confrontei-as com as práticas alfandegárias.

A alfândega tem os seguintes objectivos:

- arrecadar direitos devidos pelas mercadorias que entram ou saiam no país;
- fiscalizar a entrada e saída de todas as mercadorias; e
- cobrar quaisquer imposições que estejam a seu cargo.

Segundo estes objectivos, verifiquei se a forma como é utilizada a pauta aduaneira permite a arrecadação de todos os direitos devidos pela entrada de mercadorias.

As classes de mercadorias mais representativas importadas pelo porto de Maputo são:

- bens de consumo (arroz, açúcar, milho, farinha de milho, óleo vegetal, batata, etc.);
- matéria-prima;
- equipamento industrial;
- automóveis; e
- aparelhagens audiovisuais.

Foram avaliados os documentos e os processos administrativos envolvidos para a importação de cada uma destas classes, as suas funções e o grau do cumprimento das exigências processuais. O desalfandegamento de mercadorias envolve muitos documentos. Avaliei todos eles segundo o seu objectivo, necessidade e desenho, identifiquei as repetições desnecessárias nos documentos e propus a sua simplificação ou, quiçá, eliminação.

Por fim avaliei os procedimentos exigidos aos agentes económicos na importação de bens com o objectivo de eliminar os passos desnecessários. Inicialmente fazia parte das questões a estudar a avaliação da fiscalização feita no porto no controle da saída de mercadorias. Não foi possível estudar esta parte porque a pessoa que devia entrevistar adiou sucessivamente as entrevistas marcadas acabando ser transferida para o outro terminal gorando assim o plano inicial.

Metodologia

Na alfândega do porto de Maputo, as mercadorias importadas levam muito tempo para serem desalfandegadas; os passos e documentos administrativos são muitos; e várias instituições são envolvidas no processo. Para avaliar as demoras no levantamento de mercadorias e as causas que se registam no desalfandegamento das mercadorias no porto

de Maputo, estudei as classes de mercadorias mais representativas, fazendo uma escolha aleatória dos respectivos processos, de 1995.

Não sendo possível estudar os processos de todos os navios que entram e saem do porto, avalei uma amostra, de 5% das 3205 importações¹⁰, e generalizei as conclusões. A cada navio que entra no porto atribui-se um número, a sua contramarca. Assim, com base na tabela aleatória, 75 processos foram escolhidos e analisados consoante as classes de mercadorias mais representativas. A amostra teve 150 elementos no total: 30 elementos de cada um dos cinco produtos representativos. Os processos dos navios contêm normalmente vários tipos de produtos. Nestes casos, foram seleccionados os produtos consoante as suas classes até completar a amostra desejada.

Utilizei amostragem por conglomerações porque cada processo do navio constituiu uma conglomeração. Utilizei este tipo de amostragem porque cada processo do navio, a contramarca, tem vários despachos de importações.

Para fazer a selecção, primeiro identifiquei todos os processos em que houve importações por classes de mercadorias (bens de consumo, matéria-prima, equipamento industrial, viaturas e aparelhagem audiovisual), contei as importações em cada processo e enumerei-as seguindo uma ordem cronológica desde o primeiro até ao último processo. Assim, foram 727 importações para os bens de consumo, 291 para equipamento industrial, 407 para matéria-prima, 51 para aparelhagem audiovisual e 1729 viaturas. Como já tinha identificado as contramarcas que continham importações que seriam para o estudo, utilizei a tabela aleatória para seleccionar com probabilidade proporcional ao tamanho do processo, 15 processos para cada um dos produtos. Enumerei as importações em cada processo e com base na tabela aleatória, selecionei duas importações em cada processo. A escolha dos processos foi feita com reposição, o que significa que admite-se a possibilidade de escolher alguns processos repetidas vezes.

Para os clientes escolhidos por cada produto, analisei toda a documentação envolvida, as datas das chegadas das mercadorias e do desalfandegamento, os códigos e taxas utilizados para o cálculo dos direitos alfandegários, as quantidades das mercadorias importadas, as taxas de câmbio e os valores das mercadorias.

Tendo a amostra, verifiquei os documentos utilizados para cada um dos produtos e a relevância que cada um teve para a tomada de decisão para que a importação se consumasse. Listei os documentos requeridos pela alfândega e uma outra que os agentes económicos precisam de juntar antes ou depois de contactar a alfândega.

O despacho alfandegário é constituído pelos seguintes documentos:

- cópia de conhecimento de origem;
- despacho de importação (constituído por seis cópias);
- factura;
- requerimentos;
- certificado de inspecção;
- boletim de registo de importação;
- guia de emolumentos;

¹⁰ Considerei importações as mercadorias manuseadas no porto de Maputo provenientes de outros países para Moçambique.

- requisição de serviço (entrada de mercadorias).
- relatório de verificação e reavaliação;
- verbete do despacho do veículo;

- **A factura de compra** é um documento comprovativo do valor comercial da mercadoria.
- **O boletim de registo de importação** habilita o agente económico a efectuar estas operações.
- **O certificado de inspecção** comprova que a mercadoria importada foi efectivamente inspecionada no local de origem e que portanto está conforme a informação declarada na factura.
- **O despacho de importação** é fornecido pela alfândega e contém a informação relativa ao exportador, importador, consignatário, contramarca, data de chegada, despachante, tipo de transporte, conhecimento ou aviso de chegada, tipo de frete, quantidades das mercadorias, artigo pautal, taxas a aplicar e a respectiva importância e outros direitos aduaneiros.

Além destes são ainda requeridos:

- a ordem de entrega (feita pelo piquete);
- o documento combinado do porto e da alfândega;
- o recibo do porto;
- o documento cliché; e
- o boletim de armazenagem.

Analisei a necessidade de cada um destes documentos a sua importância e estudei a forma de simplificar esta documentação imensa.

Fiz o uso da mesma amostra para confrontar as políticas com as práticas alfandegárias. Em cada processo, comparei as taxas aplicadas com as estipuladas na pauta aduaneira segundo a categoria da mercadoria. Os impostos são aplicados sobre:

- importação;
 - PTA (Área Preferencial do Comércio dos Estados da África Oriental e Austral;
 - geral
- de consumo; e
- exportação.

Paga-se também direitos de imposto do selo.

Para a amostra, avaliei a forma como os impostos estão sendo colectados. Analisei se a má aplicação das taxas era devida aos erros na indicação das taxas a aplicar ou no cálculo aritmético. Nos casos em que a taxa aplicada foi inferior àquela que se devia aplicar, avaliei as implicações para as receitas do estado.

A pauta aduaneira faz um rol de mercadorias que são proibidas para:

- importação;
- reimportação; e
- redução ou isenção de direitos de importação.

As isenções permitem que o funcionário distingue clientes, pois há os que não pagam direitos alfandegários e os que pagam. Isto pode dar azo à corrupção, podendo haver importadores que se aproveitam desta situação para não pagarem os seus direitos. Em cada caso, elaborei tabelas que fornecem uma imagem de importações em que não foram pagos os direitos nem foram apresentados os documentos que conferem ao importador a isenção.

Para os passos que o importador segue, enumerei-os todos eles desde o primeiro até ao último. Cada passo realizado pelo agente foi confrontado com o que se dá na alfândega como contrapartida, isso para estudar como combinar alguns dos passos efectuados pelo cliente ou pela alfândega.

Além dos passos que o importador deve cumprir, existe uma legislação dispersa constituída por leis, decretos e diplomas ministeriais que regulamentam o comércio internacional no país, destacando-se:

- decreto nº 41/93 - altera as taxas dos direitos de importação dos artigos pautais constantes do decreto nº 17/91;
- diploma 14/89 - determina o regime de importação temporária de veículos automóveis;
- diploma 15/89 - determina o valor aduaneiro de mercadorias sujeitas ao despacho de importação;
- diploma 98/92 - ajusta o imposto de consumo de cerveja e tabaco; e
- decreto 29/92 - altera o imposto de circulação aprovado pelo decreto 1/87.

Na amostra, avalei a forma como estas leis estão a ser implementadas verificando o seu cumprimento. Analisei os aspectos referenciados nestes decretos caso a caso.

Análise

Documentos Exigidos para Desalfandegar Mercadorias

Para o desalfandegamento de mercadorias, devem ser apresentados à autoridade alfandegária: o manifesto, o despacho de importação, a ordem de entrega, o conhecimento de embarque, a factura da mercadoria, o boletim do registo de importação e a licença de sanidade vegetal para produtos agrícolas ou o verbete de despacho de veículo para viaturas.

Na amostra de 150 processos de despacho de mercadorias não encontrei **nenhum** que tivesse *todos* os documentos requeridos para que o desalfandegamento possa ocorrer. Isso revela a falta de seriedade da alfândega, embora logo à partida defina os documentos que cada agente económico deve apresentar obrigatoriamente: 9 para bens de consumo,

matéria-prima e equipamento industrial e 10 para viaturas e bens de consumo de origem vegetal. No entanto, ocorreram importações em que não existe um único documento no respectivo processo. Dos 150 despachos da importação da amostra, 18% dos produtos foram importados sem a apresentação de um único documento. — Um veículo, dois bens de consumo, seis matéria-prima, e nove para equipamento e aparelhagem audiovisual respectivamente (Tabela 2).

Poderá se questionar se a ausência de documentos no processo deve-se a questões organizacionais em que documentos em falta foram apresentados em algum momento ao longo do processo e que aguardam por serem colocados junto dos outros. A questão é que os documentos exigidos constituem um processo único e no acto da verificação deve-se verificar se estão completos ou não pelo que refuta-se à partida a hipótese de estes documentos alguma vez terem sido exibidos. Aliás quando fiz a recolha de dados, Dezembro de 1996, foi-me dito que o ano mais recente cujos processos já estavam encerrados é o de 1995 pelo que assume-se que todos os documentos já estavam arquivados.

A falta de apresentação da documentação requerida pode dar azo à evasão fiscal ou ao contrabando, pois não existe nenhum instrumento que possa corroborar a veracidade das quantidades e o tipo de produto declarados verbalmente pelo importador. A importação realizada sem a documentação completa também cria condições favoráveis à corrupção nos funcionários, pois estes podem exigir valores monetários para permitir o desalfandegamento de mercadorias com documentos incompletos.

A corrupção na alfândega do porto de Maputo foi confirmada pelos funcionários alfandegários e pelos clientes. Dos 10 funcionários da alfândega entrevistados, 8 confirmaram esta prática e 2 afirmaram não terem conhecimento. Todos os seis clientes da alfândega entrevistados afirmaram categoricamente que a corrupção existe em todos os níveis e os valores cobrados dependem do valor da mercadoria que está em jogo. Noutros casos o pedido da gorjeta pelos funcionários é apresentado aos seus clientes sob o pretexto de acelerar o expediente, mata-bicho ou almoço. O valor mínimo é de 50.000¹¹ meticais embora, muitas vezes, valores grandes sejam negociados para ganhar a cooperação dos funcionários.

Além da corrupção que ocorre por falta da documentação também existe corrupção quando a alfândega é solicitada a enviar o seu polícia fiscal para assistir a abertura de contentores. Amiúde é subornado para confirmar que as quantidades ou produtos declarados são verdadeiros. Vi isso durante o meu trabalho do campo em que alguns funcionários tinham sido indigitados para realizarem um trabalho documental (abertura de processos, enumeração, arrumação,...) mas, no lugar disso, caçavam os clientes que deviam ser acompanhados na abertura de contentores dentro ou fora do recinto portuário porque nessa missão existiam boas perspectivas de receberem gorjetas. A alfândega não tem nenhum sistema de controlo que prove, mesmo aleatoriamente, a veracidade ou não das declarações do seu fiscal, dando como certa toda a informação que ele prestar.

A lei obriga que os funcionários da alfândega não entrem em contacto directo com os legítimos proprietários das mercadorias, devendo estes serem representados pelos seus despachantes oficiais. Estes porém, são porta-vozes dos proprietários das mercadorias.

¹¹ Este valor foi fornecido pelos clientes da alfândega entrevistados.

Além disso, não existe ao nível da própria alfândega uma fiscalização que permita o controlo do cumprimento desta lei.

