

O Quadro Legal



Para Importação e Exportação em Moçambique

Porto & Corredor da Beira

Edição I
Outubro 2008



giz Programa Pro-Econ

Conteúdo

1. Introdução	3
2. Glossário de Termos e Acrónimos	5
3. Contexto do Guia	7
3.1 Descrição Geral	7
3.2 Legislação Relevante	8
3.2.1 A alfândega	8
3.2.2 Regras de Trânsito	8
3.2.3 Migração	8
3.2.4 Circulação de Bens	9
4. Porto da Beira	10
4.1 Breve Historial	10
4.2 Acesso	11
4.3 Marés e Condições Meteorológicas	12
4.4 Funções da Autoridade Portuária	12
4.5 Documentação de Chegada	13
4.6 Serviços Marítimos	13
4.7 Instalações Portuárias	14
4.8 Volumes do Porto	15
5. Procedimentos de Importação e Exportação	16
5.1 Licenças de Importação e Exportação	17
5.2 Despachantes e Agentes	18
5.3 Documentos	18
5.4 Inspeção Pré-embarque	19
5.4.1 Inspeção Pré-embarque para Importações	21
5.4.2 Inspeção Pré-embarque para Exportações	22
5.5 Procedimentos de Importação	24
5.5.1 Importações para Moçambique por Estrada	25
5.5.2 Importações para Moçambique por Linha Férrea	26
5.5.3 Importações para Moçambique por Mar	27
5.5.4 Importações para Moçambique por Via Aérea	30
5.6 Procedimentos de Exportação	30
5.6.1 Exportações de Moçambique por Estrada	31
5.6.2 Exportações de Moçambique por Linha Férrea	32
5.6.3 Exportações de Moçambique por Mar	32
5.6.4 Exportações de Moçambique por Via Aérea	34
5.7 Importação e Exportação por Oleoduto	34
5.8 Mercadoria em Trânsito	35
5.8.1 Trânsito do Porto da Beira para Destinos Regionais	35
5.8.2 Trânsito para o Porto da Beira de Destinos Regionais	36
6. Anexos	37
Anexo 6.1 Procedimentos de Importação – por Estrada	
Anexo 6.2 Procedimentos de Exportação – por Mar	
Anexo 6.3 Requerimento de Autorização de Importação ou Exportação	
Anexo 6.4 Ficha de Pedido duma Licença de Importação	
Anexo 6.5 Ficha de Pedido duma Licença de Exportação	

1 INTRODUÇÃO

O presente livro faz parte de uma série, que visa apoiar os investidores a fazerem negócios em Moçambique. Ele baseia-se na ideia de que investidores bem informados poderão mais facilmente agir em conformidade com a lei, e na convicção de que o direito é a melhor garantia da propriedade e do desenvolvimento ordeiro e sustentável. Este livro é diferente dos outros da série, no sentido de não se concentrar numa área específica da legislação, mas numa área geográfica específica, o Corredor da Beira.

A série foi produzida em conjunto por algumas instituições, incluindo a GIZ Pro-Econ GIZ (Ambiente Propício para o Desenvolvimento Económico Sustentável), a GIZ PRODER (Programa de Desenvolvimento Rural), o Projecto GERENA (Gestão de Recursos Naturais), o CFJJ (Centro de Formação Jurídica e Judiciária), a SAL e Caldeira Advogados Lda., Alfândegas de Moçambique e a ACIS. Pela combinação da experiência destas instituições, esperamos oferecer aos investidores conselhos claros e práticos, devidamente enraizados na lei.

Este livro é dirigido em primeiro lugar a todos os que estão a fazer negócios ou com planos para fazer, ao longo do Corredor da Beira. Contudo, dado o alcance e variedade das actividades cobertas, o livro não pode ser tudo para todos e tendo isto presente, pela sua natureza é mais geral que os outros livros na mesma série. Recomendamos às pessoas que precisam de informação específica que contactem os Agentes Transitários, a Associação dos Transportadores, Despachantes Aduaneiros ou autoridades alfandegárias em cada jurisdição.

Na medida em que fomos elaborando o livro, houve momentos de desacordo em relação ao que seria o procedimento “correcto”. Aprofundando esta questão, chegámos à conclusão que é assim porque em alguns casos os assuntos são tratados de forma diferente em momentos diferentes e para utilizadores também diferentes do corredor e do porto. Enquanto as fontes da legislação que regula a maioria dos procedimentos se encontram uniformizadas a nível nacional, a interpretação local pode variar, e onde a prática local não é regulada por leis mas por procedimentos internos (como é o caso do porto, por exemplo) a prática pode variar. Sempre que possível assinalámos as diferenças nos procedimentos que poderão ser encontrados. Como sempre nesta série, acolhemos com prazer comentários dos utilizadores do livro para permitir-nos actualizar na próxima edição.

O livro faz referência a alguns requisitos legais adicionais, como os requisitos para a constituição duma empresa em sociedade comercial e para a imigração. Estes são assuntos complexos por si só e cada um deles é o assunto dum livro nesta série. Optámos por não dar um tratamento detalhado a estas questões, mas recomendamos o leitor que consulte os outros títulos nesta série.

Neste contexto, na versão do livro na língua inglesa surgiu a questão da escolha do uso de termos em inglês ou em português. Optámos por introduzir ambos os termos em conjunto e depois usar o termo em português. Enquanto isto pode inicialmente parecer inconveniente para aqueles que não estão familiarizados com o português, achamos que em última análise isto irá ajudar os leitores falantes de inglês a se familiarizarem com a terminologia básica usada ao se fazer negócio em Moçambique. Um glossário dos termos usados em português encontra-se incluído.

Parte da legislação citada neste livro está disponível em português e em inglês. Poderão descarregá-la da www.acismoz.com.

Procurámos ser precisos, mas é possível que tenhamos cometido alguns erros, e sem dúvida algumas informações poderão ter sido omitidas. Por outro lado, a lei, a administração pública e a gestão do porto e dos transportes são assuntos dinâmicos, e é muito provável que num futuro próximo, alguma lei, regulamento ou prática descrita aqui seja alterada. Esperamos corrigir os erros e suprir as omissões numa próxima edição, então, informem-nos por favor sobre quaisquer que você encontre. Entretanto, a natureza detalhada da matéria bem como a prudência comum obrigam-nos a declinar qualquer responsabilidade para estes erros ou omissões. Em casos de dúvida, aconselhamos os leitores a procurarem aconselhamento jurídico, ou do seu agente ou transportador.

Esperamos que você ache este livro e os outros na série de utilidade. Moçambique é um país maravilhoso e, como empreendedor que cria riqueza e emprego, você tem um papel importante a desempenhar na sua construção. O nosso papel é ajudar-lhe a desempenhar o seu. Força!

Os direitos de autor deste livrinho pertencem em conjunto à GIZ e ACIS. Se fizer citações do livro faça, por favor, referência à fonte. Todos os direitos são reservados.

Uma observação sobre as notas de rodapé: Este livro não foi concebido para juristas, e embora estejamos esperançados que também venha a ser de utilidade para eles, consideramos que as notas de rodapé, quando incluídas, deveriam ser facilmente acessíveis ao leitor comum sem formação jurídica. Por isso, demos a citação formal de partes de legislação no texto onde aparecem pela primeira vez. Referências subsequentes usam o “nome” da legislação.

Aproveitamos da oportunidade para agradecer o apoio inestimável recebido das seguintes empresas e instituições na elaboração deste livro:

- Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira (CCFB);
- Zimbabwe National Railways (NRZ);
- Maersk Mozambique;
- JJ Transport;
- CPMZ Pipeline;
- UTi;
- Autoridade Tributária de Moçambique
- Intertek.

Sem o seu apoio a elaboração deste guia não teria sido possível.

2 GLOSSÁRIO DE TERMOS E ACRÓNIMOS

Apresentamos abaixo uma lista de alguns dos termos que o leitor irá encontrar no processo de fazer negócios ao longo do Corredor da Beira. Os termos definidos são apresentados em negrito.

Alvará	Licença para uma empresa poder fazer negócios ou operar.
Assinatura Reconhecida	A assinatura num documento comparada com a assinatura num documento de identidade e carimbada como estando conforme, pelo Notário .
BoL	Conhecimento de Embarque (<i>Bill of Lading</i>) – um documento emitido por uma transportadora contendo uma lista da carga a ser expedida e especificando os termos do seu transporte
Boletim da República	O boletim oficial do Governo de Moçambique, no qual a legislação, bem como os estatutos das empresas, devem ser publicados
CCFB	Companhia dos Caminhos da Ferro da Beira. A empresa operadora da linha férrea entre Beira e Zimbabwe, e que está a reconstruir a Linha de Sena.
Certidão de Registo Comercial	Certidão do registo comercial duma empresa, às vezes também chamada certidão comercial. O registo pode ser provisório, válido por 90 dias e por isso chamado provisório, ou permanente, chamado definitivo
CFM	Caminhos de Ferro de Moçambique
Conservatória de Registos	Conservatória Comercial e de Propriedade Imobiliária. Em Maputo o registo comercial e de propriedade imobiliária são tratados por conservatórias diferentes, a Conservatória de Registo Comercial e a Conservatória de Registo Predial
Cópia autenticada	Cópia dum documento comparado com o original e carimbada como estando conforme pelo Notário
CPI	Centro de Promoção de Investimentos
CPMZ	Companhia do Oleoduto Moçambique – Zimbabwe. A empresa operadora do oleoduto entre Beira e Zimbabwe
Despachante	Um agente despachante, legalmente autorizado para lidar com as autoridades alfandegárias
DIRE	Documento de Identificação e Residência para Estrangeiros. Um DIRE é emitido pelos Serviços Provinciais de Migração na base duma Autorização de Trabalho ou Permissão de Trabalho emitida pelo INEFP . (Em Maputo, o DIRE é emitido pela Direcção Nacional de Migração). Normalmente um DIRE deve ser prorrogado anualmente.
Direitos demais imposições	Direitos aduaneiros, impostos, taxas e outros tributos que incidem sobre o valor das mercadorias a importar ou a exportar e cuja cobrança esteja a cargo das Alfândegas.
DU	Documento único – é a base dos procedimentos de importação.
DUc	Documento único certificado – um documento referente a mercadoria inspeccionada antes do embarque
EMODRAGA	Empresa Moçambicana de Dragagem
Escritura Pública	Documento notarial público. No contexto da constituição de uma empresa em sociedade comercial, o termo é por vezes usado para referir ao extracto manuscrito (ou em algumas províncias cada vez mais impresso por computador) dos estatutos, preparado pelo Notário , com certos outros documentos anexados.

Estatutos	Os estatutos duma empresa, apresentando as regras segundo as quais a vida empresarial e as relações entre os accionistas serão desenvolvidas.
INAHINA	Instituto Nacional de Hidrologia e Navegação
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado. Neste momento fixado em 17%. Alguns bens estão isentos.
Modelo 1	O impresso no qual se declara ao Ministério das Finanças a intenção de iniciar actividades e através do qual se define o regime tributário a ser aplicado à empresa
Modelo 6	O impresso através do qual se pede um NUIT .
Modelo 14	O impresso usado para acompanhar mercadoria em trânsito
MOZ No.	Número MOZ - Número emitido pela Intertek a uma remessa de mercadoria carecendo de uma inspecção pré-embarque
Notário	Os Serviços Provinciais de Registo e Notariado, responsáveis pela elaboração de escrituras públicas (incluindo para a constituição de empresas em sociedade comercial), a validação oficial de alguns outros actos legais, e a autenticação de assinaturas e documentos, entre outras funções. Em Maputo, há uma série de escritórios destes serviços distribuídos pela cidade.
NRZ	National Railways of Zimbabwe
NUIT	Número Único de Identificação Tributária, ou número de registo tributário. Por vezes refere-se também ao NUIT como o número de registo do IVA. O NUIT deve ser claramente impresso em todas as facturas e recibos, devendo também aparecer em quaisquer facturas e recibos emitidos na contabilidade da empresa. Os NUIT's também referem aos números pessoais de identificação tributária de pessoas singulares.
PAF	Impresso de Pré-Aviso (<i>Pre-Advice Form</i>), emitido para mercadoria que está sujeita à inspecção pré-embarque
Pauta Aduaneira	Livro de tarifas alfandegárias
Procuração	Uma autorização duma pessoa a outra, para representá-la, geralmente para certos fins limitados, conforme o contexto.
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (<i>Southern African Development Community</i>)
TIAR	Terminal Internacional Aérea
TIFER	Terminal Internacional Ferroviária
TIMAR	Terminal Internacional Marítima
TIRO	Terminal Internacional Rodoviária, na qual mercadoria chegada por via rodoviária deve ser apresentada e esperar o despacho alfandegário
Transitários	Pessoas singulares ou colectivas licenciadas pelo Ministério dos Transportes e Comunicações a processar os movimentos de trânsito aduaneiro internacional, sob controlo das Alfândegas.
Vistoria	Inspecção pelos oficiais da Direcção Provincial competente, os Bombeiros e CHAEM das instalações da empresa, antes da emissão dum Alvará .
ZIMRA	Autoridade das Receitas Fiscais do Zimbabwe (<i>Zimbabwe Revenue Authority</i>)

3 CONTEXTO DO GUIA

3.1 DESCRIÇÃO GERAL

Tradicionalmente a localização de Moçambique tornou-o numa rota de trânsito para o comércio internacional dos seus vizinhos. Os portos e caminhos-de-ferro em Moçambique foram construídos em primeiro lugar para responder às necessidades dos países vizinhos sem ligação ao mar. Como resultado Moçambique tem três corredores de transporte principais - Nacala, Beira e Maputo. Este guia concentra-se no Corredor da Beira, ligando o Porto da Beira na Região centro de Moçambique aos países vizinhos. Embora tradicionalmente se define o próprio corredor como o conjunto de ligações de transporte entre o Porto da Beira e o Zimbabwe, este guia também trata das ligações entre o porto e as fronteiras com a Zâmbia e o Malawi.