A exigência de um vasto número de documentos na importação de mercadorias revela a alta burocratização da alfândega. A maior parte da informação contida nos documentos é repetitiva, o que significa que o importador é obrigado a prestar a mesma informação várias vezes na mesma instituição ou noutras agravando mais uma vez o aparato administrativo. O despacho de importação, por exemplo, no seu verso, exige uma informação desactualizada e irrelevante. Toda a informação exigida no verso do despacho podia ser substituída por aquela que está na requisição de serviço excepto aquela que é repetição (contramarca, navio, tipo de transporte, despachante, conhecimento, aviso de chegada, ...). Ao mesmo tempo, o verso podia também conter a informação relativa às taxas portuárias que está no documento combinado uma vez que o resto da informação é igual (consignatário, exportador, importador, número do documento, número da alfândega e data, contramarca, firma transitaria, origem, procedência, conhecimento, marcas, quantidades, tipo de embalagem, designação da mercadoria, códigos, peso bruto, medição,...). O documento cliché contém toda a informação exigida também no documento combinado. No documento de sanidade vegetal, repete-se a informação sobre o importador, proveniência, designação e quantidades. Portanto toda a informação já está no boletim do despacho de importação. Além disso, da parte da informação exigida no despacho de importação, 41% é também exigida no boletim de registo de importação, por exemplo, o câmbio, destino, conhecimento de embarque, consignatário, descrição da mercadoria, medição, procedência, importador, exportador, valor e tipo de transporte.

Dos 149 *itens* identificados apenas 80 é que são específicos de um ou outro documento: 46% da informação exigida nos documentos é repetitiva. Para a ordem de entrega e do documento da sanidade vegetal seria suficiente colocar a palavra entregue-se no verso onde a instituição credenciada haveria de carimbar. Desta forma estariam eliminados a requisição de serviço, o documento combinado, o documento cliché, a sanidade vegetal e a ordem de entrega. Em anexos 1 e 2 está a informação resumida do conteúdo de cada documento exigido pela alfândega bem como a proposta da supressão daquela que considero irrelevante.

Normalmente a burocracia tem por objectivo confinar os funcionários para apenas seguirem os procedimentos traçados. A sua liberdade, criatividade e espontaneidade na tomada de decisões são estritamente limitadas. Na alfândega do porto de Maputo, a burocracia é perversa: cria em muitos funcionários um "cancro". Cada vez que lhes aparece uma importação ilegal alimenta-se a avidez de ganhar um dinheiro fraudulento em detrimento dos interesses da organização: a fiscalização de mercadorias e arrecadação de impostos.

Para além de ser vasta a documentação requerida para a importação de mercadorias, uma parte destes aparece selada, por exemplo, o despacho de importação, o verbete do veículo e o conhecimento de embarque. A obrigação de selar os documentos só agrava a burocracia, pois perde-se tempo em ir procurar e colar selos uma vez que o local onde se vende selos é distante do despachante ou da alfândega. A necessidade de se colar selos nos documentos de despacho de importação não é clara porque, se fosse o caso de ter que se aumentar as receitas que devem fluir para os cofres do Estado daí decorrentes, bastaria aumentar um centésimo ou milésimo na taxa devida pela

importação, poupando assim o tempo do funcionário e do agente económico. Para já, os selos na sua maioria são de valores ínfimos, por exemplo, 100 meticais. A sua abolição não poderá pôr em causa as receitas do Estado. Pelo contrário, a burocratização é um dos motivos da evasão fiscal.

Tal é o caso dos impostos de selo do despachante, do requerimento e da declaração do valor (100 meticais para cada um) e do da defesa nacional (1.000 meticais). Estas taxas são irrisórias para uma importação que a alfândega cobra centenas de milhões de meticais. O imposto do comércio marítimo e emolumentos gerais não apresentam os seus valores. Aparecem também no verso espaços para serem assinados e carimbados pelo conferente, tesoureiro, verificador e reverificador.

Tabela 2. Documentos em falta (%)

Nome do documento	Bens de consumo	Equipamento industrial	Matéria-prima	Viaturas	Aparelhagem Audiovisual
Despacho de importação	0	0	1.1	0	1.1
Factura de compra	6	7.3	15.6	7.1	13.4
Conhecimento de embarque	12.9	12.7	9.7	7.1	8.6
Ordem de entrega	6.7	9.	8.6	6.5	12.3
Relatório de verificação e reverificação	9.2	10.9	10.2	14.6	10.2
Manifesto	3.4	7.3	8.6	10.1	6.4
Boletim de registo de importação	16.6	16.4	15.6	12.1	16
Certificado de inspecção	18.4	18.2	16.1	14.6	16
Verbete de despacho do veículo	n. a.	n. a.	n. a.	12.6	n. a.
Imposto de circulação	18.4	18.2	14.5	15.2	16
Licença de sanidade vegetal	7.9	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
Percentagem total	100	100	100	100	100
Nº total de documentos em falta	163	165	186	198	187
Média de documentos em falta por processo	5	6	6	7	6
Nº de documentos exigidos por processo	10	9	9	10	9
% de documentos em falta por processo	50	67	67	70	67

Para além de os documentos alfandegários serem selados, quase em cada passo estes devem ser carimbados. Por exemplo, só o modelo de despacho de importação leva acima de 15 carimbos e todo o papelório mais de 35 carimbos. Carimbar os documentos tantas vezes gasta o tempo do cliente e dos próprios funcionários. O carimbo em si não deve ser considerado como um elemento fulcral para impedir a corrupção porque este é fácil de ser falsificado, havendo métodos, ex. *video-scanners*, que podem obter uma imagem que a olho nu não se pode provar a sua falsidade.

Além disso, a complexidade da informação exigida nos documentos prejudica o cidadão comum, pois ele não é sempre capaz de preencher os formulários. A sua simplificação facilitaria o seu preenchimento.

Dado que a documentação requerida pela alfândega é vasta e que **ninguém** a apresenta na sua totalidade, é imperioso redefinir os documentos que são estritamente necessários na importação de mercadorias.

Procedimentos Alfandegários

Os procedimentos alfandegários são muitos e complexos e envolvem não só a alfândega mas também outras instituições, despachantes oficiais, o Ministério da Agricultura (para a importação de bens agrícolas), o Ministério do Comércio, a autoridade portuária, os agentes transitários, Instituto Nacional de Viação e instituições financeiras. Pior ainda, estas instituições estão dispersas pela cidade. Além disso, os passos dados na própria alfândega não são efectuados no mesmo local. Por exemplo, o terminal de automóveis é distante da alfândega de Maputo, esta por sua vez está distanciada do terminal marítimo e este está a uns quilómetros do terminal de contentores do porto de Maputo. O importador faz um vai e vem, para frente e para trás, para cumprir esta ou aquela formalidade. E, por cada uma das instituições, é necessário fazer um ou mais pagamentos¹² e obter numerosos carimbos.

A recolha e o registo da informação ao longo dos procedimentos são feitos manualmente, de forma arcaica, tornando morosos os passos e pouco fiável a informação recolhida. A falta de uma base de dados informatizada agrava a ineficiência. Com a informatização dos procedimentos alfandegários, os pacotes seriam concebidos para cálculo de tarifas, os procedimentos, a armazenagem de produtos e outras actividades da alfândega e instituições correlacionadas. Portanto, muitos dos passos exigidos ao importador seriam eliminados. Eis os procedimentos alfandegários para importações:

1º passo: O importador leva a factura de compra, o boletim de registo de importação (BRI) e o modelo D ao seu despachante oficial. Este preenche o modelo de despacho de importação com base no certificado de

2º passo: É na secretaria do despacho da alfândega onde começa o despacho de importação, faz-se a pré-qualificação, verifica-se os somatórios, são deferidos os requerimentos para a

¹² Para exemplificar os pagamentos repetitivos na alfândegas, casos há em que depois de ter feito o pagamento inicial, ao fazer-se a verificação, descobre-se que há mercadoria a mais pelo que deve se fazer um pagamento adicional.

inspecção (CRF) e a pauta aduaneira. Tempo requerido: O preenchimento é feito em 25 a 45 minutos dependendo do volume e o método de elaboração do despacho (manual ou informatizado).

3º passo: No sector de contagem os modelos de despacho são numerados; faz-se o arquivo dos BRI's; regista-se a informação contida nos despachos; e dá-se baixas nos mesmos. Tempo requerido: 20 a 25 minutos.

5º passo: Levá-se o processo de despacho para a receita onde-se dá mais um carimbo, coloca-se o número de receita, a data e assina-se o formulário. Depois, faz-se o registo no CRF. Tempo requerido: 10 a 15 minutos.

7º passo: Leva-se os documentos para o piquete da alfândega no porto de Maputo e cumpre-se com os procedimentos protocolares (registo do número de ordem de chegada do despacho no livro, tipo de despacho, data,...). Tempo requerido: 10 a 15 minutos.

9º passo: O expediente vai ao chefe do terminal para nomear o verificador. Tempo requerido: 5 a 10 minutos.

11º passo: Este passo é o momento mais alto. O verificador faz a verificação documental das quantidades importadas, as taxas, o tipo de mercadoria, e a classificação das mercadorias de acordo com a pauta aduaneira e analisa a existência ou não da subfaturação. Tempo: entre um a três dias.

13º passo: Reverificam-se os documentos das mercadorias importadas, as taxas, classificação, a qualidade e a quantidade. Tempo: um dia

15º passo: Pagam-se as taxas portuárias devidas pelo manuseamento e armazenamento de mercadorias: Tempo:

importação de mercadorias e dá-se a isenção do pagamento de direitos aduaneiros se para tal for requerida. Tempo requerido: entre 25 a 40 minutos.

4º passo: O despacho é levado à tesouraria da alfândega para pagar direitos aduaneiros, regista-se o valor pago nas folhas de tesouraria, coloca-se o carimbo "pago" e assina-se. Tempo requerido: 10 a 15 minutos.

6º passo: Carimba-se o verso do CRF, faz-se o registo dos valores pagos e protocola-se o despacho para o piquete da alfândega. Tempo requerido: 12 horas

8º passo: Faz-se o registo no manifesto que acompanha a importação da mercadoria. É necessário procurar o processo do navio que trouxe a mercadoria para poder-se dar a baixa no manifesto. Tempo requerido: 10 minutos até mais de três horas em alguns casos.

10º passo: O despacho é protocolado para o verificador. Tempo : 15 a 25 minutos

12º passo: Protocola-se de novo o despacho para o reverificador. Tempo: 15 a 20 minutos.

14º Passo: Faz-se correr a nota para o pagamento das taxas portuárias. Tempo: 20 a 30 minutos

16º passo: Se a mercadoria for contentorizada, faz-se baixa no número do contentor no requerimento e concede-

No mínimo uma hora.

17º passo: Tendo factura do pagamento de armazenagem, vai-se ao agente pedir a autorização para o desempacotamento. Tempo: 10 a 15 minutos.

19º passo: Os conferentes do porto conferem as mercadorias a serem levantadas. Tempo: 10 a 15 minutos

21º passo: Nomeia-se um polícia fiscal para fazer a verificação do contentor durante o desempacotamento. Caso o contentor tenha de ser aberto fora, nomeia-se um polícia fiscal que vai acompanhar a abertura do contentor no local de destino. Tempo: quatro horas por cada contentor.

23º passo: Vai ao conferente da banca com a sub-entrega para a localização do contentor. Tempo: 30 a 45 minutos.

25º passo: Vai-se à segunda cancela onde é exibida a guia de saída e registam-se a matrícula do carro e o número do contentor. Tempo: 10 minutos.

27º passo: Cumpridas todas as formalidades dá-se a senha de saída onde vem a matrícula do carro e o volume da mercadoria. Tempo: 10 a 15 minutos.

Para a importação das viaturas, os procedimentos são os mesmos com o acréscimo dos seguintes:

1º passo: Faz-se o despacho no terminal automóvel e preenche-se o modelo do verbete do veículo. Tempo: 20 a 45 minutos.

se a autorização para abertura dentro ou fora do recinto portuário. Tempo: 15 a 20 minutos.

18º passo: Com toda a documentação, dirige-se ao terminal do porto onde está depositada a mercadoria. Lá dá-se a sub-entrega (dois documentos). Tempo: 10 a 15 minutos

20º passo: Leva-se o despacho para a alfândega do terminal dos contentores para o registo. Tempo: 10 a 15 minutos.

22º passo: Volta de novo ao conferente para dar a guia de saída. Tempo: 5 a 10 minutos.

24º passo: Depois de levantado o contentor na banca, passa-se da 1ª cancela onde deixa-se uma das cópias da sub-entrega. Tempo : 5 minutos.

26º passo: Na porta seis, entrega-se o original da guia de saída e faz-se baixa no despacho bem como a conferência das mercadorias. Tempo: de 45 a 60 minutos.

28º passo: saída na última cancela, porta seis.

2º passo: Leva-se o despacho para o Instituto de Viação afim de se proceder ao registo da viatura e atribuição da matrícula. Tempo: 12 horas a 168 horas.

3º passo: Com o verbete preenchido pelo Instituto de Viação, a parte que lhe diz respeito, paga-se a matrícula do automóvel. Tempo. 15 a 20 minutos.

4º passo: Entrega-se ao despachante o verbete afim de cumprir com as formalidades alfandegárias: Tempo: cinco minutos.

5º passo: Volta-se ao terminal automóvel para a reverificação. Daqui em diante, cumpre-se os mesmos passos requeridos para as outras mercadorias no terminal marítimo do porto.

Tempo Necessário Para Desalfandegar Mercadorias no Porto de Maputo

Nos cinco produtos estudados no terminal marítimo da alfândega do porto de Maputo, o tempo gasto pelos agentes económicos para desalfandegarem as suas mercadorias é diferente de produto para produto. Na amostra, os bens de consumo apresentam o menor tempo enquanto o desalfandegamento das viaturas é o mais moroso.

Para cada produto calculei o tempo médio (\bar{T}) necessário para desalfandegar as mercadorias no porto de Maputo:

$$\bar{T} = \frac{T_i}{n}$$

Sendo:

\bar{T} = a média global

T_i = o somatório dos dias que demorou a importação

i = a classe de mercadoria

O número de produtos corresponde ao tamanho da amostra de cada grupo de produtos: 30. O número médio de dias que o agente económico deve esperar para ter a sua mercadoria desalfandegada é de 21 dias para os bens de consumo, 24 dias para matéria-prima, 34 dias para aparelhagem audiovisual, 51 dias para os bens de equipamento e 104 dias para as viaturas (Tabela 3). A contagem do tempo que efectuei começa a partir da data em que o expediente para o desalfandegamento é entregue à alfândega até a data da saída da mercadoria.

A outra média de posição que calculei é a moda com vista a avaliar o número de dias que corresponde à maior frequência que os agentes económicos normalmente levam para desalfandegarem as suas mercadorias. A moda para aparelhagem audiovisual foi 13,5 dias, matéria-prima 17,5 dias, bens de consumo 26 dias, equipamento 56 dias e

viaturas 68 dias. Portanto, é aborrecido e custoso que um indivíduo esteja três meses nos balcões das alfândegas para desalfandegar a sua viatura. As médias, modas e medianas dos dias de espera para todos os produtos são elevadas, o que agrava a ineficiência da economia do país. Os importadores incorrem custos de taxas de juros e, com estas demoras, os encargos agravam-se para além da perda de oportunidades de negócio por terem os seus recursos investidos na importação.

Tabela 3. Tempo necessário para desalfandegar mercadorias (dias)

Produto	média (\bar{T})	moda	mediana	desvio padrão
Bens de consumo	21	26	15	17
Equipam. Industrial	51	56	48	26
Matéria-prima	24	17.5	22	21
Viaturas	104	68	95	56
Aparelhagem Audiovisual	34	13.5	29	24
Global	47	36	42	29

É possível acelerar o processo, pois aparecem casos insólitos nos bens de consumo, matéria-prima e aparelhagem audiovisual em que o desalfandegamento foi realizado num único dia, enquanto, para o equipamento o tempo mínimo registado foi de 8 e para viaturas, 12. Os importadores anseiam que este tempo seja reduzido. Agora para contornarem o problema da morosidade, muitos deles movimentam os expedientes, muito antes de a mercadoria desembarcar. Portanto, eles começam o pagamento dos direitos logo que tomam conhecimento através dos seus agentes transitários que a mercadoria já embarcou no país de origem. Assim, cabe à alfândega rever a forma de tratar os documentos dos seus clientes porque estes documentos levam mais dias nos gabinetes da alfândega.

Uma indústria que tenha matéria-prima desembarcada no porto de Maputo tem de esperar três a quatro semanas para desalfandegar o produto. Isso aumenta os *stocks* necessários e, então, o de capital e pode provocar roturas nos *stocks*. Isto acarreta custos dado que haverá problemas decorrentes da não utilização da capacidade instalada para além dos custos da ociosidade da mão-de-obra. Há outros custos. Ao importarem mercadorias, os agentes económicos não só devem os direitos alfandegários mas também têm de pagar à autoridade portuária as taxas de armazenamento e manuseamento. A taxa de armazenamento é calculada com base no número de dias que a mercadoria permanece no armazém. Se a mercadoria tiver sido importada através de um crédito bancário, o importador suportará juros não obstante o capital não ter tido a devida aplicação. Os custos até aqui apresentados são os mensuráveis, mas existem outros não tão facilmente mensuráveis: o tempo que os agentes económicos devem andar atrás do expediente.

Aplicação das Taxas

Na amostra, houve processos que não apresentavam os valores pagos. Nas 30 importações estudadas dos bens de equipamento, uma máquina de descasque de castanha de caju não apresentava os valores pagos nem o documento de isenção dos direitos; para a matéria-prima 23 toneladas de paletes de mosaico cerâmico e varetas de filtros para fabrico de cigarros (cuja quantidade não vem expressa); e, para aparelhagem audiovisual, foram **dois contentores** com vídeos.

Outros processos têm códigos errados ou embora tenham códigos pautais certos, têm as taxas a aplicar erradas. Mesmo os processos que têm taxas certas, o cálculo dos valores devidos é errado. Das 150 importações da amostra, 3 tinham códigos errados, 16 com a taxa de imposto de consumo errada, 24 com a taxa geral errada, 12 com taxas mal calculadas do imposto de consumo e 56 tinham o imposto geral mal calculado (Tabela 4)

Tabela 4. Taxas mal aplicadas

	Nº de produtos não taxados	Nº de produtos com códigos errados	Produtos com taxas erradas		Taxas mal calculadas	
			IC	Geral	IC	Geral
Bens de consumo	0	0	2	3	2	6
Equipamento industrial	1	1	2	3	3	12
Matéria-prima	2	0	0	16	0	20
Viaturas	0	2	10	0	0	8
Aparelhagem audiovisual	2	0	2	2	7	10
Total	5	3	16	24	12	46

Os erros baixam as receitas do Estado. Se um produto é mal codificado, a taxa a ser cobrada também estará errada. Nos 16 casos em que o imposto de consumo foi errado e nos 24 em que o imposto geral foi mal indicado, a taxa aplicada foi **quase sempre inferior** à legal. O mesmo aconteceu com as taxas mal calculadas: o valor apresentado foi **quase sempre inferior** ao verdadeiro. As taxas mal calculadas, 58 casos, foram mais frequentes que os outros erros apontados. Na amostra estudada, os casos com subestimações dos direitos representam 3% de todas as importações dos cinco produtos considerados, de 1995. Aparentemente a alfândega faz vista grossa à subfaturação, o que prejudica a arrecadação de receitas para o Estado.

Estes erros parecem premeditados porque, de entre os passos que o expediente deve percorrer dentro da alfândega, dois são a **verificação** e **reverificação**. Uma das tarefas da verificação é analisar as taxas aplicadas em cada despacho de importação. Se não for a corrupção, qual é a razão para a ocorrência de tantos erros no processo de

taxação? Será incapacidade dos funcionários a ponto de efectuarem operações aritméticas elementares com tantos erros, erros que são quase **sempre subestimações?**

Um dos departamentos na alfândega de Maputo é o de controle de qualidade, que funciona no gabinete do director. Além de analisar a qualidade dos produtos, deverá controlar também os preços e as taxas, usando amostras mensais. A base para esta análise podiam ser os dados da *Intertek Testing Services (ITS)*,¹³ instituição internacional vocacionada para o controlo de preços para evitar subfacturação e, conseqüentemente, tomar as devidas providências.

A má aplicação das taxas na alfândega do porto de Maputo origina grandes perdas de receitas. Para estimar as perdas, calculei para cada produto a diferença entre as receitas recebidas na amostra e aquelas que deviam ter sido recebidas (Anexos 3 a 7). Depois de ter as diferenças, calculei a percentagem ponderada das estimações em cada uma das categorias de produtos. A percentagem das subestimações é muito grande — para viaturas, 8%; bens de consumo, 28%; aparelhagem audiovisual, 38%; matéria-prima, 73%; e equipamento industrial, 94%. Globalmente as subestimações foram 48% (Tabela 5). As viaturas são os produtos que têm as mais baixas percentagens de subestimações porque dado que são os produtos importados em maiores quantidades — 1729 viaturas — os funcionários conhecem bem as classificações e valores no mercado.

No geral estas percentagens são muito altas e com uma grande variação devido ao tamanho da amostra que é pequeno pelo que a sua interpretação deve ser feita com muita cautela.

Tabela 5. Cálculo do Valor Subestimado, 1995 (milhões Mt)

Produto	Valor total subestimado (%)	s _{pps} Relativa	Valor médio do erro (%)	Projeccção da subestimação 10 ⁶ Mt
Bens de consumo	28	17	27	6.503
Equipamento industrial	94	26	88	102.203
Matéria-prima	73	18	64	6.668
Viaturas	8	10	8	1.373
Aparelhagem audiovisual	35	34	35	2.888
Total	48			119.635

¹³ A ITS é a instituição contratada pelo governo moçambicano para inspecionar as importações, pre-embargo, e controlar a qualidade e a quantidade da mercadoria e a actualidade dos preços.

$$V(R_{pps}) = 1/\sqrt{m} [1/m(n-1) \sum (\bar{X}_i - R_{pps} \bar{Y}_i)^2]$$

$$R_{pps} = \bar{X}_{pps} / \bar{Y}_{pps}$$

Sendo:

R_{pps} = Rácio

i = Contramarca

$\hat{V}(X_{pps})$ = Variância

S_{pps} = Desvio padrão

Calculei também as percentagens não ponderadas das subestimações do valor da mercadoria. O motivo da diferença entre as ponderadas e não ponderadas é porque as importações com **valores elevados** têm a tendência de **terem maiores erros** e, por conseguinte, dominam as outras importações de menor valor (Anexo 8) — daí as percentagens ponderadas a tendem a ser mais altas. Com base nas percentagens ponderadas, projectei as perdas de receitas do Estado: 119.6 biliões de meticais. O equipamento industrial é que tem o maior valor das perdas estimadas, 102.203 milhões de meticais.

Infracções Fiscais na Alfândega de Maputo

Não obstante a pesada máquina alfandegária, as infracções fiscais¹⁴ detectadas — sobretudo os descaminhos¹⁵ e transgressões¹⁶ — atingem números alarmantes. Mas segundo o presente estudo, a maioria não é detectada. Se o trabalho realizado pela alfândega fosse sério, os números detectados seriam muito mais elevados.

Os descaminhos detectados aumentaram de ano para ano. Em 1990, houve 89 casos detectados pela alfândega e, em 1995, 474. No mesmo período, as transgressões reduziram de 2.094 para 1.257 e, no ano seguinte, 1996, só houve 473. Em 1996, as transgressões foram apenas 7% das de 1991 — uma diminuição de 7.210 casos para 473 (Tabela 6). Será que a redução das transgressões deveu-se à diminuição das ocorrências

¹⁴ A infracção fiscal é a informação errada fornecida pelo cliente ilícito punível pela lei.

¹⁵ O descaminho é toda acção ou omissão fraudulenta cujo objectivo é retirar das alfândegas ou passar através delas quaisquer mercadorias sem serem submetidas ao despacho ou mediante despacho com falsas indicações, de modo a obter a saída de mercadorias de importação proibida, evitar o pagamento total ou parcial dos direitos e mais imposições. Portanto o descaminho é fraudar deliberadamente.