O Porto da Beira situa-se na costa oriental da África, a 20 quilómetros do alto mar no Estuário do Púngue, a 19° 51' de latitude sul e 34° 50' de longitude este. O Porto constitui um elemento chave no desenvolvimento económico da região da África Austral, oferecendo ligações marítimas com a África do Sul, a Europa e a Ásia. Ele encontra-se ligado aos países vizinhos por redes de estradas, caminhos-de-ferro e oleodutos da seguinte maneira:

País	Ligações
Zimbabwe	Estrada (EN6) Caminho-de-ferro Oleoduto
Malawi	Estrada (EN102/103) A Linha Férrea de Sena que liga a Beira com Moatize está neste momento a ser reconstruída, com planos para prolongar esta ligação até ao Malawi
Zâmbia	Estrada (EN102/221)

A Beira fica a 319km da fronteira com o Zimbabwe em Machipanda, a 685km por estrada do Malawi, via Nova Vanduzi. Além disso o porto oferece uma ligação de transporte para o interior de Moçambique e para Botswana e a República Democrática do Congo. O porto da Beira tem um total de 11 cais com um comprimento total de 1.994 metros, excluindo o cais nº 1, que está reservado como porto de pesca. O porto

manuseia uma variedade de carga de mercadorias isoladas, carga polivalente e carga a granel, incluindo produtos petrolíferos.

Além disso, a Cidade da Beira tem um aeroporto internacional com seis voos regulares por semana da África do Sul bem como vários voos para outras cidades dentro de Moçambique.

O desenvolvimento económico de Moçambique e dos seus vizinhos, a integração regional da SADC e o aumento do congestionamento dos portos sul-africanos levaram ao aumento do interesse no Porto e no Corredor da Beira. Este guia pretende oferecer uma visão geral básica das facilidades disponíveis e dos procedimentos a serem seguidos por quem quiser fazer negócios ao longo do Corredor da Beira.

3.2 LEGISLAÇÃO RELEVANTE

Várias áreas de legislação são relevantes para os que querem fazer negócios ao longo do Corredor da Beira. Seguidamente iremos fazer uma breve referência a algumas destas. Outras áreas são tratadas em outros livrinhos da série “Quadro Legal” disponíveis no portal da internet www.acismoz.com. Além disso, referimos o leitor ao portal da SADC na Internet www.sadc.int que tem cópias dos protocolos comerciais e dos transportes vigentes em toda a região.

3.2.1 A Alfândega

Os regulamentos alfandegários são, pela sua natureza, complexos e mudam regularmente. Isso também é o caso em Moçambique onde as exigências da integração regional da SADC se associam com os procedimentos existentes dependendo da carga a ser despachada. Aconselhamos qualquer pessoa que pretende fazer negócios ao longo do Corredor da Beira a consultar um agente local para estar devidamente informada de todos os requisitos alfandegários antes de expedir a sua mercadoria. Uma cópia da mais recente Pauta Aduaneira está disponível em formato electrónico, a pedido da ACIS. A principal legislação, contactos e outras informações úteis relacionadas com a alfândega estão disponíveis no portal da alfândega de Moçambique na Internet www.alfandegas.gov.mz.

3.2.2 Regras de Trânsito

A herança colonial de Moçambique significa que muitas das suas regras de trânsito são bastante diferentes das dos países vizinhos. Aconselha-se qualquer pessoa que planeia conduzir em Moçambique a familiarizar-se com as regras de trânsito locais. Um resumo destas regras está disponível em português e inglês da ACIS. Observe, por favor, que as novas cartas de condução com o padrão da SADC, emitidas dentro da região da SADC, são válidas para conduzir nas estradas de Moçambique. Portadores de cartas de outras jurisdições devem ter uma carta de condução internacional.

3.2.3 Migração

Qualquer pessoa entrando ou deixando Moçambique está sujeita aos requisitos locais de migração. Os portadores de passaportes da SADC estão em geral isentos da necessidade de comprar um visto para entrar em Moçambique. Contudo, isto não é necessariamente o caso para todos os países na região e viajantes deveriam tomar o cuidado de verificar os requisitos de vistos para a sua nacionalidade para cada país que pretendem visitar.

Informações detalhadas dos requisitos de migração moçambicanos são dadas num outro livrinho na série “Quadro Legal” – O Quadro Legal para a Imigração em Moçambique, que se encontra disponível no portal da internet www.acismoz.com.

3.2.4 Circulação de Bens

Quaisquer bens (como definido pelo Artigo 3 do Código do IVA) a circular dentro de Moçambique devem ser acompanhados de certos documentos. Os requisitos são dados no Decreto 36/2000, que se baseia no Código do IVA.

Toda a mercadoria em circulação deve ser acompanhada de três cópias do documento de transporte descrito mais abaixo, a não ser que a mesma se encontra coberta pela legislação alfandegária (i.e., que está a ser importada, exportada ou que está em trânsito). Neste caso a documentação alfandegária é suficiente para o efeito.

O documento de transporte é qualquer um dos seguintes: factura, guia de remessa, factura de venda a dinheiro (VD), guia de devolução, guia de transporte ou outro documento equivalente, ou documentação alfandegária.

Além disso, em relação à mercadoria que se encontra fora do seu local de produção ou transformação, quando esta se destina a uma troca, doação, devolução, uso pessoal do produtor, demonstração ou testagem, consignação ou quando é simplesmente transferida, também deve ser acompanhada dum documento de transporte.

Qualquer mercadoria ainda não despachada na alfândega, que está a ser carregada ou descarregada (a não ser numa residência) ou que está a ser usada em feiras e exposições deve ser acompanhada de um documento de transporte.

Se não se apresentar prova imediata da origem e do destino da mercadoria, na forma de algum documento de transporte, tanto a mercadoria como o veículo poderão ser confiscados.

Quando o volume da mercadoria transportada sugere que carece dum documento de transporte, este pode ser exigido, e se não for apresentado, o veículo e a mercadoria serão confiscados.

No caso de documentos de transporte, estes deverão facultar a seguinte informação:

- Facturas – informação exigida para os efeitos duma factura IVA legal, ao abrigo do Código do IVA;
- Guias de remessa – nome, endereço e NUIT (Número Único de Identificação Tributária) do fornecedor e da pessoa que irá receber a mercadoria, descrição dos bens incluindo a sua quantidade;

Todos os documentos, incluindo facturas, devem conter o local do carregamento e descarregamento, e a data e hora na qual a mercadoria começou a ser transportada.

Se os documentos forem produzidos por computador, devem ser produzidos num programa concebido para o efeito, o seu uso deve ter sido comunicado ao Ministério das Finanças e no documento devem constar as palavras: “processado por computador”.

O original e duplicado dos documentos devem acompanhar a mercadoria. A segunda cópia pode ser recolhida pelo inspector que manda parar o veículo. O inspector irá apontar a marca do veículo e a sua chapa de matrícula no verso do documento e enviá-lo ao Ministério das Finanças. A terceira cópia do documento fica com a pessoa que emitiu os documentos e deve ser arquivada e retida por pelo menos 2 anos.

Se a mercadoria for destinada a vários locais, ou a locais ainda não identificados, estes factos devem ser claramente registados no documento de transporte.

Se houver uma mudança do local de entrega, este facto deve também ser claramente registado no documento de transporte.

A mercadoria será confiscada se não estiver acompanhada dos documentos certos, se os documentos não estiverem de acordo com a legislação, se os documentos não forem imediatamente apresentados a pedido ou se houver suspeitas de a mercadoria ser contrabando ou de alguma outra forma ilegal.

Quando a mercadoria é confiscada o proprietário é notificado por escrito e poderá resolver a questão que originou a confiscação num prazo de 15 dias a partir da data de notificação, assim reduzindo a pena em 50%.

A mercadoria apenas será liberta se um recurso contra a sua confiscação for deferido, a pena tiver sido paga, um depósito for pago ou quando houver uma sentença exigindo a libertação da mercadoria.

As penas são as seguintes:

Por não ter o NUIT da pessoa que recebe a mercadoria, ou a indicação que o receptor é uma pessoa singular, ou por não indicar uma mudança do local de entrega no documento de transporte:

- 2.500-50.000Mt para o proprietário da mercadoria;
- 2.500-75.000Mt para o transportador;
- 5.000-100.000Mt se o proprietário e o transportador forem o mesmo.

Outros erros nos documentos:

- 500-35.000Mt

Recusa em apresentar os documentos ou o uso de documentos não impressos por tipografias legais, autorizadas pelo Governo:

- 7.500-175.000Mt

No caso de mercadoria em processo de importação, exportação ou em trânsito, os conjuntos de documentos descritos na secção 5 devem sempre acompanhar a mesma.

4 PORTO DA BEIRA

4.1 BREVE HISTORIAL

O Porto da Beira situa-se na foz do Rio Pungue e na cidade da Beira, fundada nos fins do século 19. A área foi explorada por Paiva de Andrade como parte dos interesses competitivos crescentes entre Portugal e a Grã-Bretanha para assegurar direitos de terra na região, e depois dum levantamento hidrográfico do Rio Pungue e da barra estabeleceu-se em 1887 um posto militar. Com este posto a Cidade da Beira desenvolveu-se, e com ela o porto.

Por volta de 1889 bóias no canal marcaram a entrada no estuário do Pungue e seis anos mais tarde começou-se a construir o primeiro cais. Um cais de madeira foi também construído para servir a linha férrea, que estava a ser construída e que chegou até à fronteira com a então Rodésia em Umtali (agora Mutare) em 1898.

Nos meados e até aos fins dos anos 20 tinha-se iniciado a construção de um cais de águas profundas e uma ancoragem melhorada na Beira, sob controlo da Companhia do Porto da Beira, que continuou a administrar o porto até 1949 quando o controlo administrativo passou para a Empresa Moçambicana dos Portos e Caminhos de Ferro (CFM). Em 1998 criou-se um consórcio entre a Cornelder Holding, baseada em Roterdão, e os CFM para a gestão do Porto da Beira (terminais de contentores e carga geral) pela Cornelder de Moçambique (a seguir Cornelder).

O porto está ligado por várias combinações de estrada, linha férrea e oleoduto aos países vizinhos com um melhoramento contínuo das ligações.

4.2 ACESSO

O acesso marítimo a este porto é através do Canal dragado de Macuti, que tem bóias e iluminação. O porto está sujeito às marés, com uma variação das marés de 6,2m – 7,4m. O canal tem uma largura mínima de 60m e uma largura máxima de 200m. O seu comprimento é de 31.487 km (17 milhas náuticas do Farol de Macuti) e a profundidade cerca de 11m. O acesso ao Rio Pungue encontra-se obstruído por numerosos bancos e baixios, que mudam constantemente. Os navios que esperam por entrar no porto devem ancorar na barra.

A localização do porto na foz do Rio Pungue mostrou ser um factor de constrangimento. Os níveis de escoamento de sedimento do rio significam que o canal do porto carece duma dragagem quase contínua. A dragagem é executada pela Empresa Moçambicana de Dragagem (EMODRAGA). Embora alguma dragagem de manutenção é feita, a capacidade de dragagem disponível na Beira não é suficiente para garantir a permanente navegabilidade do canal do porto para todos os navios. As profundidades actuais podem por isso variar, dependendo do programa de dragagem do porto. O comprimento total (LOA) máximo autorizado é de 200m. Os maiores navios manuseados são de 225m no terminal de combustíveis, embora se recomende 210m por razões de amarração segura. A largura do canal da bóia “P” até à bóia nº 6 é de 200m, da bóia nº 6 à bóia nº 7 é inferior a 100m, enquanto a área de manobras junto do cais é inferior a 800m. A consequência destes factores é que navios com um calado de 4,88m ou menos podem entrar no porto em qualquer situação das marés, enquanto os com um calado superior a 4,88m devem esperar por uma altura das marés adequada antes de entrar.

As principais ajudas à navegação são: a bóia de Aproximação a Macuti “MA”, com um sinal luminoso *Reacon*, sinalizando a entrada ao canal; o Farol de Macuti, com uma altura de 36m, e é exibida a 1 milha náutica, a leste nordeste de Ponta Macuti, situada a 17 milhas náuticas da bóia “MA”, a 19° 51’ de latitude sul e 34° 54’ de longitude este, pintado a vermelho e branco; e a luz de Savane (uma torre com uma estrutura branca e faixa preta, 40m de altura) que é exibida na costa a 18,5 milhas náuticas a nordeste do Farol de Macuti.

O porto está aberto 24 horas por dia, mas a navegação nocturna é limitada, devido ao gargalo na Curva de Macuti (de 5,5m menos uma margem de segurança UKC de 1,2m) e o estreitamento do canal entre as bóias nºs 6, 6A, 3, 3A, 5 e 5A. Por isso, a navegação

nocturna é apenas permitida para navios até um calado de 7m e LOA até 140m, sob condições de navegação aceitáveis (tempo, visibilidade, condições do mar, etc.).

O policiamento e gestão do sistema de ajudas à navegação é feito pelo Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação (INAHINA). Esta instituição governamental é responsável pelos sistemas de ajudas à navegação, a comunicação com os utilizadores das ajudas à navegação, a operação, manutenção e reparação das ajudas à navegação, a definição da necessidade de rotinas de aviso à navegação e dar assistência ao levantamento permanente para o posicionamento das bóias, bem como a elaboração de mapas de navegação. O INAHINA também superintende um sistema de informação que distribui relatórios de avarias aos agentes marítimos e utilizadores do porto.

4.3 MARÉS E CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS

A altura das marés a MHWS é de 6,4m (21'), a MHWN é de 4,3m (14'), a MLWN é de 2,7m (9') e a MLWS é de 0,8m (2'6"). Na estação das chuvas (Dezembro – Abril) com o rio alto, a corrente na maré baixa pode chegar até 6 nós com águas vivas e 2 – 3 nós com águas mortas.

Os ventos predominantes são do sudeste de manhã, mudando para o este ou sudeste à tarde durante todo o ano. Entre Setembro e Abril ocorrem por vezes ventos fortes e pode haver tempestades e ciclones, causando um mar agitado na entrada ao canal e uma redução da visibilidade.