¹⁶ A transgressão é todo o facto ou omissão que, embora não constitua delito criminal, é contrário às leis. Portanto a intenção de fraude não é provável.

ou porque a capacidade de detectar baixou? Como os descaminhos aumentaram, terá havido tendência de tratar mais as transgressões como actos criminais?

Apesar de ser um órgão de soberania, a alfândega não possui força suficiente para punir os infractores ou persuadi-los a comparecerem à instituição afim de resolverem o contencioso com esta, razão pela qual, até a data, somente 24% dos descaminhos de 1990 foram encerrados. Os outros estão ainda em curso...

Tabela 6. Infracções cometidas pelos clientes da alfândega de Maputo

	Descaminho		Contrabando ¹⁷		Tráfico ilegal de moeda ¹⁸		Transgressão	
	Nº	% de casos encer.	Nº	% de casos encer.	Nº	% de casos encer.	Nº	% de casos encer.
1990	89	24	8	88	16	88	2094	98
1991	47	26	4	50	5	0	7210	99
1992	137	36	6	33	0	n. a. ¹⁹	1625	98
1993	161	39	2	50	1	100	1743	94
1994	303	26	2	0	0	n. a.	2391	88
1995	474	87	0	n. a.	2	0	1257	97
1996	432	55	2	0	1	0	473	96
Total	1643	65	24	50	25	60	17603	97

Arquivo e Organização dos Processos de Navios na Alfândega

Embora não tenha acontecido com todos os produtos, os dados sobre os aparelhos audiovisuais não são muito fiáveis porque o arquivo da documentação que compõem os processos dos navios na alfândega do porto deixa muito a desejar.

Um aspecto positivo por parte da alfândega, é que cada navio que entra no porto é lhe atribuído um número, o qual consta no respectivo processo. Isto permite ter um controlo dos navios que escalam no porto de Maputo bem como das operações que vêm efectuar, o tipo de navios, a sua proveniência e o destino posterior. Se isto não acontecesse não seria possível identificar os navios, as zonas onde efectuaram as operações comerciais e o tipo de mercadoria manuseada. Assim, este é o primeiro passo para que os processos estejam organizados.

No entanto, a sala onde estão depositados estes processos está numa desorganização total. Os processos dos diversos anos estão misturados, o que dificulta a sua rápida localização. Não existe na alfândega um sistema informatizado da arrumação documental que permita que um indivíduo, antes de se levantar da sua secretária, tenha

¹⁷ O contrabando é a acção ou omissão fraudulenta com o objectivo de fazer entrar mercadoria no país sem passar pela alfândega.

¹⁸ Tráfego ilegal de moeda é a importação ilegal de moeda.

¹⁹ Não aplicável

toda a informação da localização da prateleira e a respectiva fila onde está depositado o documento desejado.

Durante o trabalho do campo, a alfândega não estava em condições de me fornecer o número das importações ocorridas em 1995, cujos produtos serviram de base para o meu estudo. Tive de contar processo por processo bem como o tipo de mercadoria consoante as classes das conglomerações (bens de consumo, matéria-prima, equipamento industrial, viaturas e aparelhagem audiovisual) para encontrar o número das importações para, a partir daí extrair a amostra desejada.

O meu espanto foi que, depois de seleccionar os processos para amostra, alguns da importação de bens audiovisuais não estavam no lugar onde havia os tido nem se quer estavam na sala. Pior ainda, ninguém sabia onde estavam. Estes processos continham 80% dos bens audiovisuais importados que eu desejava estudar. Para tal, tive de fazer uma nova selecção dos processos por forma a completar a amostra, voltando de novo à tabela aleatória para a selecção suplementar.

Conclusões

A alfândega do porto de Maputo deve realizar muitas mudanças no desalfandegamento de mercadorias para minimizar os excessos de: documentos alfandegários, carimbos, procedimentos, tempo, descaminhos, transgressões, contrabandos, perdas de dinheiro e da má aplicação de taxas e códigos.

A documentação exigida ao importador para o desalfandegamento de mercadorias é vasta e, para o cidadão comum, complexa. Isto faz demorar as importações. Alguns dos documentos — ex., o boletim de registo de importação e o verbete de veículo — podem ser simplificados. Outros documentos, a pesar de não serem exigidos pela alfândega, são anexados ao despacho, — ex., boletim de armazenagem, recibo do porto, documento combinado do porto e alfândega e documento cliché, avolumando o papelório. Além disso, uma boa parte dos documentos leva demasiados carimbos, acima de 30, em vários gabinetes da alfândega e nas instituições envolvidas. É também necessário colar selos. Estas práticas só agravam o sistema já burocratizado.

Os procedimentos administrativos são demasiados. Seguindo tantos passos, o importador perde muito tempo atrás deste ou aquele guiché. Por cada importação, mais de 30 funcionários são envolvidos, tornando pesada a máquina burocrática da alfândega e aumentando as probabilidades de corrupção.

O tempo gasto para desalfandegar mercadorias é muito (em média 47 dias) devido aos morosos passos que o importador é sujeito. Por vezes, o importador faz contrabando só para não se sujeitar às demoras na importação. Urge que este tempo se reduza ao mínimo para eliminar as transgressões que só baixam as receitas do Estado.

As taxas na alfândega do porto de Maputo têm sido mal aplicadas. Por exemplo, em 1995, 3% das importações foram mal classificadas. Os códigos pautais são, amiúde mal indicados e, quando isto acontece, são sempre inferiores aos estipulados, o que reduz as receitas do governo. Mesmo quando as taxas estão bem indicadas, os cálculos estão errados e quase sempre inferior aos correctos. No global, estes dois tipos de erros



R.E. 23830

causaram uma subestimação, na amostra, de 48%. O pior caso aconteceu com equipamento industrial com 94% de subestimações. Algumas importações nem pagam os seus direitos não obstante passarem pela alfândega embora não tenham isenções. Além disso, na alfândega do porto de Maputo é manifesta a existência de transgressões, descaminhos e contrabando. O sector de verificação e reverificação está a funcionar muito mal, pois existem muitos erros na taxaço que não são descobertos pela verificação.

Recomendações

A concessão da gestão da alfândega de Maputo à *Crown Agents* é oportuna. Oxalá que esta se empenhe na simplificação da importação de mercadorias. O caminho para tal é a informatização com a qual será possível reduzir o papelório, a corrupção, erros no cálculo dos direitos, e o pessoal envolvido. Para eliminar os males que enfermam a alfândega do porto de Maputo urge que sejam tomadas medidas a curto e médio prazos.

A curto prazo, devem ser eliminados muitos dos documentos (ordem de entrega, sanidade vegetal, documento combinado, documento cliché e requisição de serviço) exigidos na importação de mercadorias para serem substituídos por um único documento, o despacho de importação. Esta medida eliminará uma boa parte dos passos exigidos ao importador e, desta forma, diminuir a burocracia. Para além da eliminação de certos documentos, os remanescentes — o despacho de importação e o boletim de registo de importação — devem ser simplificados (Anexos 1 e 2).

O envolvimento de muitos funcionários para cada importação agrava os custos e as oportunidades para a corrupção. Para reduzir estes males ou, quiçá, eliminá-los é necessário que se reduza ao máximo o contacto humano entre o importador e o pessoal da alfândega. Alguns passos são irrelevantes — as actividades nas secções de contagem, receita (isto não é a tesouraria), o carimbo no verso do CRF e protocolos nos documentos no piquete — podem ser eliminados. Na secção de contagem, o despacho é numerado, faz-se o arquivo dos BRIs, regista-se a informação contida nos despachos e dá-se baixas nos mesmos. Na secção da receita, o despacho leva mais um carimbo, coloca-se o número da receita e assina-se o formulário. Ao carimbar-se o verso do CRF, faz-se o registo dos valores pagos e protocola-se para o piquete da alfândega. Não há necessidade de se colocar tantos números porque, se for para identificar o processo, bastaria o número de ordem que o boletim de despacho leva. Pior ainda, toda esta informação não é usada posteriormente. Os BRIs nem sempre são arquivados, pois têm por vezes uma validade de seis meses pelo que, no fim da sua validade podiam estar anexados no último processo de importação.

Os pagamentos também devem ser feitos duma única vez (para despachantes, alfândega, autoridade portuária e agentes transitários), eliminando assim mais de 30% dos passos.

Urge que se melhore o sistema de controle de taxaço para reduzir os erros. Para diminuir as perdas, a curto prazo, deve-se introduzir um controlo das taxas aplicadas, podendo ser este controlo mensal a partir de uma amostra aleatória para, a partir daí, a

alfândega ter uma informação periódica do que está a acontecer e, caso as evidências assim exigirem, tomar medidas correctivas.

Os funcionários afectos à verificação e reverificação eram amiúde. Por isso, a curto prazo, é necessário substituí-los por outros — ainda não contaminados — para estancar os erros grosseiros. Uma vez que os descaminhos estão a aumentar, há uma necessidade de se melhorar ainda mais os métodos para verificar as mercadorias e declarações, contornar a situação e punir os infractores. Deve-se intensificar também os métodos de controlo dos contrabandos.

A médio prazo, as transformações na importação devem ser muito mais profundas. Assim, para que a alfândega do porto de Maputo se livre das barreiras burocráticas, da corrupção, transgressões e contrabando, é necessário uma transformação radical do sistema. A boa experiência do Brasil pode ser aproveitada. Portanto, é necessário reorganizar o controlo do comércio externo na alfândega do porto de tal forma que o fluxo de informação, o cálculo das taxas, a armazenagem das mercadorias, a arrumação da documentação, a gestão e todas as actividades estejam informatizados. Para tal, é necessário comprar programas informatizados concebidos para a importação e exportação de mercadorias e adaptá-los à situação do porto de Maputo.

Com a informatização da alfândega do porto de Maputo seria possível reduzir o contacto entre os funcionários da alfândega e o importador e, conseqüentemente, os focos da corrupção. Uma boa parte da documentação não seria mais necessária. Dos tantos documentos envolvidos na importação apenas seriam necessários dois: o conhecimento da carga e a factura comercial. Além disso, o contacto cara a cara entre importadores e os funcionários das diversas instituições envolvidas neste processo será quase que eliminado. Nos casos normais o único funcionário que deve avistar-se com o importador é o fiscal. Os despachantes oficiais não se deslocariam tanto; os seus custos reduzir-se-iam e, por conseguinte, as taxas a cobrarem aos seus clientes também declinariam. Com insumos e produtos mais baratos todo o país seria mais eficiente.

Com a informatização, os custos administrativos da alfândega reduzir-se-iam. Não seria necessário envolver tanto pessoal porque o fluxo de informação seria através do sistema, conforme o descrito nos passos, dado que estes estariam todos informatizados. Todos os pagamentos ficariam sob a responsabilidade das instituições financeiras através do sistema informatizado.

Anexo1: Informação contida nos documentos alfandegários para importação

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Nome do Documento																										
Aviso de chegada	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x												
Despacho de importação						x								x	x											
Manifesto	x					x								x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Factura de compra	x													x	x					x						x
conhecimento de embarque ²⁰														x												
Ordem de entrega	x	x												x		x		x	x			x	x			
Relatório de verificação e rever.	X																									
Boletim de registo de importação	x						x							x												
Certificado de inspecção (CRF)																										
Verbete de despacho do veículo	x					x												x								
Licença de Sanidade Vegetal	x													x				x								
Imposto de circulação																										
Documento Cliché	x	x			x		x					x					x				x		x	x		
Documento combinado Port. Alf	x	x				x	x					x					x				x		x	x		
Recibo do porto	x	x				x	x							x		x	x				x		x	x		
Requisição de serviço de entrada de entrada de mercadorias	x														x						x	x				

	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	
Aviso de chegada																										
Despacho de importação			x				x								x						x					
Manifesto																										
Factura de compra							x		x				x		x									x	x	x
conhecimento de embarque																										
Ordem de entrega																									x	x
Relatório de verificação e rever.							X																			
Boletim de registo de importação	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Certificado de inspecção (CRF)																										
Verbete de despacho do veículo						x									x								x			
Licença de Sanidade Vegetal															x									x		x
Imposto de circulação																										
Documento Cliché																										x
Documento combinado Port. Alf																										x
Recibo do porto																										x
Requisição de serviço de entrada de entrada de mercadorias																										

²⁰ Bill of lading

	5	5	5	5	5	5	5	5	5	60	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	72	7	7	7	7
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1		3	4	5	
Aviso de chegada																										
Despacho de importação	x					x					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Manifesto																										
Factura de compra	x	x																								
conhecimento de embarque																										
Ordem de entrega													x													
Relatório de verificação e rever.				x	x	x	x	x	x	x	x															
Boletim de registo de importação																										
Certificado de inspecção (CRF)																										
Verbete de despacho do veículo																										
Licença de Sanidade Vegetal																										
Imposto de circulação																										
Documento Cliché												x	x			x	x									
Documento combinado Port. Alf												x	x			x		x								
Recibo do porto													x			x										
Requisição de serviço de entrada de entrada de mercadorias																										

	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	97	9	9	9	1	
	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6												0
Nome do Documento																																	
Aviso de chegada																																	
Despacho de importação	x	x	x																														
Manifesto																																	
Factura de compra																																	
conhecimento de embarque																																	
Ordem de entrega													x		x	x																	
Relatório de verificação e rever.																																	
Boletim de registo de importação																																	
Certificado de inspecção (CRF)																																	
Verbete de despacho do veículo					x																												
Licença de Sanidade Vegetal																																	
Imposto de circulação																																	
Documento Cliché						x	x	x	x			x																					
Documento combinado Port. Alf			x		x	x	x	x																									
Recibo do porto					x	x		x																									
Requisição de serviço de entrada de entrada de mercadorias																																	

Legenda

1. Data
2. Navio
3. Nacionalidade
4. Hora de chegada na estação de pilotos
5. Data da chegada
6. Procedência
7. Calado
8. Comprimento por fora
9. Tipo de carga transportada (Perigosa ou não)
10. Transporta mala de correio (sim ou não)
11. Moeda de pagamento
12. Passageiros (a desembarcar, em trânsito ou a embarcar)
13. Observações
14. Taxa de câmbio
15. Destino
16. Nº do conhecimento de embarque
17. Dono da mercadoria
18. Pacotes (nº)
19. Descrição da mercadoria
20. Expedidor
21. Pessoa de contacto (consignatário)
22. Medição (em kg ou em litros)
23. Nº do contentor
24. Tipo de contentor
25. Código do importador
26. Nº de ordem
27. Data de despacho
28. Data de emissão
29. Província
30. Distrito
31. Importador
32. Utilizador
33. Fornecedor
34. Endereço
35. Transporte
36. Desembarque
37. Condições de compra (CIF, CIP, FOR,...)
38. Forma de pagamento (abertura, contra entrega, crédito, a prazo, mercadorias e outras)
39. País de origem de mercadorias
40. Suporte financeiro
41. valor

42. Licenciamento
43. Assinatura e selo branco da entidade licenciadora
44. Validade
45. Data da elaboração do impresso
46. Identificação da mercadoria
47. País de destino
48. Porto de embarque
49. Porto de destino
50. Quantidade
51. Preço
52. Seguro
53. Despacho de....Nº....de ordem...de receita....
54. Requerimento de saída antecipada Nº....de.../.../199...
55. Requerimento de abertura de contentor Nº....
56. Nome da entidade despachante
57. Conferência das quantidades
58. Assinatura do (verificador, auxiliar e agente de fiscalização)
59. Reverificação
60. Assinatura do (verificador, reverificador e chefe de Timar)
61. Nº do documento
62. Contramarca
63. Conhecimento (aviso de chegada)
64. Tipo de frete
65. Códigos
66. Valor declarado
67. Valor em moeda externa
68. Valor em Meticais
69. Direitos (taxa, importância, imposto de consumo - taxa e imposto)
70. Valor total
71. Imposto de selo (do despacho, do requerimento e da declaração do valor)
72. Impressos, selo de defesa nacional, imposto de comércio marítimo, emolumentos gerais,...)
73. Imposto de consumo
74. Operações da tesouraria
75. Assinaturas (tesoureiro, verificador, reverificador e carimbos)
76. Averbamentos
77. Nº da receita
78. Instância aduaneira
79. Exportador
80. Firma transitária, morada e código
81. Porto de trânsito
82. Porte pago
83. Marcas
84. Declaração do expedidor
85. zona

86. Números
87. Nº da alfândega
88. Contagem
89. Taxa de trânsito
90. selos
91. Conferente
92. Tesoureiro
93. Carimbo da alfândega (pode carregar)
94. Observações de carregamento (marca, nº e quantidades)
95. Detalhes de carregamento (Peso, nº de vagão, data, data, zona e assinatura do conferente)
96. Tarifa
97. importância
98. taxa de manuseamento
99. Direitos de cais advalorem
100. Documentação
101. Sub-entrega
102. Total
103. Arredondamento
104. Total geral
105. Sector de Taxas e verificação do porto
106. Localização
107. Zona, armazém número
108. Crédito nº
109. Instrução nº
110. Empresa de comércio externo
111. Ramo de actividade (Comércio ou indústria)
112. Pagamento a efectuar por
113. Levantamento a efectuar por
114. Importação, importação de armazém e importação temporária
115. Meio de transporte
116. Facturas nº
117. BRI nº
118. Aviso de chegada
119. Lista de embalagem nº
120. Apólice de seguro
121. Bill of entry nº 1
122. Consignment note nº
123. Triplicado de despacho de importação temporária
124. Triplicado de despacho de entrada em armazém
125. Boletim do exercício Farmacêutico nº
126. Licença da veterinária
127. Licença da agricultura
128. Certificado de sanidade vegetal
129. Nota de conformidade dos CTT

130. Licença de importação da polícia nº
131. Outros documentos
132. Requisitado por
133. Recebido por
134. Casa de despacho
135. Verbete do despacho do veículo ou (automóvel ou reboque)
136. Residente em...foi despachado um (automóvel-ligeiro, pesado, motociclo ou reboque)
137. Marca
138. Modelo
139. Nº do quadro
140. Caixa
141. Medida dos pneumáticos
142. Motor (número, nº de cilindros, combustível)
143. Tara
144. Peso do quadro
145. Lotação
146. Este verbete substitui o livrete do.....até...de...Junho...1997
147. Dos viveiros de.... Sob condições indicadas nesta licença
148. variedade
149. Assinatura do (Inspector e Chefe do posto)

Anexo 3: Tarifas aplicadas nos bens de consumo

Nº de ordem	Valor da mercadoria 1.000.000 Mt	Tarifa aplicada (%)	Valor da tarifa aplicada 1.000.000 Mt	Tarifa correcta (%)	Valor da tarifa correcta 1.000.000 Mt	Subestimacao	Subestimacao (%)
1	2172	5	5	5a	109	104	95
2	2	75+35b	25	75+35	25	0	0
3	236	5	12	5	12	0	0
4	2	5	0	5	0	0	0
5	88	35	31	35	31	0	0
6	892	35	312	35	312	0	0
7	4702	5	235	5	235	0	0
8	7826	5	391	5	391	0	0
9	50	5	0	15	7	7	97
10	333	20+15b	57	20+15b	57	0	0
11	3	35	16	35a	1	-15	-1632
12	2261	35	113	35a	791	678	86
13	7	35	3	35	3	0	0
14	29	25	7	25	7	0	0
15	4	15	6	15a	1	-6	-900
16	156	5	8	5	8	0	0
17	140	45+35b	13	45+35b	112	99	89
18	17	25	4	25	4	0	0
19	2051	5	103	5	103	0	0
20	6151	5	308	5	308	0	0
21	1803	5	90	5	90	0	0
22	5410	5	271	5	271	0	0
23	820	5	41	5	41	0	0
24	205	5	10	5	10	0	0
25	36	35	13	35	13	0	0
26	33	35	12	35	12	0	0
27	35	35	12	35	12	0	0
28	495	35	173	35	173	0	0
29	2	5	0	5	0	0	0
30	10	5	1	5	1	0	0
Total	35970		2270		3138	867	28

a = As taxas foram correctas mas o calculo, nao

b = Imposto de consumo e imposto geral

n.d. = nao disponivel

Anexo 4: Tarifas aplicadas no equipamento industrial

Nº de ordem	Valor da mercadoria 1.000.000 Mt	Tarifa aplicada (%)	Valor da tarifa industrial aplicada		Tarifa correcta (%)	Valor da tarifa correcta		Subestimacao	Subestimacao (%)
			1.000.000 Mt	1.000.000 Mt		1.000.000 Mt	1.000.000 Mt		
1	1575	10	158	10	10	158	0	0	
2	192	35	67	35	35	67	0	0	
3	555	45+10b	305	45+10b	45+10b	305	0	0	
4	141	10	1	10a	10a	14	13	95	
5	1	n.d	n.d	10+10b	10+10b	0	0	0	
6	3	10	0	10+9b	10+9b	0	0	39	
7	24	10	0	10	10	2	2	90	
8	24	10	0	10	10	2	2	90	
9	310	10	10	10	10	31	21	67	
10	24887	20+35b	192	20+35b	20+35b	13688	13496	99	
11	27	20+15b	5	20+35b	20+35b	10	5	54	
12	45	10	0	10	10	5	4	97	
13	1	10	0	10	10	0	0	0	
14	45	35+20b	25	35+20b	35+20b	25	0	0	
15	1	10	0	10	10	0	0	0	
16	78	10	8	10	10	8	0	0	
17	23	10	2	10	10	2	0	0	
18	33	5	2	5	5	2	0	0	
19	76	10	8	10	10	8	0	0	
20	16	20+35b	9	20+35b	20+35b	9	0	0	
21	338	10	34	10	10	34	0	0	
22	14	10	0	10	10	1	1	97	
23	222	5	10	10	10	22	12	55	
24	6	35	2	35	35	2	0	0	
25	115	10	10	10	10	12	2	15	
26	78	10	1	10	10	8	0	0	
27	199	10	20	10	10	20	0	0	
28	6	10	0	10	10	1	1	89	
29	447	n.d	0	10	10	45	45	100	
30	225	10	22	10+10b	10+10b	45	22	50	
Total	29707		361			14525	13627	94	

a = As taxas foram correctas mas o calculo, nao

b = Imposto de consumo e imposto geral

n.d.= nao disponivel

Anexo 5: Tarifas aplicadas na materia prima

Nº de ordem	Valor da mercadoria 1.000.000 Mt	Tarifa aplicada (%)	Valor da tarifa aplicada 1.000.000 Mt	Tarifa correcta (%)	Valor da tarifa correcta 1.000.000 Mt	Subestimacao	Subestimacao (%)
1	255	35	6	25	64	57	90
2	445	5	22	25	111	89	80
3	n.d	n.d	n.d	25	n.d	n.d	n.d
4	n.d	n.d	n.d	25	n.d	n.d	n.d
5	71	35	25	35	25	0	0
6	856	5	0	5	43	43	100
7	48	20+35b	26	20+35b	26	0	0
8	8	10	1	35	3	1	45
9	141	25	35	25	35	0	0
10	20	25	2	25	5	3	64
11	379	5	19	35	133	114	86
12	138	5	7	25	35	125	363
13	14	0.5	0	35	5	5	99
14	399	6	22	6	24	2	8
15	113	15	17	15	17	0	0
16	399	6	22	6	24	2	8
17	596	5	30	5	30	0	0
18	1150	5	57	15	172	115	67
19	317	5	8	35	111	103	93
20	1150	5	57	15	172	115	67
21	10	5	1	5	1	0	0
22	2	5	0	5	0	0	0
23	24	15	5	25	6	1	18
24	117	25	3	25	29	26	88
25	534	5	27	15	80	53	67
26	15	25	4	25	4	0	0
27	81	15	14	25	20	6	31
28	72	10	7	35	25	18	71
29	15	5	1	10	2	1	50
30	192	5	10	10	19	10	50
Total	7558		429		1220	889	73

a = As taxas foram correctas mas o calculo, nao

b = Imposto de consumo e imposto geral

n.d. = nao disponivel

Anexo 6: Tarifas aplicadas nas viaturas

Nº de ordem	Valor da mercadoria 1.000.000 Mt	Tarifa aplicada (%)	Valor da tarifa aplicada 1.000.000 Mt	Tarifa correcta (%)	Valor da tarifa correcta 1.000.000 Mt	Subestimacao 1.000.000 Mt	Subestimacao (%)
1	88	10	9	10	9	0	0
2	752	10	75	10	75	0	0
3	317	10	0	10	3	3	90
4	317	10	0	10	3	3	90
5	314	10	31	10	31	0	0
6	314	10	31	10	31	0	0
7	1097	10	110	10	110	0	0
8	1	10	0	10	0	0	0
9	98	10	10	10	10	0	0
10	116	10	12	10	12	0	0
11	145	35+75b	159	35+75b	159	0	0
12	211	10	21	10	21	0	0
13	240	75+35b	265	75+35b	265	0	0
14	153	35+25b	169	35+25b	169	0	0
15	1028	10	102	10	103	1	1
16	1028	10	102	10	103	1	1
17	1028	10	102	10	103	1	1
18	1028	10	102	10	103	1	1
19	248	25+35b	174	25+35b	149	-25	-17
20	230	75+35b	253	75+35b	253	0	0
21	99	35+25b	60	75+35b	109	50	45
22	99	35+25b	60	35+25	60	0	0
23	34	10	3	10	3	0	0
24	26	10	3	10	3	0	0
25	99	35+25b	60	35+25b	60	0	0
26	99	35+25b	60	75+35b	109	50	45
27	99	35+25b	60	75+35b	109	50	45
28	99	35+25b	60	75+35b	109	50	45
29	224	10	22	10	22	0	0
30	96	10	10	10	10	0	0
Total	9731		2121		2304	183	8

a = As taxas foram correctas mas o calculo, nao
b = Imposto de consumo e imposto geral
n.d.= nao disponivel