4.4 FUNÇÕES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

O porto está aberto 24 horas por dia sete dias por semana. Pode-se contactar o Controlo do Porto da Beira no canal 12 VHF, e no canal 16 para emergências. O Controlo do Porto está equipado com um aparelho transmissor e receptor HF trabalhando na frequência de 2.182kHz. Para enviar mensagens de longa distância recomenda-se a Rádio da Cidade do Cabo e a Inmarsat. Os navios devem informar o Porto da Beira do seu ETA (tempo estimado de chegada), calado e LOA, 72 horas antes da chegada, por telex ao seu agente ou por fax ou e-mail ao Controlo do Porto, usando a notificação de pré-chegada baseada no código Alpha, Bravo.

A pilotagem é obrigatória e exige-se um aviso com 24 horas de antecedência. Os pilotos embarcam nos navios perto da bóia "P". Os navios que se preparam para embarcar um piloto devem baixar uma escada para o piloto até 1 ou 3m do nível da água, dependendo se se usa um barco de pilotagem ou um rebocador.

Dois rebocadores do porto de 1620kW (2200BHP) estão disponíveis com capacidade de 35 tons para empurrar ou puxar, bem como dois barcos de pilotagem e dois barcos de ancoragem. A parte superior de todos os navios dos serviços portuários está pintada a vermelho e branco. Nem todos os navios portuários estão sempre em serviço.

Os navios que estão à espera para entrar no porto da Beira devem ancorar fora do canal de entrada, entre as bóias luminosas "A" e "P" e o mais próximo do último, como permitido pelo seu calado. Navios com um calado superior a 26 pés podem ancorar nos dois lados da área de ancoragem proibida, num rectângulo com um comprimento de 6 milhas (a distância da bóia "P" até à bóia "A") e uma largura de 1 milha. Navios até um calado de 26 pés podem ancorar a este e oeste da bóia piloto a uma distância de pelo menos 1,5m da bóia. Uma outra área de ancoragem para navios com um calado pouco profundo situa-se perto da entrada ao porto na "Franquia" (ancoragem no rio). Trata-se

duma área de ancoragem mais estreita em frente à Beira para até quatro navios. Navios com um calado até 26 pés podem ficar nesta área de espera durante as marés vivas, e com um calado até 30 pés com marés mortas.

O Controlo da poluição é gerido pela Administração Marítima e carga perigosa é manuseada de acordo com regras nacionais, bem como os Regulamentos das Nações Unidas e da IMO e o Código dos IMDG.

4.5 DOCUMENTAÇÃO DE CHEGADA

Os serviços da migração, da alfândega, da saúde e marítimos exigem cópias dos seguintes documentos relevantes:

- Lista da tripulação
- Declaração dos objectos de uso pessoal da tripulação
- Lista de vacinações
- Lista de passageiros clandestinos – se existirem
- Declaração de saúde
- O último porto visitado
- O certificado de saída da alfândega do último porto
- Declaração de carga perigosa
- Lista da carga armazenada
- Lista de passageiros adicionais
- Certificado derat

O piloto fornece um relatório de chegada, que deve ser preenchido enquanto se segue para o cais. Uma lista da tripulação deve ser anexada ao relatório. Concede-se uma licença de atracagem quando se chega junto do cais como parte das formalidades de autorizações do porto. Os certificados de isenção de derat podem ser renovados.

Cada membro da tripulação tem direito a uma determinada quantidade de tabaco e bebidas alcoólicas. O estabelecimento é selado durante a permanência do navio no porto. Os passageiros precisam de um visto (vistos de emergência podem ser emitidos à chegada). Os membros da tripulação podem obter um passe no escritório da migração contra a entrega dum passaporte ou o Livro de Marinheiro. Os seus documentos são devolvidos quando o passe é entregue no regresso ao navio dentro das horas de licença em terra. O funcionário do embarque da agência irá informar sobre as horas de licença em terra vigentes à altura da chegada. Há sanções pesadas por transgressões.

4.6 SERVIÇOS MARÍTIMOS

Há disponibilidade de obtenção de água doce e de combustíveis.

As especificações da doca seca são: comprimento - 100m, largura - 20m, profundidade – 1,8m / 2,0m. Há empresas privadas engajadas na reparação e manutenção naval, incluindo reparações de barcos até um comprimento de 110m, construção metalomecânica, manutenção de grandes unidades industriais, detonações e pintura.

Os serviços de Bombeiros do Porto são oferecidos pelo Departamento de Segurança do Porto, dentro da organização dos Serviços Marítimos.

Não há mergulhadores disponíveis, estes devem ser requisitados de Maputo ou da África do Sul.

Artigos de mercearia podem ser obtidos de empresas privadas através dos agentes do navio.

Estivadores podem ser recrutados através dos CFM Centro com pagamento aos CFM, ou serviços de amarração e de estiva podem ser facultados por empresas privadas.

Serviços de fumigação e de testagem podem ser obtidos de empresas privadas.

4.7 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O porto da Beira tem um total de 11 cais, com um comprimento total de 1.994 metros, excluindo o cais número 1, que é reservado como porto de pesca. A profundidade ao lado destes cais varia de 8m a 13m.

Cais	Terminal	Comprimento (m)	Profundidade (-CD) (m)
2-5	Contentores multi-uso	645	11
6, 7, 9, 10	Carga geral	857	6,8-9,2
11	Terminal de petróleo	228	11
12	Terminal de combustíveis	264	13

O Terminal de Petróleo destina-se apenas ao manuseamento de óleos pesados. O cais nº 11 tem capacidade para petroleiros até 20.000 DWT, e está equipado com um oleoduto para produtos refinados. O cais nº 11 era o cais oficial para petroleiros, mas a amarração nem sempre é possível neste cais devido às fortes correntes das marés. O cais tem um sistema de oleoduto com uma capacidade de 400 tons por hora com os seguintes tubos: 4 x 12" para o descarregamento, 6 x 8" para o carregamento.

O Terminal de Combustíveis situa-se no cais nº 12, e tem uma capacidade de carregar e descarregar petroleiros de 500 – 2.500 SWT e 500 – 50.000 DWT. O sistema do terminal consiste em quatro oleodutos para produtos refinados como diesel, gasolina, Jet Avgas e óleo combustível. Este terminal manuseia 1.200kl por hora e tem uma capacidade instalada de 2,5 milhões de toneladas por ano. O terminal está equipado com 3 braços de carregamento com tubos e um tubo de distribuição para mangueiras de carregamento com uma capacidade de manuseamento de:

- Braços de carregamento – máxima 1.200m³/ mínima 900m³,
- Mangueiras de carregamento – máxima 600m³/ mínima 300m³,
- Diâmetro das linhas – jet - 16", diesel - 16", gasolina - 16", óleo combustível - 12".

O terminal tem uma área reservada para a instalação de equipamento especializado para manusear gás (LPG).

O Terminal Frigorífico está equipado com frigoríficos com uma capacidade de 1.100 tons a temperaturas de 1,5 a 4,5 centígrados, e de 490 tons a temperaturas de -9 a -20 centígrados respectivamente. O terminal está equipado com empilhadeiras eléctricas para manusear a carga.

O Terminal de Contentores Multi-Usos é explorado pela Cornelder. O terminal de contentores cobre um comprimento de cais de 645m, compreendendo os cais 2, 3, 4 e 5. O terminal tem uma capacidade instalada de 100.000 TEU's por ano, embora neste momento não atinge esta capacidade. A profundidade concebida ao longo dos cais é de cerca de 12m.

As seguintes instalações para armazenar e empilhar contentores estão disponíveis no porto:

- 200.000m² de recintos para contentores concebidos para acomodar 3.117 TEU's incluindo 144 pontos de fornecimento de energia eléctrica (dos quais 120 estão a funcionar neste momento) e uma área específica para armazenar bens perigosos de acordo com IMDG.
- Um armazém com sistema de segurança de 8.400m² para encher e vazar contentores.
- 3.650m² de áreas de armazenamento cobertas.
- Uma área específica de armazenamento de granito.

A Cornelder opera também o Terminal de Carga Geral, que cobre 670m de comprimento de cais, compreendendo os cais 6, 7, 9 e 10. O cais nº 6 é para carga refrigerada incluindo citrinos, hortaliças e outros produtos verdes. A capacidade instalada do terminal é de 2.300.000 toneladas métricas por ano. A profundidade concebida ao longo dos cais é de 10m. As instalações de armazenamento são:

- Cinco armazéns cobertos com um total de 15.000m².
- 12.000m² de espaço aberto pavimentado para ferro-cromo, granito, aço e outras mercadorias isoladas.

O porto possui uma variedade de equipamento de manuseamento, cuja gestão e manutenção está a cargo de empresas subcontratadas pela Cornelder. O equipamento disponível é o seguinte:

- Dois guindastes de cavalete para transferir carga entre os navios e os cais, com uma capacidade de elevação por gancho de 50 tons cada.
- Um guindaste de cavalete sobre carris com 50 tons para o carregamento e descarregamento de vagões.
- Empilhadeiras de contentores – 45 tons.
- Empilhadeiras *Kalmar* – 16 a 45 tons.
- Tractores de terminal com uma capacidade de 60 tons e tracção a quatro rodas.
- Multiuso *payloaders*.
- Tractores de manobra.
- Guindastes móveis – 35 e 45 tons.
- Atrelados normais e atrelados tipo esqueleto.
- Unidades de ensacamento (para cereais e adubos).
- Garras (para carga geral).
- Gerador de emergência – 1600kVA.
- Bâscula automática (comprimento de 28 m).

Nem todo o equipamento encontra-se sempre em serviço e é sabido que problemas relacionados com o equipamento podem atrasar o carregamento e descarregamento.

Para além das instalações supracitadas o porto também possui instalações para líquidos a granel.

4.8 VOLUMES DO PORTO

Durante 2007 o Porto da Beira manuseou 1.983.365 toneladas métricas de carga incluindo 71.167 TEU de carga contentorizada. 46,9% de carga contentorizada e 42,2% de carga geral eram do mercado doméstico com o Zimbabwe, o maior utilizador não-

nacional do porto, fornecendo 9,8% do volume de carga contentorizada manuseada e 32,3% da carga geral.

5 PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Esta secção descreve os procedimentos a serem seguidos quando se movimentam mercadorias de e para Moçambique. No caso concreto, está dividida em subsecções conforme o meio de transporte usado (via marítima, ferroviária, aérea e rodoviária), de acordo com o DM 10/02 que aprova o regulamento de Trânsito Aduaneiro.

- Importação - entrada de mercadoria no território aduaneiro, Moçambique.
- Exportação - saída de mercadorias do território aduaneiro, Moçambique.
- Trânsito Aduaneiro – o regime aduaneiro mediante o qual as mercadorias são transportadas, sob controlo aduaneiro, de uma estância aduaneira para outra.
- Trânsito Aduaneiro Internacional – é a operação de trânsito que tem lugar quando as estâncias de partida e de destino são fronteiras do território aduaneiro de Moçambique.
- Trânsito Aduaneiro Nacional – é a operação de trânsito que tem lugar em todas as restantes situações não classificadas como trânsito internacional, entre uma estância de partida e uma de destino.

Este guia refere a carga numa forma genérica e não pretende tratar das necessidades específicas de tipos de carga específicos. Onde informação específica está disponível, ela incluída mas chamamos a atenção à necessidade de consultar autoridades governamentais, agentes e transportadores antes de movimentar qualquer tipo de carga para garantir que a sua mercadoria esteja inteiramente em conformidade com a lei ao longo de toda a sua viagem. As sanções pela não-conformidade podem ser caras e resultar em grandes demoras.

Tomaram-se uma série de medidas para simplificar o comércio externo em Moçambique. A medida mais significativa, no caso de importações, foi a abolição do requisito de ter uma licença separada para cada importação. A partir de Dezembro de 1998 introduziu-se o Documento Único Simplificado (ou DU) como documento principal controlando a mercadoria que entra e deixa o país.

Alguns produtos importados estão sujeitos à inspecção pré-embarque, um procedimento levado a cabo pela Intertek que foi contratada pelo Governo. As inspecções incluem a verificação da qualidade, quantidade, preço, tarifa e a indicação dos direitos a pagar. Os produtos que carecem de uma inspecção pré-embarque estão numa “lista positiva” que inclui produtos como cereais, farinha, açúcar, óleo de cozinha, substâncias químicas, fármacos, pneus, roupa usada e veículos. Mais informações acerca dos procedimentos para a inspecção pré-embarque são dadas mais abaixo em secção 5.4.

Os direitos sobre mercadoria importada dos países fora da região da SADC são calculados segundo o valor aduaneiro da mercadoria como indicado no Artigo VII do GATT, na base de taxas “ad valorem”, e variam entre 2.5% (matérias primas) e 25% (mercadoria não essencial). Mercadoria importada de dentro da região da SADC, sujeita a cumprir as regras de origem da SADC, está sujeita a uma tarifa zero, ou a tarifas aduaneiras reduzidas. Mais informações sobre os valores das tarifas para mercadorias

específicas são dadas na Pauta Aduaneira, disponível no portal da internet www.alfandegas.gov.mz

Além de direitos alfandegários, produtos importados estão sujeitos ao pagamento do Imposto de Valor Acrescentado (IVA) a uma taxa de 17% e do Imposto sobre Consumo Específico (ICE), que varia de 15% a 65% sobre produtos de luxo, como viaturas, tabaco, álcool, e perfumes.

Recomenda-se fortemente a qualquer pessoa que pretenda importar mercadoria em Moçambique que verifique os requisitos acerca de direitos e documentos antes do embarque da mesma. Isenções de direitos não são automáticas para remessas de produtos de assistência e doações. Nem sempre são automáticas para empresas com isenções de direitos como parte do seu acordo de investimento com o Governo de Moçambique.

A resolução de problemas com documentos depois do embarque dos bens pode ser complicada e cara. Da mesma maneira para exportações, os exportadores devem estar claros sobre que documentos são necessários antes de planear o embarque.

Na sequência do incidente recente da avaria geral, que ocorreu no canal do Porto da Beira, aconselha-se fortemente aos que usam cargas marítimas como meio de importação ou exportação que obtenham um seguro para a sua carga.

5.1 LICENÇAS DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Em Moçambique, os importadores e exportadores devem ser licenciados para o efeito. As licenças têm a forma de um cartão, e são emitidas pelo Ministério de Indústria e Comércio¹. Na prática, a emissão é delegada ao Governador Provincial e deste para os Directores Provinciais de Indústria e Comércio².

As licenças de importação ou exportação são emitidas de acordo com as categorias específicas de produtos na base do alvará da entidade requerente. Para pedir uma licença o direito da empresa a importar ou exportar deve estar indicado nos seus estatutos.

A emissão de licenças de importação e exportação é regulamentada pelo Decreto 49/04 de 17 de Novembro³ (a seguir Decreto 49/04). O pedido é feito através dum impresso (anexos 6.4 e 6.5), cujos modelos são apresentados nos Anexos VIII e IX do Decreto 49/04.⁴ Os impressos são submetidos em duplicado. Além disso, os requerentes devem submeter um requerimento (anexo 6.3). A carta deve ser acompanhada de⁵:

- Uma cópia autenticada dos estatutos (a escritura) da organização ou do Boletim da República no qual os estatutos foram publicados. Os estatutos devem especificamente dizer que a empresa pretende fazer importações e/ou exportações;
- Uma cópia autenticada do registo comercial emitido pela Conservatória de Registos;
- Prova de ter adquirido um alvará na forma duma cópia autenticada deste documento;

¹ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 9, número 2

² Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 11, número 2

³ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 3, número a)

⁴ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 7, número 5

⁵ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 8, número 4b)

- Prova do registo junto do Ministério das Finanças na forma duma cópia autenticada do Modelo 01 (o impresso do Ministério das Finanças que atribui um NUIT à empresa);
- Cópia autenticada do documento de identidade do agente da organização.

Mais informações sobre como obter estes documentos são dadas numa publicação separada nesta série, “O Quadro Legal sobre a Constituição de Empresas em Moçambique”.

O pedido é acompanhado de um pagamento de 2.510Mt para uma licença de importação e 260Mt para uma licença de exportação. Este pagamento é depositado na respectiva conta bancária (o número é dado pela Direcção Provincial de Indústria e Comércio) e submete-se uma cópia autenticada do comprovativo do depósito juntamente com a carta e os documentos de apoio.

As licenças, tanto de importação como de exportação, devem ser emitidas num prazo de 7 dias a contar da recepção do pedido⁶. Contudo, se isto não tiver acontecido e na ausência de qualquer motivo técnico para indeferir o pedido, a entidade emissora emite uma declaração válida por um período máximo de 60 dias para permitir que o requerente prossiga com as suas actividades enquanto o pedido está a ser processado⁷.

As licenças de importação são renováveis anualmente, seguindo a renovação o mesmo processo como o pedido inicial e expirando na data de emissão⁸. As licenças de exportação são renováveis de cinco em cinco anos, seguindo a renovação o mesmo processo como o pedido inicial e expirando na data de emissão⁹. Pedidos de renovação devem ser feitos pelo menos um mês antes do termo da licença e uma cópia autenticada da licença que está a expirar deve ser anexada ao pedido¹⁰. As taxas a pagar para a renovação são as mesmas que as taxas para o pedido inicial.

5.2 DESPACHANTES E AGENTES

Em Moçambique há uma distinção entre “agentes” que facilitam os processos de importação e exportação para os seus clientes, e os “despachantes” que fazem a ligação com as autoridades alfandegárias por conta de clientes ou agentes. Despachantes são indivíduos ou empresas privadas, autorizadas pelo Governo, que são licenciadas para interagir com as autoridades alfandegárias. São as únicas pessoas licenciadas para tal, o que significa que indivíduos e agentes que pretendem movimentar mercadoria para dentro ou fora ou através de Moçambique, são obrigados a contratar os serviços dum despachante. Por isso, em Moçambique os agentes não são de facto agentes “despachantes”, porque o despacho aduaneiro é feito por um despachante que recebe um honorário para este serviço. Assim, neste guia ou referimos a “agentes” ou a “despachantes” dependendo do papel do indivíduo ou organização referido.

5.3 DOCUMENTOS

Um conjunto de documentos chave é exigido para fins de importação e exportação. Estes são descritos mais abaixo. A lista não é exaustiva e o leitor deveria verificar com as

⁶ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 10, número 3

⁷ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 10, número 5

⁸ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 32, número 3a)

⁹ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 32, número 3bii)

¹⁰ Decreto 49/2004 de 17 de Novembro, Artigo 37

autoridades aduaneiras, agente ou transportador antes do embarque para garantir que tem todos os documentos certos necessários para a sua mercadoria poder chegar ao destino.

Documento	Necessário para	Observações
Factura pró-forma	Importações e exportações	Facturas separadas devem ser fornecidas para cada: <ul style="list-style-type: none"> • Mercadoria para organizações com isenção de direitos • mercadoria exigindo inspecção pré-embarque • Toda a outra mercadoria
Factura Comercial	Importações e exportações, mercadoria em trânsito, transporte doméstico	Facturas separadas devem ser fornecidas para cada: <ul style="list-style-type: none"> • mercadoria para organizações com isenção de direitos • Mercadoria exigindo inspecção pré-embarque • Toda a outra mercadoria
Bill of Lading (Conhecimento de Embarque)	Importações e exportações por mar, mercadoria em trânsito	O conhecimento de embarque é um documento legal, cujos originais devem acompanhar a mercadoria e estar sempre disponíveis para fins aduaneiros
Certificado de Origem	Importações e exportações	Certificados de origem para importações/exportações de/para países com acordos preferenciais de comércio com Moçambique, como a SADC e a ACP exigem tipos específicos de certificados de origem. Para exportações para estes países os certificados são emitidos pela alfândega de Moçambique, enquanto outras exportações são certificadas pela Câmara de Comércio. Todas as exportações devem ser acompanhadas de um certificado de origem.
Certificado fitossanitário	Importações e exportações	Estes são exigidos para certos produtos frescos e processados, geralmente géneros alimentícios e produtos agrícolas.
Certificado de qualidade	Exportações	Este certificado é exigido para a exportação de certos produtos como madeira e é emitido por ministérios de tutela.
Manifesto	Importações e exportações, mercadoria em trânsito, transporte doméstico	Algum tipo de manifesto obrigatório que deve acompanhar toda a mercadoria que circula dentro de Moçambique.
DU / DUC	Importações	Documento único
Bordereaux	Exportações	Comprovativo de depósito de fundos no banco

5.4 INSPECÇÃO PRÉ-EMBARQUE

Os serviços de inspecção pré-embarque são fornecidos ao Governo de Moçambique por uma empresa privada, a Intertek. As inspecções pré-embarque para mercadoria importadas são feitas de acordo com as directrizes da IFIA e da OMC.

Para importação e exportação deve ter uma licença para o efeito. Depois deve verificar se a mercadoria que pretende importar consta da “Lista Positiva” que alista todas as classificações de produtos sujeitos à inspecção pré-embarque. Apenas os produtos que constam da lista estão sujeitos à inspecção pré-embarque. Esta lista pode ser actualizada e antes do embarque deverá verificar junto a Intertek para garantir que qualquer inspecção pré-embarque exigida seja feita. Segue a lista positiva em vigor neste momento:

LISTA POSITIVA

Capítulo e posição pautal	Exclusões da inspecção pré-embarque
5.4.1.1 Capítulo 2 PP 02.07.12; 02.07.14; 02.07.25; 02.07.27; 02.07.33; 02.07.36. – Aves congeladas	Nenhuma
Capítulo 11 PP 11.02 - Farinhas	Quantidades até 20 kg
Capítulo 15 PP 15.07; 15.08; 15.11; 15.12; 15.13; 15.15 – Óleos alimentares	Quantidades até 10 litros
Capítulo 17 PP 17.01 - Açúcar	Nenhuma
Capítulo 25 PP 25.23 - Cimento	Quantidades até 100 kg
Capítulo 28 – Produtos químicos	Nenhuma
Capítulo 29 - Produtos químicos	Nenhuma
Capítulo 30 – Medicamentos	Quantidades consideradas razoáveis para consumo próprio
Capítulo 34 PP 34.01 – Sabões, produtos e preparados de tensão activa, etc.	Nenhuma
Capítulo 36 PP 36.05 – Fósforos	Nenhuma
Capítulo 40 PP 40.11; 40.12 – Pneus novos e usados	Quantidades até 5 pneus
Capítulo 50 PP 50.07 – Material de seda ou desperdícios de seda	Nenhuma
Capítulo 52 PP 52.08; 52.09; 52.10; 52.11; 52.12 – Materiais de algodão (todos)	Nenhuma
Capítulo 54 PP 54.07 – material feito de fibra sintética (excepto redes mosquiteiras 5407.42.10) PP 54.08 – material feito de fibra artificial	Nenhuma
Capítulo 55 PP 55.12;55.13;55.14;55.15;55.16 – material feito de fibras sintéticas partidas	Nenhuma
Capítulo 63 PP 63.09 – roupa e sapatos usados	Quantidades até 100 kg
Capítulo 84 PP 84.15 – equipamento e máquinas de ar condicionado PP 84.18 – Congeladores e frigoríficos	Nenhuma
Capítulo 85 PP 85.06 – Pilhas secas PP 85.07 – Baterias	Nenhuma
Capítulo 87 – Viaturas 87.01 – 87.05; 87.11	Viaturas novas que nunca foram registadas no local de origem

As inspecções da Intertek visam verificar a classificação aduaneira e o preço dos produtos a serem importados ou exportados. Toda a mercadoria pode ser classificada

segundo um código tarifário que determina a taxa dos direitos a ser paga para a mercadoria, aquando da sua importação. A Intertek determina o código tarifário correcto de acordo com os requisitos da pauta aduaneira de Moçambique e outra legislação pertinente. As tarifas da alfândega de Moçambique baseiam-se no Sistema Harmonizado.

A verificação do preço, ou a avaliação do valor verifica se o preço a ser cobrado, e declarado na factura definitiva, se encontra dentro de limites razoáveis com os preços gerais de exportação vigentes no país fornecedor. A avaliação do valor da mercadoria é depois usada como base do cálculo dos direitos de importação e dos impostos devidos. Quando o exportador não apresenta despesas do transporte e seguro, a Intertek irá estimar os seus valores, apenas para fins de avaliação aduaneira do valor. A data de referência da verificação dos preços é a data da encomenda ou da factura pró-forma. Quando a verificação dos preços mostra que os preços ficam significativamente em baixo do limite razoável para os preços de exportação vigentes no país fornecedor, contacta-se o fornecedor para confirmação dos preços.

5.4.1 Inspeção Pré-embarque para Importações

Se a mercadoria a ser importada consta da lista positiva, o importador deve contactar a Intertek na Beira para obter um Impresso de Pré-Aviso (*Pre-Advice Form* – PAF). Este impresso contém informações sobre a remessa proposta. Observe que uma factura pró-forma e uma factura comercial separada devem ser fornecidas para mercadoria sujeita a uma inspeção pré-embarque. A mercadoria sujeita à inspeção não pode constar da mesma factura que a mercadoria que não precisa duma inspeção, mesmo se todos os produtos serão expedidos em conjunto. Exige-se um PAF para toda a mercadoria sujeita à inspeção pré-embarque. Se a mercadoria chegar a Moçambique sem aprovação dum PAF pela Intertek, uma inspeção pós-chegada ou no destino é obrigatória.

Se mercadoria sujeita à inspeção pré-embarque chegar a Moçambique sem PAF aprovado ou sem ter sido submetida a uma inspeção, uma inspeção no destino é obrigatória e é por conta do importador. A inspeção no destino é feita num posto de despacho alfandegário. Além do custo da inspeção o importador deverá pagar uma pena de 10% do valor da mercadoria, afixado para fins aduaneiros. Se a mesma infracção ocorrer novamente dentro de seis meses, a pena é de 10% do valor CIF da mercadoria e a infracção é informada ao Ministério de Indústria e Comércio que poderá optar por cancelar a licença de importação do importador.

Se a mercadoria goza de isenção de direitos ou de benefícios fiscais uma notificação neste sentido deve ser submetida juntamente com o PAF. Informações sobre isenções de direitos e benefícios fiscais disponíveis para investidores podem ser obtidas do Centro de Promoção de Investimento de Moçambique (CPI) e das autoridades alfandegárias. A isenção de direitos ou benefício fiscal relevante deve ser aprovada e assegurada antes de se poder importar a mercadoria.

Se a mercadoria a ser importada estiver sujeita a uma inspeção pré-embarque, o importador deve contactar o fornecedor e avisá-lo que se deve esperar com o embarque até a Intertek ter contactado o fornecedor para fixar uma data para a inspeção física da mercadoria. O importador deve também contactar as autoridades alfandegárias ou o escritório da Intertek em Moçambique para obter o número do processo, conhecido como o número MOZ. Este número deve ser usado em todos os documentos

relacionados com a importação da mercadoria sujeita à inspecção pré-embarque. O número MOZ não é exigido para mercadoria que não precisa de ser inspeccionada.

Depois o importador ou o agente apresenta todos os PAF's e documentos de apoio (como facturas e provas da isenção de direitos) à Intertek. A Intertek então contacta o seu escritório no país do qual a mercadoria será importada e este escritório irá emitir um documento de Pedido de Informação para o fornecedor, e organiza-se para visitar e fazer uma inspecção física à mercadoria. O fornecedor deve responder ao Pedido de Informação contactando a Intertek e marcando a inspecção. Deve-se dar um aviso com pelo menos três dias de antecedência para fixar uma inspecção. O fornecedor deve enviar a sua factura comercial definitiva ao escritório da Intertek, se possível antes da inspecção, mas o mais tardar dois dias depois da inspecção. A lei permite três dias úteis para a Intertek receber este documento depois da inspecção. Se o documento não é recebido, então a Intertek irá encerrar o processo emitindo um Relatório Não-Negociável das Constatações, o que torna a importação da mercadoria impossível sem iniciar um outro processo.