Anexo 7 : Tarifas aplicadas nos aparelhos audiovisuais

Nº de ordem	Valor da mercadoria 1.000.000 Mt	Tarifa aplicada (%)	Valor da tarifa aplicada 1.000.000 Mt	Tarifa correcta (%)	Valor da tarifa correcta 1.000.000 Mt	Subestimacao	Subestimacao (%)
1	262	30+35b	42	30+35b	42	0	0
2	805	25	201	30+35b	524	322	62
3	68	30+35b	44	30+35b	44	0	0
4	21	30+35b	10	30+35b	14	4	27
5	18	30+35b	11	30+35b	11	0	0
6	6	30+35b	4	30+35b	4	0	0
7	6	30+35b	4	30+35b	8	4	49
8	10	30+35b	7	30+35b	7	0	0
9	23	30+35b	15	30+35b	15	0	0
10	71	30+35b	14	30+35b	39	25	65
11	5	30+35b	4	30+35b	4	0	0
12	5	30+35b	3	30+35b	3	0	0
13	8	30+35b	5	30+35b	5	0	0
14	9	30+35b	6	30+35b	6	0	0
15	13	30+35b	8	30+35b	8	0	0
16	20	30+35b	9	75+35b	22	13	59
17	68	30+35b	44	30+35b	44	0	0
18	83	30+35b	54	30+35b	54	0	0
19	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
20	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
21	2	30+35b	1	30+35b	1	0	0
22	53	30+35b	17	30+35b	34	18	51
23	18	30+35b	11	30+35b	11	0	0
24	6	30+35b	4	30+35b	4	0	0
25	49	30+35b	32	30+35b	32	0	0
26	15	30+35b	10	30+35b	10	0	0
27	76	30+35b	49	30+35b	49	0	0
28	76	30+35b	49	30+35b	49	0	0
29	17	30+35b	11	30+35b	11	0	0
30	71	30+35b	46	30+35b	46	0	0
Total	1882		716		1102	385	35

a = As taxas foram correctas mas o calculo, nao

b = Imposto de consumo e imposto geral

n.d.= nao disponivel

Anexo 8: Valor Médio não Ponderado de Percentagem da Subestimação (\bar{X}_h)

$$\bar{X}_h = \frac{1}{m n} \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n X_{hij}$$

Sendo:

h = Categoria da mercadoria

m = Número de conglomerações escolhidas

n = Número de processos escolhidos em cada conglomeração

x_{ij} = Percentagem do erro para processo j em contramarca i

$$V(x_{hpps}) = \frac{1}{m(n-1)} \sum_{i=1}^n (\bar{x}_i - \bar{x}_{pps})^2$$

Sendo:

x_i = Valor médio dos dois processos em cotramarca i

Produto	Não Ponderada (X)	s_x
Bens de consumo	-72%	0.24
Equipamento industrial	36%	24.7
Matéria-prima	51%	18.2
Viaturas	12%	1.99
Aparelhagem audiovisual	10%	4.47

Anexo 9: Inquérito Para os Funcionários da Alfândega

Nome do inquirido.....

Posto.....Data.....

1. Normalmente logo que chega no seu sector de trabalho qual tem sido a primeira tarefa que realiza?
2. Quanto tempo leva para a realizar a actividade que acaba de descrever?
3. Atendendo que por vezes os documentos aparecem tantos de uma só vez, quantos dias é que normalmente estes levam sobre a sua secretária?
4. Depois desta quais são as outras tarefas que realiza?
5. Depois de ter realizado o trabalho com estes documentos para onde é que depois os manda?.....
6. Quando os documentos chegam aqui, de certeza alguns deles são devolvidos. Quais são os motivos que geralmente levam a que os documentos sejam devolvidos aos clientes para as devidas correcções?.....
7. De entre os produtos bens de consumo, equipamento, matéria-prima, viaturas e aparelhagem audiovisual, quais aqueles cujos documentos têm maior frequência das devoluções?.....
8. Que tipo de falcatruas (jogos sujos, valor declarado, classificações mal feitas,) é que frequentemente têm cometido os clientes?.....

9. Quantos casos ocorreram em 1995?.....
.....
.....
10. Quais foram as medidas tomadas?.....
.....
.....
11. Sem falar do seu caso pessoal, mas pela experiência quotidiana, fale-me das tentativas de suborno que os clientes fazem para verem os produtos desalfandegados (poderá ser por falta de algum documento ou para acelerarem o processo)?.....
.....
.....
12. Qual é a percentagem dos casos em que os clientes tentam subornar os funcionários alfandegários?.....
.....
.....
13. Haverá casos concretos de colegas vossos, da alfândega de Maputo, que tiveram problemas por estarem envolvidos nos casos referenciados anteriormente e qual foi a medida tomada?.....
.....
.....

Anexo 10: Inquérito Para os Funcionários da Alfândega (Secção de Fiscalização)

Nome do inquirido.....

Posto.....Data.....

1. Normalmente logo que chega no seu sector de trabalho qual tem sido a primeira tarefa que realiza?.....

2. Quanto tempo leva para realizar a actividade que acaba de descrever?.....

3. Depois desta quais são as outras tarefas que realiza?.....

4. Para onde é que mandá os documentos depois de ter realizado o trabalho?.....

5. Segundo o artigo 75 do Estatuto Orgânico das Alfândegas, uma das suas atribuições é visitar as embarcações dentro da zona de respeito para examinar os manifestos e demais papéis de bordo ou colher quaisquer esclarecimentos que interessam à fiscalização aduaneira. Para além do manifesto quais têm sido os outros documentos de bordo que a fiscalização examina?.....

6. Qual é a informação que cada um desses documentos exigidos contém?.....

7. Haverá casos em que a fiscalização detectou divergências entre os dados contidos nos manifestos e a quantidade ou qualidade de mercadorias que efectivamente estava abordo?.....

8. Quais foram as medidas tomadas para a correcção desta situação?.....

9. A outra incumbência da alfândega é impedir o contrabando, o descaminho de direitos e as transgressões fiscais devendo intervir afim de serem punidos os infractores. Para o caso do porto de Maputo, poderá indicar os casos registados nos últimos cinco anos?

	1992	1993	1994	1995	1996	Total
Contrabando						
Descaminho						
Transgressões						
Tráfico de moeda						
Outros						
Total						

10. Segundo o artigo 365 do Estatuto Orgânico das Alfândegas, compete ao serviço de fiscalização marítima e fluvial inventariar todas as embarcações e o seu material, proceder ao registo das mesmas tanto na entrada assim como na saída e assistir ao desembarque de passageiros e mercadorias. Haverá uma sistematização de registo e arquivo desta informação em termos de *software* que possa permitir a sua obtenção quando necessário o mais rapidamente possível?.....

11. Qual é a finalidade deste software para além do simples registo e processamento da informação?.....

12. Caso não exista, que métodos são usados para o processamento, registo e arquivo desta informação?

13. Cabe também à fiscalização requisitar à capitania do porto a medição de qualquer navio estrangeiro quando haja motivo para duvidar da lotação designada no respectivo registo. Para o ano de 1995, quantas solicitações é que a fiscalização fez à capitania?.....

14. Qual foi a percentagem das discrepâncias entre os valores registados nos manifestos e os da mensuração?.....

15. Nos casos em que houve divergências, qual foi a medida tomada para cada caso?.....

.....

.....

Anexo 1: Inquérito Para os Clientes da Alfândega

Nome do inquirido.....

Posto.....Data.....Empresa.....

1. Depois de receber o CRF do seu cliente (importador) indique pormenorizadamente todos os passos por si seguidos para desalfandegar uma determinada mercadoria?.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Para cada um dos passos anteriormente indicados, estime o tempo necessário para a sua realização.....

.....

.....

3. O desalfandegamento de uma mercadoria depende também do tipo de mercadoria a desalfandegar. Para as mercadorias que se seguem, quais são Os passos específicos a realizar (bens de consumo, equipamento, matéria-prima, viaturas e aparelhagem audiovisual)?.....

.....

.....

4. Dos documentos que se seguem quais são aqueles que sem os quais a alfândega não autoriza o levantamento de mercadorias (despacho de importação, factura de compra, bill of loading, ordem de entrega, recibo do porto, relatório de verificação e reverificação, manifesto, boletim de registo de importação, certificado de inspecção e aprovação, imposto de circulação, licença de sanidade vegetal e verbete de despacho do veículo)?.....

.....

.....

5. Para além dos documentos acima referidos quais são os outros que normalmente são exigidos pela alfândega?.....
.....
.....
6. Durante o processo da circulação de documentos dentro da alfândega, em que sector é que estes levam mais tempo?.....
.....
.....
7. Haverá casos em que os documentos são devolvidos pela alfândega?.....
.....
.....
8. Quais são os motivos evocados normalmente para a devolução de documentos?.....
.....
.....
9. Quanto tempo tem levado normalmente para corrigir a situação detectada pela alfândega?.....
.....
.....
10. Mesmo que não tenha acontecido consigo mas sim o que tem assistido com outros colegas envolvidos neste processo, tem conhecimento de alguns casos em que os funcionários da alfândega exigem algumas gorjetas para facilitarem o desalfandegamento de mercadorias?.....
.....
.....
11. A que nível esta situação se verifica?.....
.....
.....
12. A que percentagem do valor CIF estas gorjetas correspondem?.....
.....
.....

13. Quais as classes de mercadorias em que esta situação se verifica frequentemente?.....

.....
.....

Anexo 12: Exemplos de Alguns Documentos Alfandegários

Despacho de importação;
Conhecimento de embarque (*bill of lading*);
Factura proforma;
Factura;
Certificado do peso e qualidade (*certificate of weight, quality and packing*);
Certificado de Origem;
Licença de sanidade vegetal;
Verbete de despacho de veículo;
Documento combinado de porto e alfândega;
Recibo do porto;
Requisição de serviço de entrada de mercadorias;
Guia de emolumentos pessoais, deslocações e ajudas de custo;
Requerimento; e
Ordem de entrega.



DESIGNAÇÃO DOS ARTIGOS		CONTAGEM	
07	Direitos de Armazenagem	295.225.592,00	MT
08	Armazenagem de 30 dias	100,00	MT
	do Despacho	100,00	MT
	do Requerimento		
	Imp. do Selo		
	Impressos		
	Selo de Defesa Nacional	1.000,00	MT
	Imposto de Comércio Marítimo		
	Emolum. Gerais Aduaneiros		
	Imp. Consumo		
	TOTAL GERAL	325.377.287,00	MT

110 Conferente

O Tesoureiro

O Verificador

O Revisor

10-11-1957

RECEITA DAS FINANÇAS

SÃO METICAIS

EXMO. SENHOR

Defin. Porto 6/6/57

A entidade despachante requer a V. Ex. se digno autorizar que a verificação e a reavaliação da mercadoria submetida a despacho se efectue fora das normas de expediente, incluindo o pagamento.