Se houver um problema com a inspecção, a Intertek irá informar o fornecedor que terá algum tempo para rectificar o problema. Se o problema não é rectificado, a Intertek irá emitir um Relatório Não-Negociável das Constatações, efectivamente encerrando o processo. O importador deve suportar os custos da inspecção, quer o resultado seja a emissão dum documento permitindo a expedição da mercadoria, quer não.

Depois da inspecção, e após a recepção da factura comercial definitiva do fornecedor a Intertek emite um Documento Único Certificado (DUc). Este DUc é enviado electronicamente à Intertek em Maputo e pode ser levantado nos escritórios da Intertek em Maputo, Beira ou Nacala.

O importador levanta o DUc e verifica-o. Se o importador concordar com o seu conteúdo, qualquer informação que havia ficado em branco no PAF original deve ser preenchida e o DUc deve ser assinado. Seguidamente o DUc é entregue a um despachante para o despacho dos bens. Ao mesmo tempo o importador deve informar o fornecedor que a mercadoria pode ser expedida.

Se o importador não concordar com o conteúdo do DUc, não deve assinar o DUc mas deve em vez disso preencher uma Declaração Definitiva e entregar ambos os documentos ao despachante para passá-los à alfândega. A alfândega decidirá depois sobre como prosseguir.

A lei permite os seguintes prazos para a emissão dos documentos pela Intertek:

- Entrega do PAF e da factura pró-forma ao escritório da Intertek no país onde se encontra a mercadoria – 3 dias úteis
- Preparação da inspecção – 3 dias úteis
- Verificação do processo (depois de receber a factura definitiva do fornecedor – que deve ser facultada dentro de 3 dias depois da inspecção) e a emissão do DUc em Maputo – 1 dia útil
- Distribuição do DUc às províncias – 3 dias úteis.

5.4.2 Inspeção Pré-embarque para Exportações

Os exportadores basicamente desempenham o papel de fornecedor como descrito na secção 5.4.1 acima. A pessoa que importa produtos produzidos em Moçambique irá

contactar a Intertek no seu próprio país, se os produtos que estão a comprar carecem duma inspecção pré-embarque naquela jurisdição.

O exportador é depois contactado pela Intertek Moçambique através duma carta com Pedido de Informação. Esta carta contém a informação necessária para permitir que a Intertek realize a inspecção e atribui também um número único ao processo. Este número deve ser citado em qualquer correspondência subsequente. Se qualquer outra empresa que não o referido exportador estiver a tratar do processo (por exemplo, um agente), então o exportador referido deve confirmar o seu direito para tal por escrito à Intertek. Qualquer factura pró-forma emitida como parte do processo de exportação deve ser fornecida em inglês. O exportador deve também aproximar-se da alfândega para a emissão do número MOZ, referente a esta exportação específica. Este número é apenas exigido para exportações sujeitas à inspecção pré-embarque.

As inspecções para exportações estão isentas de taxas. Contudo, se a Intertek for obrigada a visitar o exportador novamente porque, por exemplo, a mercadoria não está pronta, o exportador pode estar sujeito ao pagamento duma taxa para a segunda visita.

Quando a mercadoria estiver pronta para inspecção e a carta do Pedido de Informação da Intertek tiver sido recebida, o exportador deve escrever à Intertek, dando um aviso de três dias para uma data conveniente para a inspecção. O pedido escrito para a inspecção deve incluir: o número dado na carta do Pedido de Informação; o número de referência MOZ emitido pela alfândega; a data e o local da inspecção; dados do contacto dum agente no local da inspecção. Se for possível nesta altura, o exportador deve também facultar uma cópia da sua factura definitiva.

A mercadoria deve ser apresentada para inspecção juntamente com o material de embalagem que será usado. Se a mercadoria tiver sido embalada, a mesma deve ser desembalada para inspecção e a reembalagem também será inspeccionada ao mesmo tempo. Se a mercadoria for exportada como uma carga completa dum contentor, o contentor deve ser selado pela Intertek. Por isso, a inspecção e o subsequente carregamento devem ter lugar como uma operação contínua permitindo a Intertek observar a mercadoria, supervisionar o enchimento do contentor e depois selar o contentor. No caso de remessas parciais a Intertek pode realizar mais que uma inspecção. Contudo, a factura definitiva deve reflectir o que foi inspeccionado numa base caso a caso. O número parcial de cada ficheiro de inspecção é alistado no fundo do lado esquerdo da primeira página do DUc.

Depois da inspecção o exportador não recebe nenhum certificado. Contudo, o importador recebe um DUc, desde que a mercadoria inspeccionada tenha satisfeito os padrões exigidos e o exportador tenha feito entrega da documentação relevante à Intertek. A documentação relevante compreende uma factura comercial definitiva limpa com a seguinte informação:

- O número e data de emissão da factura;
- Os nomes do importador e do exportador, conforme a factura pró-forma e o PAF (e a Carta de Crédito, se aplicável);
- A quantidade e uma descrição detalhada da mercadoria;
- Todos os preços unitários e prorrogações;
- Encargos detalhados separados, se aplicável, até FOB;
- O valor FOB da transacção;

- Frete (se aplicável);
- Seguro (se aplicável);

Facturas definitivas que mostram uma indexação do preço devido a variações das taxas de câmbio não podem ser aceites, a não ser que expressamente admitidas, ao abrigo dos termos e condições da factura pró-forma.

A factura definitiva deve ser apresentada à Intertek num prazo de três dias a contar da inspecção. Para evitar demoras, é preferível disponibilizar a factura antes da inspecção. Se a factura não é apresentada a tempo a Intertek pode emitir um Relatório Não-Negociável das Constatações. Mesmo se isto for depois anulado, o importador terá que pagar uma multa.

A alfândega no país de destino reserva-se o direito de realizar uma inspecção pós-chegada, mesmo se a mercadoria tiver sido inspeccionada pela Intertek na fase do pré-embarque.

5.5 PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO

Esta secção descreve os procedimentos gerais a serem seguidos pelos importadores de mercadoria em Moçambique. Foi escrito do ponto de vista do importador, baseado em Moçambique. Observe, por favor que procedimentos específicos adicionais podem aplicar-se para certos produtos – em caso de dúvida deverá verificar junto das autoridades alfandegárias, despachantes aduaneiros ou ainda agente antes de expedir a mercadoria.

O importador selecciona a sua mercadoria e recebe a respectiva factura. Se a mercadoria carece de uma inspecção pré-embarque, o importador deve notificar a Intertek da sua intenção de importar e receber um “Número MOZ”. No caso de se exigir uma inspecção pré-embarque, os procedimentos descritos na secção 5.4.1 devem ser seguidos.

O fornecedor deve pedir quaisquer certificados exigidos, incluindo o certificado de origem e certificado fitossanitário, dependendo da natureza dos produtos.

Quando todos os documentos (a factura comercial, certificados e certificados de inspecção pré-embarque, se aplicável) estiverem prontos, os produtos podem ser carregados e enviados. Depois o fornecedor envia os originais de todos os documentos juntamente com um manifesto da carga ao importador em Moçambique.

Na base destes documentos o importador pode começar o pré-despacho da mercadoria. Para o efeito, o importador contrata um despachante que calcula os direitos a pagar e prepara os documentos a serem submetidos à alfândega. O importador deposita os direitos e a taxa do despachante na conta do despachante. À chegada a mercadoria é levada ao posto de alfândega mais próximo para o despacho. A mercadoria poderá ser inspeccionada pela alfândega e concluem-se os procedimentos finais do despacho, incluindo o pagamento de direitos pelo despachante, antes da libertação da mercadoria.

Se a mercadoria não é despachada no ponto de entrada por qualquer motivo, deve ser solicitada nessa instância a devida autorização para proceder ao desembarço aduaneiro da mesma no ponto de destino, sendo da responsabilidade do despachante aduaneiro o tramite da referida documentação.

Sempre que produtos são transportados para dentro de Moçambique devem ser acompanhados dos documentos referidos na secção 3.2.4.

5.5.1 Importações para Moçambique por estrada

A mercadoria poderá entrar em Moçambique ao longo do corredor da Beira de Zimbabwe, Malawi ou Zâmbia. mercadoria também pode transitar por Moçambique a partir destes países para o Porto da Beira e mais adiante para outros destinos. A mercadoria que vem por estrada pode ser despachada no ponto de entrada ou no ponto de destino. Aqui consideramos mercadoria entrando da África do Sul através do Zimbabwe, com destino à Beira. Para clarificações adicionais dos procedimentos descritos mais abaixo veja, por favor, o diagrama de fluxo no anexo 6.1.

Logo que o camião transportando a mercadoria tenha partido, o expedidor envia o original da factura comercial, a nota de embalagem, e o manifesto de transporte rodoviário ao consignatário ou o seu agente. Se a mercadoria tiver sido sujeita à inspecção pré-embarque o importador deve também pedir o DUC da Intertek.

Os agentes e despachantes podem ter escritórios nas fronteiras rodoviárias ou no posto de despacho alfandegário mais próximo da fronteira. Por exemplo, mercadoria entrando do Zimbabwe em Moçambique pela fronteira de Machipanda pode ser despachada em Manica, que é o posto de despacho alfandegário mais próximo da fronteira. A mercadoria pode também ser dirigida ao destino para o seu despacho. Neste caso, o despachante envia previamente um pedido escrito ao posto de fronteira de Machipanda da chegada do camião com o pedido de se fazer o despacho na Beira. Se a mercadoria não for dirigida para o despacho no destino, ou o importador deve ter transferido o dinheiro para o despachante no respectivo posto fronteiriço ou o motorista do camião deve ter acesso a fundos suficientes para pagar os direitos alfandegários e a taxa do despachante no posto de despacho alfandegário mais próximo à fronteira pela qual entra. No caso de se ter iniciado o pré-despacho pelo despachante antes da chegada da mercadoria, e os direitos já tiverem sido depositados na conta do despachante, o despacho final pode ser concluído dentro de um dia.

Quer ele faça o despacho no ponto de entrada quer no ponto de destino, à chegada na fronteira o motorista entrega uma cópia da nota de embalagem, da factura e do manifesto de transporte rodoviário, estes são carimbados e o motorista é instruído a apresentar-se na alfândega em Manica. Em Manica os documentos ou são despachados pela alfândega, usando um despachante, ou são verificados e carimbados para o motorista poder continuar viagem até à área de despacho do transporte rodoviário, ou o terminal rodoviário, TIRO, na Beira. Se a mercadoria tiver sido despachada no ponto de entrada, a mesma pode avançar directamente ao seu destino sem mais formalidades.

Existem alguns postos de controlo conjuntos (polícia, polícia de trânsito, alfândega, serviços de florestas e fauna bravia) entre as várias fronteiras rodoviárias e a Beira. Veja, por favor, na secção 3.2.4 informações sobre documentos referentes a mercadorias em trânsito que devem acompanhar toda a carga circulando dentro de Moçambique, independentemente da sua origem e destino.

Se a mercadoria não tiver sido despachada no ponto de entrada, à sua chegada no TIRO o motorista contacta o consignatário/agente. Se o consignatário/agente já tiver iniciado o pré-despacho usando um despachante, dependendo do tempo que o camião levou para

chegar, a mercadoria poderá ser despachada sob condição de os documentos serem carimbados no TIRO. Se não o foi, então o motorista deve esperar no TIRO até à conclusão do despacho alfandegário da mercadoria. Em alguns casos a alfândega pode optar por inspeccionar a mercadoria na altura do seu descarregamento. Neste caso, o despachante deve fazer um pedido escrito à alfândega para a marcação da inspecção e o consignatário/agente deve facultar transporte para os oficiais da alfândega encontrarem o camião no local de destino onde irão supervisionar o descarregamento da mercadoria. Em casos excepcionais, por exemplo para carga perecível, se a mercadoria tiver sido pré-despachada a alfândega poderá autorizar a libertação da mesma enquanto o despacho final estiver pendente.

Se a mercadoria tiver sido pré-despachada, o despacho final à chegada do camião no TIRO deve levar aproximadamente 24 horas. Tanto o camião como o motorista devem ficar no TIRO durante este período. Aparentemente há problemas de segurança no TIRO da Beira, o que significa que camiões poderão ser danificados ou produtos roubados. Por isso, o pré-despacho é aconselhável para que o camião carregado permaneça o mínimo de tempo possível no TIRO. Se não se tiver iniciado o pré-despacho antes da chegada do camião, então o camião permanece no TIRO enquanto o consignatário/agente contrata um despachante e conclui os procedimentos do despacho, o que pode levar vários dias.

5.5.2 Importações para Moçambique por Linha Férrea

Neste momento mercadorias podem entrar em Moçambique ao longo do Corredor da Beira apenas pela linha férrea do Zimbabwe. No futuro, com a reconstrução da Linha de Sena, o acesso por linha férrea será possível a partir de Malawi.

A carga transportada de Zimbabwe para Moçambique por linha férrea começa a sua viagem na Zimbabwe National Railways (NRZ). Tanto a NRZ como a CCFB (a operadora da secção moçambicana da linha férrea Harare-Beira) têm vagões planos, cobertos, abertos, com laterais altas e baixas com capacidade de transportar mercadorias isoladas, contentores, líquidos e em alguns casos, materiais perigosos. O peso médio máximo por vagão na linha é de 40 toneladas líquidas. Carga com tamanho fora do normal pode ser transportada com certas restrições. A linha férrea opera um serviço diário em cada direcção, havendo mais comboios disponíveis do que o número exigido pela procura. Para carga normal a viagem de Mutare à Beira leva 14 horas.

A mercadoria transportada pela linha férrea inclui granito, produtos alimentícios, instrumentos agrícolas, veículos, adubos e carga contentorizada. Se a mercadoria se destina a Moçambique e estiver sujeita à inspecção pré-embarque, isto deve ter lugar antes da expedição da mesma.