Pede Deferimento

Hussene Kalagy
DESPACHANTE ORCA

Cédula N.º 2 - Série B

R. DANIEL

FP/DO/VO N.º

PORT OF DESTINATION MUST BE DISTINCTLY MARKED ON EACH PACKAGE. ANY PACKAGE WITH A MASS IN EXCESS OF 2000 kg. OR A LENGTH IN EXCESS OF 10 METRES MUST BE SPECIALLY DECLARED.

THE GENERAL TYRE AND RUBBER CO. (S.A.)
 (PTY) LTD
 AREA 4, NEW BRIGTON WEST
 6001, PORT ELIZABETH

BILL OF LADING

B/L NO. PTCN001 (B)
 VOY. NO. 113 CN
 (U. P/P I)

O/E 35 507

CONSIGNEE:
 BRITHOL MICHOMA MOZAMBIQUE
 AVENUE MAOTSETSUNG 346
 MAPUTO
 MOZAMBIQUE

S-7-96



UNI-FEEDER



NOTIFY ADDRESS:
 BRITHOL MICHOMA MOZAMBIQUE
 AVENUE MAOTSETSUNG 346
 MAPUTO
 MOZAMBIQUE

FOR PORT TO PORT SHIPMENTS ONLY

VESEL: PHAROS	PORT OF LOADING: PORT ELIZABETH		
PORT OF DISCHARGE: MAPUTO	FINAL DESTINATION (if on carriage): MAPUTO	FREIGHT PAYABLE: PORT ELIZABETH	NUMBER OF ORIGINAL B/L: THREE (3)
MARKS AND NUMBERS:	NUMBER AND KIND OF PACKAGES:	DESCRIPTION OF GOODS:	MASS: VOLUME:

UCLU 0149668
 SEAL 1213153

1 X 20FT CONTAINER SAID TO CONTAIN
 7 TYRES, 4 O'RINGS AND 3 FLAPS 817 3,00M³

FREIGHT PREPAID

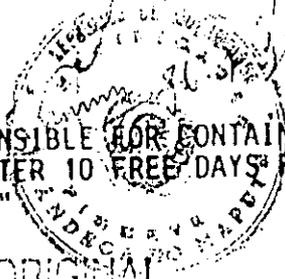
FREIGHT PREPAID

PART SHIPMENT

2010/23 175
 29.07.2010

"SHIPPER'S ARE RESPONSIBLE FOR CONTAINER DEMURRAGE AT
 US\$5/20' PER DAY AFTER 10 FREE DAYS FROM DATE OF
 DISCHARGE IN MAPUTO"

TRUE COPY OF ORIGINAL



19 JUL 1995

IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING the shipper, consignee, holder of this Bill of Lading and owner of the goods agree to be bound by its stipulations, exceptions, and conditions, whether written, typed, stamped or printed on the front or back hereof as if signed by such person, any customs or privileges to the contrary notwithstanding, and agree that all agreements or amendments for the shipment of the goods are superseded by this Bill of Lading. In witness whereof, the number of original Bills of Lading stated herein, all of this tenor and date been signed by or on behalf of the master or vessel, one of which being accomplished, the others to stand void.

PLACE AND DATE OF ISSUE:
 PORT ELIZABETH 29 JUL 2010
 FOR THE MASTER:

FREIGHT PAYABLE AT
 PORT ELIZABETH

SUBJECT TO TERMS AND CONDITIONS SET OUT ON THIS PAGE AND ON REVERSE

CZARNIKOW SUGAR

C. Czarnikow Sugar Limited, 24 Chiswell Street/London EC1Y 4SG
Telephone 0171-972 6600 Facsimile 0171-972 6899 Telex 290643

PRO FORMA INVOICE - F

Coca-Cola SABCO (Mozambique) S.A.R.L.,
P.O. Box 1441 Maputo
Cnr Rua Ismael
Alves Da Costa
Machava
Mozambique

For the attention of Jose Neves

18 March, 1997

Quality: White Refined Sugar, conditioned. Minimum polarisation 99.8 degrees. Otherwise as per EEC No. 2 minimum quality specification. All final at time of shipment.

Origin: South Africa

Destination: Mozambique

Shipment: June 1997

Packing: In new sound polylined polypropylene bags of 50 kilos net weight each. Sugar to be packed into containers of 20 feet in length, containing 21.3 metric tons/sugar net weight. Bags to be in red fabric marked as: 1996/7 crop

White refined sugar
50 kilos net
Produced in South Africa
for Coca-Cola



596.40 metric tons at US\$ 348.92 per metric ton FOB

US\$208,095.89

Freight at US\$ 26.76 per metric ton

US\$ 15,959.66

US\$ 375.68 per metric ton C&F liner out Maputo, Mozambique

US\$224,055.55

Terms: Cash Against documents on first presentation

Payment:

By telegraphic transfer to Barclays Bank Plc, New York, account Barclays GTS London, Sub account Barclays Bank Plc., 54 Lombard Street, London EC3V 9EX, credit C Czarnikow Sugar Limited, account number 67901599

E. & O. E.

For and on behalf of
C. Czarnikow Sugar Limited
As agents for The Coca-Cola Company of Atlanta

SUGAR ASSOCIATION



RS/JA
22 May 1997

CERTIFICATE OF WEIGHT, QUALITY AND PACKING

We certify the weight, quality and packing of the sugar and packing shipped per m.v.
KAIROS V.115.

DESCRIPTION

596.400 METRIC TONS WHITE REFINED SUGAR,
CONDITIONED. MINIMUM POLARISATION 99.8
DEGREES. OTHERWISE AS PER EEC NO. 2
MINIMUM QUALITY SPECIFICATION. ALL
FINAL AT TIME OF SHIPMENT. PACKED IN
NEW SOUND POLYLINE POLYPROPYLENE
BAGS OF 50 KILOS NET WEIGHT EACH.

NETT WEIGHT

596.400 METRIC TONS NET

GROSS WEIGHT

598.304 METRIC TONS GROSS

NO. OF BAGS

11 928

QUALITY

WHITE REFINED SUGAR, CONDITIONED.
MINIMUM POLARISATION 99.8 DEGREES.
OTHERWISE AS PER EEC NO. 2 MINIMUM
QUALITY SPECIFICATION.

PACKED

IN NEW SOUND POLYTHENE LINED
POLYPROPYLENE BAGS OF 50KG NET WEIGHT
EACH

PORT OF LOADING

DURBAN - 22 MAY 1997

MARKS

1996/97 CROP, WHITE REFINED SUGAR, 50 KG
NET PRODUCED IN SOUTH AFRICA FOR COCA-
COLA

PORT OF DISCHARGE

MAPUTO

For 
R SOUDAMMA
Shipping Controller

SOUTH AFRICAN SUGAR ASSOCIATION

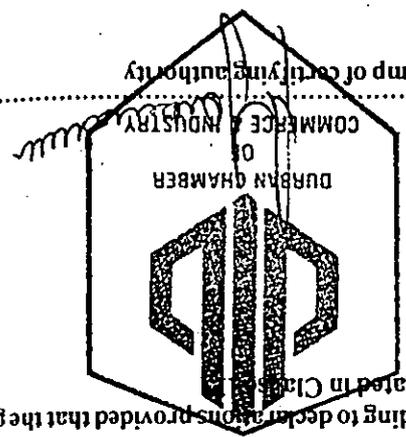
PO Box 507 Durban 4000 KwaZulu-Natal South Africa
4th Floor 6 Durban Club Place Durban 4001
Telephone (031) 3056161 Telex 6-22215 Fax (031) 3044939
Voice Mail (031) 3056331



10. Certification of the Durban Chamber of Commerce and Industry do hereby certify that according to declarations provided that the goods are of origin as stated in Clause 1

SHEILA JOUBERT-DE VILLIERS

Signature and stamp of certifying authority



11. Declaration by the Exporter
 I, DERRECK MPISI (name) as authorised signatory of THE SA SUGAR ASSOCIATION (company) declare that the above details and statements are correct; that all the goods were produced in SOUTH AFRICA (country) and that they comply with the origin requirements specified for goods exported to MOZAMBIQUE (importing country)
 Date: 22/05/97
 Authorised signatory: *[Signature]*

<p>9. Invoice Value N/A</p>	<p>8. Gross weight or quantity 598.304 MT</p>	<p>7. Description WHITE REFINED SUGAR, CONDITIONED MINIMUM POLARISATION 99.8 DEGREES. OTHERWISE AS PER EEC NO. 2 MINIMUM QUALITY SPECIFICATION. ALL FINAL AT TIME OF SHIPMENT. PACKED IN NEW SOUND POLYBLENDED POLYPROPYLENE BAGS OF 50 KILOS NET WEIGHT EACH. NO. OF BAGS 11,928 LICENCE NO. 807841</p>	<p>6. Marks and numbers 28 X 6M CONTAINERS</p>	<p>5. Item number 01</p>
---------------------------------	---	--	--	------------------------------

3. Means of transport
 Shipped From: SHIP KAIROS V. 115
 Date of Shipment: 22 MAY 1997
 Shipped To: DURBAN
MAPUTO

4. For official use
 (Certificate only valid when endorsed with the stamp of the Durban Chamber of Commerce and Industry)
 Reference No. 1292 Date: 22 MAY 1997

Goods consigned to (Consignee's name, full address, country)
SABCO MOZAMBIQUE SABL,
P.O. BOX 1441
MAPUTO

Goods consigned from (Exporter's business name, full address, country)
THE AFRICAN SUGAR ASSOCIATION
DURBAN CLUB PLACE
DURBAN

CERTIFICATE OF ORIGIN

DURBAN CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY
 39 Field Street, Durban 4001, South Africa
 PO Box 1506, Durban 4000, South Africa
 Tel: (031) 301 3692, Fax: (031) 304 5255

Sugar Milling Research Institute

INCORPORATED ASSOCIATION NOT FOR GAIN (REG. NO. 05/34399/08)

Director: Dr B.S. Purchase



/MGT

May 1997

University of Natal
Private Bag X10
Dalbridge 4014
South Africa

Telephone: (031)2616882
Telefax: (031)2616886

PHYTO-SANITARY CERTIFICATE

NAME OF VESSEL : KAIROS VOY 115

LOADING PORT : DURBAN

DESTINATION : MAPUTO

CARGO DESCRIPTION : WHITE REFINED SUGAR, CONDITIONED.
MINIMUM POLARISATION 99.8 DEGREES.
OTHERWISE AS PER EEC NO. 2 MINIMUM
QUALITY SPECIFICATION. ALL FINAL AT THE
TIME OF SHIPMENT. PACKED IN NEW SOUND
POLYLINE D POLYPROPYLENE BAGS OF 50 KG
NET WEIGHT EACH.

MARKS : 1996/97 CROP, WHITE REFINED SUGAR 50 KG
NET, PRODUCED IN SOUTH AFRICA FOR COCA
COLA.

NUMBER OF BAGS : 11 928

GROSS WEIGHT : 598,304 MT

NET WEIGHT : 596,400 MT

WE, HEREBY DECLARE AND CERTIFY THAT THE ABOVEMENTIONED SUGAR
LOADED PER "KAIROS VOY 115" IS FIT FOR HUMAN CONSUMPTION.

BS PURCHASE

Director

AS AN OFFICIAL AND COMPETENT AUTHORITY

BOARD OF CONTROL

Dr A.B. Rävno (Chairman), J.H.M. Smits (Netherlands) (Alt.), Dr P.W. Rein (Vice-Chairman), R.D. Archibald (Alt.), B.St.C. Moor,
D.J. Love (Alt.), G.B. O'Reilly, A. Koen (Alt.), A.H. Winterbach, P.H. von Fintel (Alt.), Dr A.W. Paterson,
Dr T.G. Watson (British) (Alt.), Professor E.M. Preston-Whyte, Professor L.W. Roberts (Alt.)