O expedidor da mercadoria contacta a NRZ para negociar a tarifa. Depois, faz um pedido por escrito ou verbal para um ou mais vagões, indicando o número e tipo de vagões necessários, o local onde são precisos, e a data na qual são necessários. O expedidor é responsável pelo carregamento dos seus vagões. A alfândega pode optar por supervisionar o carregamento. O expedidor deve garantir que possui os documentos de exportação apropriados, incluindo uma autorização de exportação e um certificado de origem, bem como um bilhete e uma factura da linha férrea carimbada pela Zimbabwe Revenue Authority (ZIMRA) para confirmar que a mercadoria foi despachada.

O único documento exigido pela NRZ para transportar a mercadoria é a factura da linha férrea. Uma versão em branco desta factura é facultada pela NRZ para os seus clientes, que depois preenchem a factura e levam-na à ZIMRA para aprovação. Além disso, o expedidor deve tratar do seguro. No caso de combustíveis e carga perigosa exige-se um seguro tanto para o produto como para o meio ambiente. Cópias dos certificados dos seguros devem ser submetidas, a pedido, à NRZ.

O pagamento é feito à NRZ em moeda estrangeira antes do embarque da mercadoria. Paga-se à NRZ para o transporte da mercadoria de Harare a Mutare, e à CCFB para o transporte de mercadoria de Mutare à Beira.

Depois do carregamento e da apresentação da documentação correcta, a mercadoria é transportada a Mutare. A NRZ passa o comboio para a CCFB em Mutare, a 11km dentro da fronteira geográfica com o Zimbabwe. No entanto o expedidor ou envia os originais dos documentos (incluindo a factura comercial, cópias da factura da linha férrea, e certificado de origem) ao consignatário na Beira ou nomeia um agente na Beira para levar a mercadoria da linha férrea a um barco para o seu embarque ou para despachar a mercadoria pelas formalidades alfandegárias no caso da mesma se destinar a Moçambique. A maioria da mercadoria que sai do Zimbabwe pela linha férrea é destinada à trânsito. No caso de carga contentorizada o expedidor deve também notificar o agente nomeado do conteúdo, peso e a ordem na pilha do contentor. A ordem na pilha é dada pela companhia de navegação que irá levar o navio da Beira. No caso de blocos de granito, estes são marcados de acordo com o seu porto de destino

Depois de ter recebido o comboio em Mutare, a CCFB informa a alfândega na Beira que o comboio está a caminho, enviando um manifesto (conhecido como a Lista do Comboio). À chegada na Beira a CCFB entrega um Aviso de Chegada ao agente ou consignatário, assim permitindo-o a iniciar os procedimentos do despacho alfandegário. No caso de mercadoria de trânsito os vagões são levados para o porto. O agente depois apresenta a prova de despacho alfandegário e a informação sobre a ordem na pilha às autoridades portuárias (a Cornelder) e a mercadoria é descarregada aguardando o seu carregamento num navio.

Poderá haver demoras se os agentes não tiverem recebido os documentos exigidos do expedidor, incluindo a informação sobre a ordem na pilha. Neste caso os vagões são retidos porque a mercadoria não pode ser descarregada e o expedidor pode ser obrigado a pagar uma indemnização (*demurrage*).

Depois da emissão dum Aviso de Chegada, a CCFB também prepara uma factura. Neste momento, e devido aos constrangimentos de divisas no Zimbabwe, os clientes são obrigados a pagar cada operador de transporte ferroviário separadamente.

5.5.3 Importações para Moçambique por Mar

Mercadoria pode entrar em Moçambique ao longo do Corredor da Beira por mar através do Porto da Beira. A maioria dos navios que visitam o porto baldeiam a sua carga em Durban mas outros continuam viagem pela costa oriental da África e alguns visitam Maputo com a opção de baldear carga para outros destinos. Há pouca disponibilidade de cabotagem.

Nesta secção iremos descrever carga contentorizada que chega na Beira para ser levada por estrada a um destino em Moçambique.

Se a mercadoria se destina a Moçambique e estiver sujeita à inspecção pré-embarque, isto deve ter lugar antes da expedição da mesma.

Logo que a mercadoria tiver sido expedida, o expedidor envia o original do Conhecimento de Embarque (BoL) juntamente com a nota de embalagem, quaisquer certificados (como o certificado de origem e o certificado fitossanitário) e o original da factura comercial ao consignatário ou o seu agente. Se a inspecção pré-embarque tiver sido realizada, o consignatário/agente deve pedir um DUC da Intertek que é anexado aos outros documentos. No caso de se usar um agente este deve receber o original da licença de importação do consignatário. Deve se ter cuidado que a factura comercial satisfaz os requisitos referidos na secção 5.3.

BoL's podem ser “directos”, o que quer dizer que a mercadoria pode apenas ser recebida pelo consignatário, ou “à ordem”, o que quer dizer que o BoL pode ser alterado para permitir que o agente ou outro terceiro receba a mercadoria. Se o consignatário quer que um agente ou transportador receba a mercadoria, ele deve dar uma autorização por escrito para o efeito.

Aproximadamente três dias antes da chegada esperada do navio transportando a mercadoria, o consignatário ou o seu agente contacta a companhia de navegação para obter uma cópia do manifesto do navio e uma Ordem de Autorização da Entrega (*Delivery Release Order*). O pré-despacho pode começar logo depois da emissão da Ordem de Autorização da Entrega. O pré-despacho implica um trabalho do consignatário/agente com o despachante para garantir que todos os documentos estão em ordem e que os direitos a pagar foram calculados e depositados na conta do despachante, antes da chegada da mercadoria, juntamente com a taxa do despacho a pagar ao despachante.

O despachante prepara um impresso que resume os dados da carga, incluindo o número do BoL e dados da factura comercial. Este documento é conhecido como o Documento Combinado e várias cópias são usadas em diferentes fases do processo que conduz à libertação da mercadoria.

Depois da chegada da mercadoria, os documentos são submetidos ao despachante aduaneiro para a elaboração do respectivo bilhete de despacho, sendo em seguida submetido à Alfândega. Nos casos em que não hajam questionários por qualquer anomalia, os despachos são desembarçados até 72 horas depois da aceitação nas alfândegas.

Na separação dos documentos de desembarço aduaneiro de mercadorias, as Alfândegas protocolam ao despachante aduaneiro o triplicado do bilhete de despacho e o duplicado da autorização de saída, juntamente com o documento combinado carimbado. Nos casos em que a mercadoria é sujeita a verificação física a mesma deverá ocorrer no recinto portuário. Se o importador achar que não existem condições para a mesma se verificar dentro do recinto portuário, poderá requerer a efectivação da mesma fora do recinto portuário.

Enquanto o despacho decorre, o consignatário/agente contacta a companhia de navegação para pagar quaisquer taxas pendentes. Adiciona-se um carimbo de libertação ou um documento de libertação da companhia de navegação ao conjunto de documentos. As companhias de navegação reservam-se o direito de imputar uma taxa de depósito adicional para garantir a devolução dos contentores que deixam o porto.

Quando os documentos são carimbados pela alfândega como indicação de que os direitos foram pagos e que a mercadoria foi despachada pela alfândega, e a companhia de navegação afirma que todas as taxas a ela devidas também foram pagas, o consignatário/agente contacta a Cornelder para pagar as taxas do porto. As taxas do porto são calculadas na base do tarifário do porto e da informação constante do documento combinado. No acto de pagamento destas taxas os documentos são carimbados pela Cornelder para indicar que as taxas do porto foram pagas.

Depois os documentos são levados ao Controlo do Terminal (um departamento dentro da Cornelder) para lançar a informação no sistema informatizado de localização de contentores e obter um Documento de Libertação. Para obter um documento de libertação o consignatário/agente deve indicar que meio de transporte será usado para levar a carga. Se for um meio de transporte rodoviário, a chapa de matrícula do veículo que irá recolher a mercadoria deve ser dada nesta altura. Depois o consignatário/agente pode mandar carregar a mercadoria, cuja localização foi indicada pela Cornelder no Documento de Libertação.

Com uma cópia do documento de libertação da Cornelder e os outros documentos recolhidos durante o processo do despacho o camião indicado para levar a mercadoria pode entrar no porto e ser carregado. Depois do carregamento o camião aproxima-se do posto de controlo da alfândega no porto. Este posto de controlo é conhecido como o “Portão Azul”. Aqui os documentos são comparados com uma cópia dos documentos despachados pela alfândega que as autoridades alfandegárias enviaram ao Portão Azul e verifica-se que a mercadoria certa é carregada no camião certo. Depois o oficial da alfândega no Portão Azul carimba os documentos autorizando a saída do camião.

No caso de se exigir uma inspecção, o camião é acompanhado pelas Alfândegas para as instalações do consignatário (para carga destinada à Beira) e o descarregamento é supervisionado por oficiais da alfândega.

Para mercadoria importada por mar, há alguns aspectos adicionais a serem tomados em conta. Com excepção do Portão Azul (horário normal 7:30 – 0:00 horas de Segunda à Sexta Feira), as horas de expediente da alfândega são 07.30H – 15.30H da Segunda à Sexta-feira. Qualquer serviço extraordinário no portão azul, carece de uma autorização.

A autoridade portuária (Cornelder) dá 7 dias aos consignatários para despachar a sua carga antes de cobrar uma taxa de indemnização pela demora. Por isso, é aconselhável iniciar os procedimentos necessários para passar a carga por um pré-despacho antes da chegada do navio no porto. Todas as taxas de indemnização pela demora devem ser pagas antes de se poder carregar a mercadoria. Mesmo se não for possível tirar a mercadoria por razões fora do controlo do consignatário (como avarias do equipamento de manuseamento no porto) cobra-se uma indemnização pela demora.

Os bens estão sujeitos a uma “taxa de documentação atrasada” a pagar à Cornelder depois de terem permanecido no porto por três dias. Há informações que na prática esta taxa é cobrada como norma.

Se a mercadoria contentorizada tiver excesso de peso (i.e., um peso bruto do contentor de mais de 30 toneladas), a mesma deve ser tirada do contentor e novamente embalada. Isto é feito dentro do porto e cobra-se uma taxa de manuseamento, bem como uma taxa de indemnização pela demora se houver atraso na reembalagem.

As companhias de navegação avisam que toda a carga entrando e deixando Moçambique deve ser segurada, o que é particularmente relevante depois do incidente recente da avaria geral que ocorreu no canal do Porto da Beira.

5.5.4 Importações para Moçambique por Via Aérea

Em geral as importações através do Aeroporto Internacional da Beira seguem os mesmos procedimentos que os descritos na secção 5.5.2 acima, com algumas pequenas diferenças, como se segue:

O consignatário/agente deve ter os originais da factura comercial e da nota de embalagem. Dado que carga aérea é muitas vezes urgente ou à última hora, estes documentos podem chegar com a carga, por isso o pré-despacho é raramente possível. À chegada, o consignatário/agente recebe um Aviso de Chegada da alfândega no aeroporto. Este, juntamente com o conhecimento do transporte aéreo, a nota de embalagem e a factura comercial são entregues a um despachante para o despacho. Em geral a carga é despachada na alfândega na Cidade da Beira e não no aeroporto. O despacho leva aproximadamente 24 horas.

Observe que carga aérea deve ser enviada directamente à Beira se o consignatário quiser evitar a complexidade do despacho alfandegário em Maputo como ponto de entrada da mercadoria. Chamamos a atenção que a maioria das empresas de correio rápido (como a DHL e FedEx) trazem carga aérea via Maputo e os importadores são aconselhados a verificar, antes da sua expedição, onde a mercadoria será despachada.

5.6 PROCEDIMENTOS DE EXPORTAÇÃO

Esta secção descreve os procedimentos gerais a serem seguidos pelos exportadores de carga contentorizada de Moçambique. Foi escrito do ponto de vista do exportador, baseado em Moçambique. Observe, por favor que procedimentos específicos adicionais podem aplicar-se para determinada carga – em caso de dúvida deverá verificar junto das autoridades alfandegárias ou dum agente antes de expedir a mercadoria.

Os direitos de exportação foram suspensos. Para exportar, o exportador prepara uma factura e o comprador paga. Depois de receber o pagamento (a prova vem na forma dum bordereaux, carta de crédito ou garantia bancária) o exportador/agente pede um certificado de origem da Câmara de Comércio, e um certificado de inspecção ou fitossanitário do ministério relevante (p.ex. florestas, pescas). A emissão destes certificados pode levar um ou mais dias. Além disso, certos ministérios (por exemplo, pescas, florestas e minerais) devem dar uma autorização escrita para a exportação de produtos específicos. Esta autorização deve ser requerida por escrito pelo exportador. Ao mesmo tempo, o exportador deve fumigar a carga, se isto é exigido, e obter um certificado de fumigação.

Depois o exportador/agente contrata um despachante e apresenta-o a prova de pagamento, a autorização escrita do ministério (se exigido), os vários certificados e o original da licença de exportação do exportador. Seguidamente, o despachante inicia o processo de despacho alfandegário.

Na exportação, o empacotamento de mercadorias deverá ocorrer na presença de funcionários aduaneiros e dos representantes dos ministérios de tutela, de acordo com a mercadoria a ser empacotada. Os representantes do ministério devem ser pagos pelo tempo gasto supervisionando o empacotamento, o que não é exigido para os oficiais da alfândega.

Depois do empacotamento os oficiais que supervisionaram o trabalho e (no caso da alfândega) selaram o contentor elaboram um relatório para o efeito. O exportador/agente regressa ao despachante para levantar o despacho alfandegário definitivo (que inclui o número do selo, se a alfândega tiver supervisionado o empacotamento) e a nota de embarque, emitida pela alfândega.

Depois de a mercadoria ter sido despachada, o exportador/agente deve enviar os originais dos documentos decorrentes da exportação ao importador.

5.6.1 Exportações de Moçambique por Estrada

O Corredor da Beira liga Moçambique por estrada aos seus vizinhos e ao resto da África Austral. Quando carga está pronta para exportação o expedidor organiza transporte e, se necessário, um contentor e prepara os documentos necessários, entre outros a nota de embalagem e a factura comercial, e pede quaisquer certificados exigidos. O procedimento seguido é semelhante ao descrito na secção 5.6 acima.

O expedidor pede por escrito autorização à alfândega para empacotar a mercadoria. A carta submetida deve ser acompanhada duma prova de pagamento do receptor dos bens (bordereaux, carta de crédito ou garantia bancária), a licença de exportação do expedidor, e quaisquer certificados adicionais. A alfândega pode optar por supervisionar o empacotamento. No caso de certos produtos, como madeira, outras entidades governamentais podem também optar por supervisionar o empacotamento. Neste caso o expedidor organiza transporte para os vários oficiais governamentais para o local do empacotamento. A contentorização é supervisionada e os oficiais da alfândega selam o contentor. A alfândega emite depois uma nota informando que supervisionaram o empacotamento e que o contentor se encontra selado. Esta nota, na qual constam os números dos contentores e dos selos, é depois anexada aos outros documentos de exportação.

O expedidor/agente submete todos os documentos, incluindo a nota da alfândega, a um despachante que elabora uma carta à alfândega pedindo o despacho da mercadoria. Neste momento pagam-se quaisquer taxas adicionais pendentes à alfândega.

Depois do despacho dos documentos a mercadoria pode ser transportada. Originais dos documentos devem ser enviados ao consignatário e devem também acompanhar a mercadoria, visto que estes estarão sujeitos à verificação em cada um dos postos de controlo conjuntos dentro de Moçambique e em quaisquer fronteiras que sejam atravessadas.

5.6.2 Exportações de Moçambique por Linha Férrea

Mercadoria que chega ao Porto da Beira poderá ser transportada por linha férrea dentro de Moçambique ou para o Zimbabwe. Visto que o transporte para o Zimbabwe é presentemente a opção mais comum descrita aqui, incluem-se os procedimentos exigidos para carga em trânsito (ver secção 5.8 para mais dados).

O expedidor ou o receptor contacta, directamente ou através do seu agente, a CCFB para informá-los da chegada da mercadoria e para informar o número e tipo de vagões necessário. Depois a CCFB assegura a disponibilidade destes vagões no porto. À chegada da carga os vagões são carregados pela Cornelder, que irá cobrar o cliente pela estiva.

Enquanto a carga é carregada o cliente ou o seu agente conclui os procedimentos da alfândega e apresenta um documento combinado de expedição e de transporte, carimbado pela alfândega, à CCFB. Seguidamente, a CCFB apoia o cliente/agente com a elaboração duma Nota de Expedição e calcula-se o custo do transporte da carga. Os custos podem ser pagos à CCFB a pronto pagamento, por cheque (cheque com garantia bancária) ou por uma garantia bancária. Como foi o caso com importações por linha férrea o cliente/agente deve provar à CCFB que a mercadoria foi segurada ao nível relevante.

Quando o carregamento se encontra concluído, a Cornelder informa a CCFB sobre isto e indica se a carga que foi carregada deve ser pesada ou não. Se deve ser pesada, os vagões são levados para a báscula automática. Um oficial da alfândega encontra-se presente na báscula 24 horas por dia e aprova a carga deixando o porto. Independentemente de a carga ter que ser pesada ou não, os vagões carregados só podem ser autorizados de deixar o porto depois da apresentação duma Guia de Trânsito à CCFB, emitida pela alfândega e assinado pelo cliente/agente. O cliente/agente levanta esta guia de trânsito na alfândega e passa-a à CCFB.

Depois do despacho alfandegário e de a carga ter sido pesada na báscula compõe-se um comboio, que parte para o Zimbabwe. Toda a mercadoria no comboio consta do manifesto da linha férrea, ou lista do comboio, que é apresentada à alfândega de Moçambique na fronteira geográfica com o Zimbabwe em Machipanda. O comboio está sujeito a uma taxa para entrar no Zimbabwe. Depois de ter entrado no Zimbabwe o comboio é entregue à NRZ em Mutare e o resto da viagem é da responsabilidade da NRZ, enquanto os procedimentos documentais para a importação da mercadoria no Zimbabwe são da responsabilidade do receptor e da ZIMRA.

5.6.3 Exportações de Moçambique por Mar

As companhias de navegação que visitam o Porto da Beira levam carga para o sul, para Durban ou Maputo, para fazer o transbordo para outros destinos internacionais ou para o norte, ao longo da costa oriental da África. Aqui iremos apresentar os procedimentos para a exportação de carga contentorizada. Para clarificações adicionais dos procedimentos descritos mais abaixo veja, por favor, o diagrama de fluxo no anexo 6.2.

Para exportar, o exportador prepara uma factura e o comprador paga. Depois de receber o pagamento (a prova vem na forma dum bordereaux, carta de crédito ou garantia bancária) o exportador/agente pede um certificado de origem da Câmara de Comércio, e

um certificado de inspeção ou fitossanitário do ministério relevante (p.ex. florestas, pescas). A emissão destes certificados pode levar um ou mais dias. Além disso, certos ministérios (por exemplo, pescas, florestas e minerais) devem dar uma autorização escrita para a exportação de produtos específicos. Esta autorização deve ser requerida por escrito pelo exportador. Ao mesmo tempo, o exportador deve fumigar a carga, se isto é exigido, e obter um certificado de fumigação.

Depois o exportador/agente contrata um despachante e apresenta-o a prova de pagamento, a autorização escrita do ministério (se exigido), os vários certificados e o original da licença de exportação do exportador. Seguidamente, o despachante inicia o processo de despacho alfandegário.

O exportador/agente pede a disponibilização dum contentor pela companhia de navegação. A companhia de navegação emite um documento de disponibilização carimbado. Este documento é levado à Cornelder onde é carimbado. O transportador recebe os documentos de disponibilização dum contentor da companhia de navegação e da Cornelder, recolhe o contentor e entrega-o no local de embalagem. Cada vez que o transportador entra no porto faz um pagamento de \$20.

Depois do empacotamento os oficiais que supervisionaram o trabalho e (no caso da alfândega) selam o contentor e produzem um relatório do efeito. O exportador/agente regressa ao despachante para levantar o despacho alfandegário (que inclui o número do selo, se a alfândega tiver supervisionado o empacotamento). A Nota de Embarque é emitida pelo agente de navegação e visada pelas Alfândegas, sendo em seguida levado à Cornelder para autorização.

Para a entrada de contentores empacotados fora do recinto portuário, para efeito de exportação, o importador deve fazê-lo mediante autorização das Alfândegas por meio de um requerimento. A referência da entrada do contentor emitida pela Cornelder é dada ao transportador que leva o contentor carregado ao porto.

No Portão Azul o número do contentor dá entrada no sistema computadorizado de localização da Cornelder e paga-se uma taxa de entrada no porto de \$20. A mercadoria entra no porto e é descarregada para aguardar o seu carregamento no navio no qual tem lugar marcado. O expedidor tem cinco dias de armazenamento gratuito no porto. Depois disso a mercadoria ou deve ser carregada no navio ou uma taxa de indemnização pela demora começa a acumular-se.

Depois de os documentos terem sido carimbados no Portão Azul, o expedidor/agente prepara um Manifesto de Entrada, que é adicionado à factura, a nota de supervisão da contentorização (se necessário), a nota de embalagem e certificados e depois entregue ao despachante. Depois do despacho dos documentos, estes são levados à companhia de navegação para autorização. A autorização compreende a carimbagem dos documentos pela companhia para confirmar que os bens foram despachados e adicionados à lista da carga do navio. Estes documentos são depois levados à Cornelder para o pagamento das despesas de manuseamento e armazenamento na base do tarifário da Cornelder. A Cornelder carimba os documentos e esta é a aprovação final necessária para os documentos poderem embarcar.

O exportador/agente deve depois garantir que a mercadoria é carregada, dando seguimento junto da Cornelder e da companhia de navegação. Devido à profundidade do

canal do porto o envio incompleto de carga é comum na Beira. Depois do carregamento do navio, o expedidor/agente contacta a companhia de navegação para a emissão dum Conhecimento de Embarque (BoL). Este BoL, juntamente com os originais da factura comercial e dos certificados, são depois enviados por correio rápido ao consignatário.

Se o contentor não é carregado no navio indicado o exportador/agente deve submeter as Alfândegas um requerimento acompanhado da nota de embarque solicitando a correcção do nome do navio evocando as razões, por forma a que o mesmo embarque no outro navio. A mercadoria não pode ser retirada do porto durante este tempo e uma taxa de indemnização pela demora pode acumular-se.

5.6.4 Exportações de Moçambique por Via Aérea

O aeroporto da Beira tem voos directos à África do Sul. Contudo, os aviões que operam nesta rota são pequenos, o que significa que carga aérea volumosa deve ser transportada através de Maputo.

Quando a mercadoria está pronta para exportação, o expedidor marca junto da companhia aérea o seu transporte e prepara os documentos necessários, incluindo a nota de embalagem e a factura comercial, e pede também quaisquer certificados exigidos.

O expedidor pede por escrito à alfândega autorização para empacotar a mercadoria. A carta submetida deve ser acompanhada de uma prova de pagamento do receptor da mercadoria, a licença de exportação do expedidor, e quaisquer certificados adicionais. A alfândega pode optar por supervisionar o empacotamento. No caso de certos produtos outras entidades governamentais podem também optar por supervisionar o empacotamento. O empacotamento é supervisionado e os oficiais da alfândega selam os contentores nos quais os bens foram empacotados. A alfândega emite depois uma nota informando que supervisionaram o empacotamento e que o contentor se encontra selado. Esta nota, na qual constam os números dos selos, é depois anexada aos outros documentos de exportação.

Depois do despacho dos documentos a mercadoria deve ser apresentado no TIAR para o seu embarque. O despacho alfandegário é feito no escritório da alfândega na Beira mas os documentos são verificados pelo escritório da alfândega no aeroporto, antes da expedição da mercadoria.

Os originais dos documentos devem ser enviados ao consignatário e devem também acompanhar a mercadoria, visto que estes estarão sujeitos à verificação no aeroporto de Maputo se seguirem esta rota.

5.7 IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO POR OLEODUTO

O oleoduto, construído em 1960, liga o Porto da Beira com o Zimbabwe. A Companhia do Pipeline Moçambique-Zimbabwe, Lda (CPMZ), é proprietária e opera o oleoduto com uma capacidade para transportar 1,6 milhões de m³/ano de produtos petrolíferos refinados do porto da Beira a Feruka no Zimbabwe. Neste momento, as seguintes empresas fazem uso do oleoduto (os seus depósitos estão ligados ao oleoduto na Beira): BP, INPETRO e Total.

A CPMZ tem um acordo exclusivo com o Governo do Zimbabwe para transportar os produtos. Contudo, o oleoduto tem capacidade de reserva disponível e partes

interessadas podem contactar a CPMZ ou a NOCZIM (agente do Governo do Zimbabwe) para negociar o transporte de produtos para o Zimbabwe.

5.8 MERCADORIA EM TRÂNSITO

A localização de Moçambique significa que carga entrando ou deixando o Porto da Beira encontra-se muitas vezes em trânsito para ou de outros países na região. No caso de carga em trânsito é obrigatório a apresentação do despacho de trânsito aduaneiro, vulgarmente conhecido por T8. Nesta secção partimos do pressuposto que se usa um agente, visto que nem o expedidor nem o receptor se encontram em Moçambique.

5.8.1 Trânsito do Porto da Beira para Destinos Regionais

Depois da sua chegada no Porto da Beira a mercadoria é despachada na alfândega como carga em trânsito por um despachante nomeado pelo expedidor ou pelo receptor. Nesta fase a alfândega pode optar por acompanhar a carga. Se isto for o caso, então o despachante deve elaborar uma carta à alfândega formalmente pedindo um acompanhamento. O acompanhamento é pago antecipadamente. Neste momento os seus custos variam de 2.500Mt para Machipanda, a 5.024Mt para Lilongwe.

O despachante entrega os documentos despachados ao agente nomeado pelo expedidor ou pelo consignatário. O agente pede por escrito uma autorização de passar pelo portão à Cornelder. A autorização de passagem contém instruções de carregamento para o camião e depois da sua recepção o agente vai de encontro ao camião no posto alfandegário no porto (Portão Azul) e junta os documentos despachados, e cópias do BoL a um impresso conhecido como Modelo 14, que é emitido em triplicado. Enquanto um BoL pode ter mais que um contentor na sua lista, o M14 refere especificamente à carga a ser transportada em cada camião.

Depois o camião entra no porto mediante o pagamento da taxa de entrada no porto de \$20 e carrega a carga antes de sair pelo Portão Azul onde o M14 e outros documentos são carimbados pela alfândega e o oficial da alfândega que acompanha a carga se junta ao camião.

Dependendo da rota que vai seguir, um camião transportando carga em trânsito poderá passar por uma série de postos de controlo conjuntos. Postos de controlo conjuntos geralmente têm pessoal da alfândega, da polícia, da polícia de trânsito e por vezes dos serviços das florestas e fauna bravia. Há postos de controlo no Dondo, Inchope, Vanduzi e Tete. O camião deve parar em cada posto de controlo e deixar controlar e carimbar os seus documentos. Uma falta neste sentido pode implicar que a mercadoria não pode sair do país e que o camião é obrigado a voltar ao(s) posto(s) de controlo onde não recebeu carimbo. Os camiões podem também ser pesados nos postos de controlo que têm uma balança automática, por exemplo o do Dondo. O peso máximo autorizado da carga é de 30 toneladas. Isto, combinado com o peso do próprio camião, dá um peso máximo total de 47/48 toneladas permitido nas estradas moçambicanas. Em Moçambique as balanças não têm capacidade para pesar por eixo, embora isto por vezes é feito no Malawi e na Zâmbia.

À chegada na fronteira o M14 é verificado pela alfândega e o oficial da alfândega que acompanha a carga abandona o camião. O sistema do M14 pode mudar com a introdução de mudanças a nível de toda a SADC como a informatização, a

uniformização dos documentos e um sistema de garantia para assegurar que carga em trânsito de facto deixa o país pela qual está a transitar.