ORIGINAL

05/06/92
Handwritten signature

Handwritten notes: "Livraria", "Fiche de Aval"

Alfândegas de Moçambique

Handwritten signature
22.15.97

ALFÂNDEGA DE MAPUTO

CASA DE DESPACHO TI AUTO

VERBETE DE DESPACHO DO VEÍCULO (a) Automóvel CONSTANTE
DO BILHETE DE IMPORTAÇÃO N.º 362

1734

Por

residente em MAPUTO

foi despachado um (b) MOTOCICLO

com as seguintes características:

Marca (c) HONDA

Caixa

Modelo XL 250 S

Medida dos pneumáticos

Número do quadro (c) L250S5106079

Data da entrada no País 22.12.1995

MOTOR { Número (c) L250SE5106084

País de origem PAÍS

{ Número de cilindros

Data do despacho 19.12.1996

{ Combustível GASOLINA

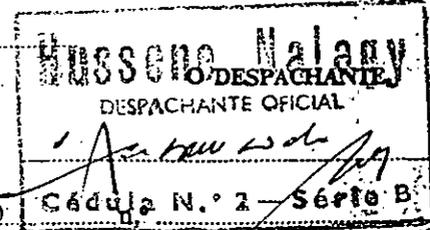
Tara

Peso do quadro

Lotação 2 LUSARES

ALFÂNDEGA DE MAPUTO, 19 de DEZEMBRO de 19 96

O IMPORTADOR,



Este verbete substitui o Livro de (a) mmc-02-fo
até 20 de Junho de 19 97

maputo, 20 de maio de 19 97

O Presidente da Comissão Técnica
de Automobilismo de

- (a) Automóvel ou reboque.
- (b) Automóvel-ligeiro, pesado, motociclo ou reboque.
- (c) Só estas características são obrigatoriamente preenchidas no acto do despacho aduaneiro.

DOCUMENTO COMBINADO DE PORTO E ALFÂNDEGA
SERVIÇOS DAS ALFANDEGAS DE MOÇAMBIQUE **COMBINED PORT & CUSTOMS RELEASE DOCUMENT**

Exportador / Shipper (Exporter)		N.º Documento / Document No.	N.º alfândega / Data / Customs No. / Date
Consignatário / Consignee		Contagem / For the use of Customs Taxation	
		Taxa de trânsito	
Firma Transitária Morada e código / C. & F Agent Name, Address & Account No.		O Conferente	
Contramarca / Manifest No.	Data de chegada / Arrival date	O Tesoureiro	N.º recêita
Navio / Ship	Procedência / Port of loading	Carimbo da Alfândega (Pode carregar) / Customs release	
Porto de trânsito / Port of discharge	Destino / Destination place		
Conhecimento / B/L No.	Porte pago/P. P. / Carriage pav/to pav.		

Marcas, números, quantidade, tipo de embalagem, designação de mercadoria. Marks and numbers, number and kind of packages and description of goods:	Códigos / Codes	Peso em Quilogramas / Gross Weight	Medição em Lts ou Dm / Cube

Observações de carregamento / Loading details	Peso / Weight	N.º Vagão / Wagon No.	Data / Date	Zone stamp, carimbo da Zona e assinatura de conferente
Marca e números quantidade / Marks & numbers quantity				

Designação / Tariff	Código de	Quant. / Quant.	Impor-tância / Amount	Taxa de Manos	Sector de Taxas e Verificação do Porto / Rating Department
				Direitos da Gals Ad. valor em	
				Documentação	Assinatura / Signature
				Sub-total	
				Total	
				Arredondamento	
				Total Geral	
Sub-total					

C.F.M. MOÇAMBIQUE

RECIBO DE PORTO DE MOCAMBIQUE
MOZAMBIQUE PORT RECEIPT

Exportador Shipper (Exporter)		N.º Documento e Data Document No. & Date		Zona almacén N.º Sheed Zone N.º
Consignatário Consignee				
Firma Transitária Morada e Código C & F Agent Name, Address & Account No.				
Contramarca Manifest No.	Data de chegada Arrival date			
Navio Ship	Procedência Port of loading			
Porto de trânsito Port of discharge	Destino Destination place			
Conhecimento B/L No.	Porte pago/P. P. Carriage pay/to pay			
Marca números quantidade tipo de embalagem designação de mercadoria. Marks and number and kind of packages and description of goods:		Códigos Codes	Peso em Quilogramas Gross Weight	Medição em Lts O Dm Cube
Observações Remark as to condition				
		Ubicação Location		
		Assinatura e nome do Conferente Tally clerk name & signature		

Agência Nacional de Desempenho "Adena" S. E.

REQUISIÇÃO DE SERVIÇO—ENTRADA DE MERCADORIAS

Processo n.º Crédito n.º Instrução n.º
 EMPRESA DO COMÉRCIO EXTERNO THE GENERAL TYRE 0 3921
 CONSIGNATÁRIO BRÁZIL MACHOSA

RAMO DE ACTIVIDADE

COMÉRCIO ~~INDÚSTRIA~~

PAGAMENTO A EFECTUAR POR: BRÁZIL Tel. 1204line

LEVANTAMENTO A EFECTUAR POR: BRÁZIL Tel. 493865

OBSERVAÇÕES: Despacho de importação

IMPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO DE ARMAZÉM	IMPORTAÇÃO TEMPORÁRIA
ENTRADA PARA ARMAZÉM	REIMPORTAÇÃO	TRANSFERÊNCIA ARMAZÉM

DESIGNAÇÃO GENÉRICA DA MERCADORIA: Pneus f. 3 Flaps e 40 Reugs

MEIO DE TRANSPORTE

Navio: PHAROS 113 Avião C. Ferro MTS Luft Via Terrestre

C/Marca 363/56 Zona

DOCUMENTOS ENTREGUES

Factura(s) n.º 04890

B. R. Importação n.º SC 011128

Conhecimento de Embarque n.º Porto de:

Aviso de Chegada C. Ferro/Avião/E. Postais n.º 35501

Carta de Porte Aéreo n.º

Lista de Embalagem n.º CRP ZA 003543

Apólice de Seguro n.º

Bill of Entry no. (1)

Consignment Note no. (2)

Triplicado do Despacho de Exportação Temporária n.º (3)

Triplicado do Despacho de Entrada em Armazém n.º (4) 1118

Boletim do Exercício Farmacêutico n.º (5)

Licença da Veterinária n.º (6)

Licença da Agricultura n.º (7)

Certificado de Sanidade Vegetal n.º (8)

Nota de conformidade dos C. T. T. n.º (9)

Licença de Importação da Polícia n.º (10)

Outros documentos CRP 7177 ORD. ENTR. 35501 MANICIA

REQUISITADO POR: 1204line DADA RECEBIDO POR: [Signature]

Data 24/07/96 7 de 7 1125

NOTA: (Agende-se o dia de receber a instrução sempre que se possam saber o andamento do despacho.)





REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

Direcção Nacional das Alfândegas

1732

(a) ALFÂNDEGA DE MAPUTO

RECEITA N.º

GUIA DE EMOLUMENTOS PESSOAIS, DESLOCAÇÕES E AJUDAS DE CUSTO

Vai entrar em recceita com as seguintes quantias devidas por serviços prestados a requerimento de partes:

Tráfego	Geral		1500 00
	Assistência		1000 00
Selo			
Q. Técnico	De navios		
	Reverificação do despacho n.º	2000 00	
	Verificação do despacho n.º	3000 00	
		1500 00	
Outros quadros			4500 00
			9100 00
- 362 Total da Fazenda			
Deslocações	Reverificador	4000 00	
	Verificador	4000 00	
		4000 00	
			21000 00
Ajudas de custo	Reverificador		
	Verificador		
			21000 00
			30100 00

Total a pagar

DISTRIBUIÇÃO

Mussene Malagy
 DESPACHANTE OFICIAL
 Categoria Nomes
 Ao
 Ao
 Cédula n.º 2 Série B
 Ao
 Ao
 Ao
 Ao

Emolumentos

Deslocações

Ajudas de custo

Soma

(a) ALFÂNDEGA DE MAPUTO 19 de DEZEMBRO de 1958

O Reverificador,



Direcção Nacional das Alfândegas

RECIBO

Despacho de IMPORTAÇÃO N.º de ordem Receita n.º

Recebi do Sr. ZACQUIPO USSENE
de TRINTA MIL E CEM

Pessoais, Tráfego, Selo, Deslocações e ajudas de custo.

(a) Estância aduaneira

Importância
 Meticais, proveniente de emolumentos de
 O. J. soureiro

EXMO SR. DIRECTOR
DA ALFANDEGA DE MAPUTO

MAPUTO

Exmo Sr.,

..... REPRESENTADA PELO
DESPACHANTE OFICIAL HUSSENE NALAGY, PORTADOR DA CEDULA Nr. 2, SERIE B
REQUER A V.ÉXCIAS A NOMEACÃO DE UM FUNCIONÁRIO FISCAL, PARA ASSISTÊNCIA
A ABERTURA FORA, E ~~DE~~ DO RECINTO PORTUÁRIO DO (S) CONTENTOR (ES) Nrs.:

- 1 UCLU-0146205 - 2 UCLU-0150123 - 3 UCLU-0142257
- 4 UCLU-0149267 - 5 UCLU-0132433 - 6 UCLU-0150139
- 7 UCLU-0151222 - 8 UCLU-0145554 - 9 UCLU-0144476
- 10 UCLU-0146000 - 11 UCLU-0147618 - 12 UCLU-0142437
- 13 UCLU-0149478 - 14 UCLU-0149164 - 15 UCLU-0144727
- 16 UCLU-0143917 - 17 UCLU-0144928 - 18 UCLU-0142940
- 19 UCLU-0111914 - 20 UCLU-0143799 - 21 UCLU-01112869
- 22 UCLU-0147972 - 23 UCLU-0143525 - 24 UCLU-0144769
- 25 UCLU-01112703 - 26 UCLU-0145024 - 27 UCLU-0147686
- 28 UCLU-0149288 - 29 - - - - 30
- 31 - - - - 32 - - - - 33

CONTENDO 11929 54205 412212 VINDOS
PELO NAVIO KAIROS/115 COMBOIO, CONHECIMENTO
DE EMBARQUE Nr. 61701 AVISO DE CHEGADA Nr.
CONTRA MARCA 294/97 PORTO DE
MAPUTO

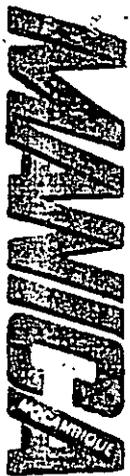
MAIS SE INFORMA QUE A MERCADORIA FOI DESEMBARCADA PELOS BILHETE (S) DE
DESPACHO Nrs. 4887/21468

PELO QUE:

PEDE DEFERIMENTO

MAPUTO, 10 DE JUNHO DE 1996

Nomeio o agente da alfandega para os devidos efeitos.



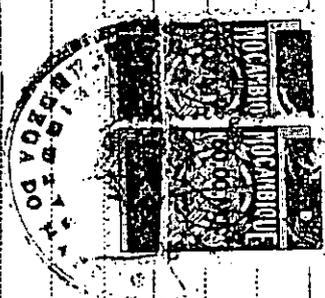
MAMICA FREIGHT SERVICES (MOCCAMBOUES) S.A.R.L.

ORDEM DE ENTREGA

Ao Escritório/Central do Cais de Maputo

Nº 035501

Queiram entregar a: British Richelieu Megawatt a mercadoria
abaixo designada, constante do conhecimento n.º Richard (B) do Porto de Port Elizabeth
descarregada do Navio: Richard " c/marca: 368 916 Zona: 4E

Marcas	Números	Volumes	Designação	Peso bruto Kgs	Medição Mts
<u>UCLD 0149688</u> <u>FDR</u>	<u>FDR</u>	<u>1820</u>	<u>CONTAINER 510</u> <u>71kgw 10/BINGWA</u> <u>caud 3-12kgw</u>	<u>211</u>	<u>2000</u>
			<u>Imp. 2010/23975</u> <u>29.07.76.</u>		
<u>Freight Logo</u>			<u>com heurant Dyston</u> <u>em mpadu</u>		

Maputo 7 de 7 de 1996
MAMICA FREIGHT SERVICES (MOCC) S.A.R.L.

AGENTES