Depois de terem sido despachados na fronteira os camiões registados em Moçambique devem pagar uma taxa de circulação para poder circular na rede rodoviária do país no qual estão a entrar. A taxa varia por país e pode vir a ser uniformizada a nível da SADC. Os regulamentos da SADC exigem que se cobre uma taxa de \$10/100km e isto está em vigor no Malawi. Neste momento um camião moçambicano que viaje de Forbes (o lado zimbabweano da fronteira de Machipanda) a Harare, e regressa, poderá ter que pagar \$150. Os camiões também estão sujeitos a custos locais adicionais como um seguro de terceiros em todos os países e um imposto sobre a emissão de dióxido de carbono no Zimbabwe.

É sabido que a passagem pela fronteira para fora de Moçambique é relativamente rápida, levando aproximadamente 24 horas, particularmente se a carga é para ser despachada no destino e não na fronteira. Tanto na Zâmbia como no Malawi os sistemas estão computadorizados e os direitos podem ser pagos localmente no ponto de destino com toda esta informação transmitida à fronteira, facilitando o despacho do camião.

Todos os transportadores que operam na região da SADC estão sujeitos à Regra dos Terceiros que estipula que um veículo de fora do país onde a mercadoria será recolhida não pode transportar a mesma a não ser que no caminho passa pelo seu país de origem. Por exemplo, um camião registado no Malawi não pode recolher mercadoria na Beira e levá-la para o Zimbabwe a não ser que passa por Malawi no caminho. Por outro lado, um camião registado no Zimbabwe pode recolher mercadoria na Beira e levá-la à República Democrática do Congo, desde que viaje para lá através do Zimbabwe.

5.8.2 Trânsito para o Porto da Beira de Destinos Regionais

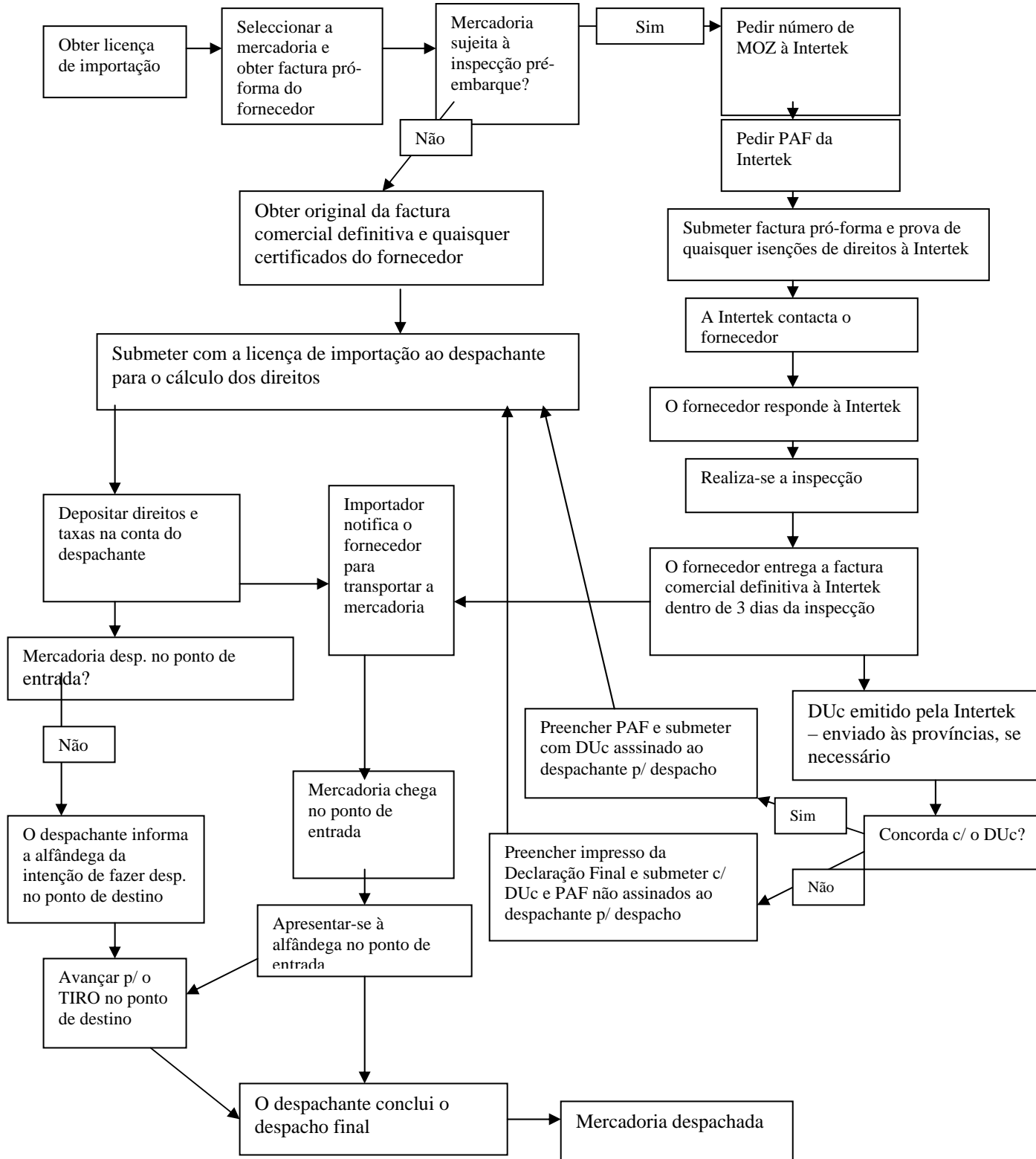
Mercadoria entrando em Moçambique deve parar no primeiro posto de despacho alfandegário depois de ter entrado. Ao longo do corredor da Beira isto na prática é ou Tete ou Manica. Como é o caso das importações por estrada, se a mercadoria deve ser despachada pela alfândega na Beira, o posto de despacho alfandegário relevante deve ser avisado por escrito por um despachante neste sentido. A mercadoria pode ser despachada para trânsito, na proveniência mas dentro do território nacional, os respectivos documentos serão posteriormente apresentados na TIRO, do TIRO os camiões seguem para o porto da Beira. Depois o despachante apresenta os documentos a um agente que contacta a companhia de navegação para formalizar o procedimento de embarque do mesmo.

O conjunto combinado dos documentos é depois levado à Cornelder que emite uma autorização de entrada para a mercadoria poder entrar no porto. O camião paga \$20 para entrar no porto e é orientado pela Cornelder à pilha relevante para o seu descarregamento. Depois do descarregamento o camião deixa o porto. Os documentos ficam com o agente, para poderem ser enviados ao consignatário por correio rápido. Carga em trânsito tem um máximo de 21 dias de armazenamento gratuito no porto e durante este tempo deve ser carregado num navio. Depois de terem passado os 21 dias começa-se a cobrar uma taxa de indemnização pela demora.

6 ANEXOS

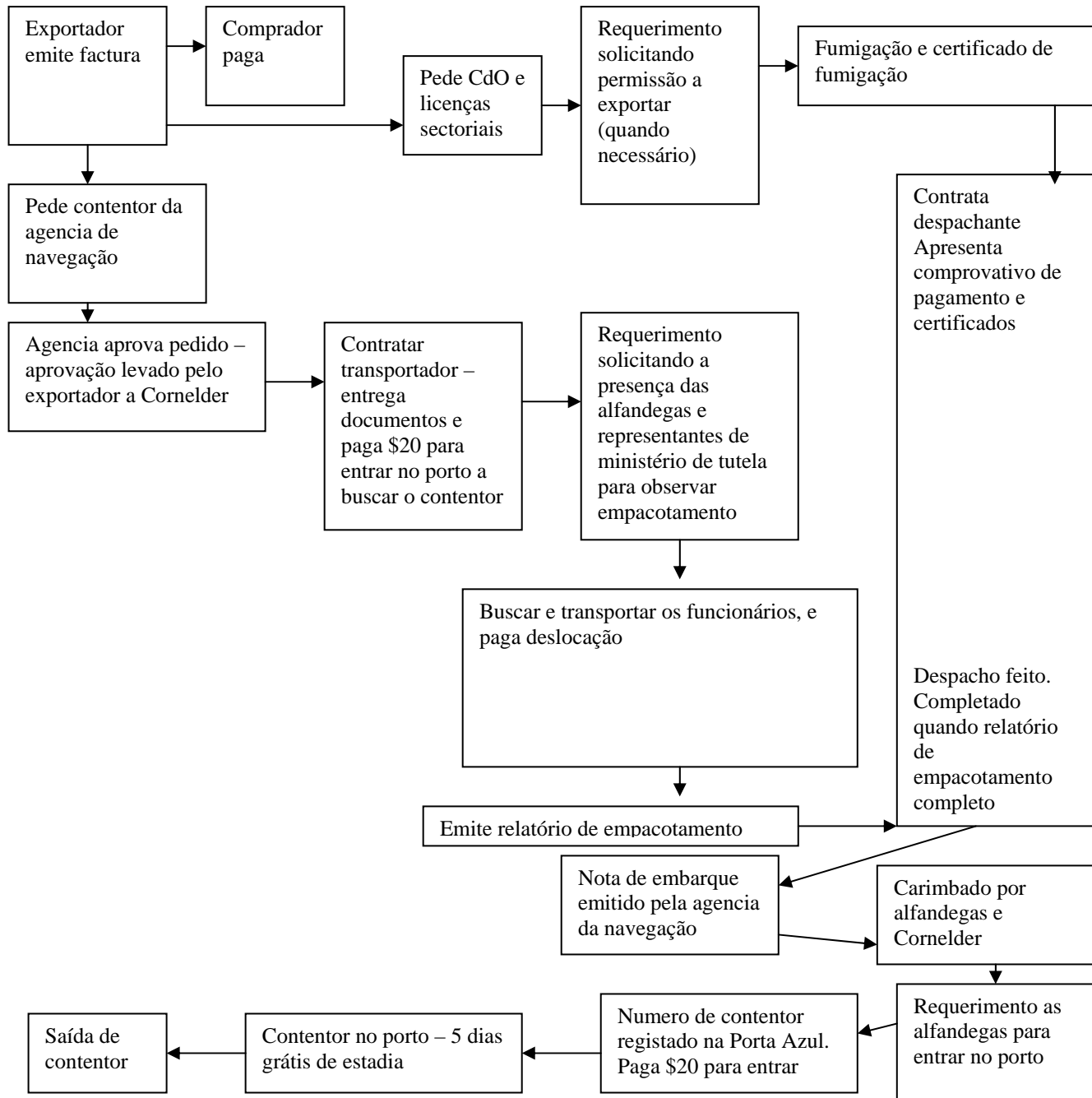
ANEXO 6.1 PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO – POR ESTRADA

Observe, por favor, que estes são procedimentos genéricos e podem haver diferenças dependendo do tipo de mercadoria a ser importada. Este diagrama pressupõe a realização dum pré-despacho e que a mercadoria chega por estrada.



ANEXO 6.2 PROCEDIMENTOS DE EXPORTAÇÃO – POR MAR

Observe, por favor, que estes são procedimentos genéricos e podem haver diferenças dependendo do tipo de mercadoria a ser exportada. Este diagrama pressupõe a exportação de Moçambique por mar de carga contentorizada, através do Porto da Beira.



ANEXO 6.3 REQUERIMENTO DE AUTORIZAÇÃO DE IMPORTAÇÃO OU EXPORTAÇÃO

SENHOR GOVERNADOR DA PROVÍNCIA DE _____ (*preencher nome da
província*)

_____ (*preencher a cidade onde a carta é submetida*)

EXCELENCIA,

_____ (*nome da empresa e tipo, p.ex., Lda, SA etc.*) sociedade comercial constituída por Escritura Pública de _____ (*date da escritura pública*) com sede na _____ (*endereço*) com capital social de _____ (*valor do capital social*) correspondente a soma de _____ (*divisão do capital social*) quotas conforme o pacto social em anexo, representado pelo seu _____ (*título da pessoa que assina a carta, p.ex., director, administrador, etc.*), _____ (*nome do signatário*), _____ (*estado civil do signatário*), de _____ anos de idade de nacionalidade _____, natural de _____ e residente na _____, portador de _____ (*passaporte, BI ou DIRE*) No. _____, emitido pelos _____ em _____, desejando exercer a actividade de importação / exportação (*cortar como apropriado – a carta só se pode referir a um tipo de licença*) no estabelecimento sito na _____ (*endereço de onde se fará a importação-exportação*) vem mui respeitosamente requerer a V. Excia se digne nos termos de parágrafo 4 de Artigo 8 do Regulamento 49/2004 de 17 de Novembro autorizar o seu licenciamento para estes fins.

Pede deferimento

_____ aos _____

Assinatura

ANEXO 6.4 FICHA DE PEDIDO DUMA LICENÇA DE IMPORTAÇÃO

Observe, por favor, que isto é apenas um exemplo. O original da ficha deve ser levantado na Direcção Provincial de Indústria e Comércio.

FICHA DO IMPORTADOR				
A preencher em duplicado				
Inscrição		REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO DIRECÇÃO NACIONAL DE COMÉRCIO	Província	Distrito
Renovação				
Reinscrição			Pessoa colectiva	
Ano			Pessoa singular	
			Código	
Nome				
Morada				
Caixa Postal		Telefone		Fax
No de Contribuinte (NUIT)		Alvará No.		Actividades (actividades realizadas pela empresa conforme o alvará)
Produtos a importar				
Representantes legais da empresa			Função ou cargo (de cada representante)	
Data	Taxa única			
	Custo de Cartão			
	Total a pagar			
Assinatura e carimbo da empresa				

ANEXO 6.5 FICHA DE PEDIDO DUMA LICENÇA DE EXPORTAÇÃO

Observe, por favor, que isto é apenas um exemplo. O original da ficha deve ser levantado na Direcção Provincial de Indústria e Comércio.

FICHA DO EXPORTADOR				
A preencher em duplicado				
Inscrição		REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO DIRECÇÃO NACIONAL DE COMÉRCIO	Província	Distrito
Renovação				
Reinscrição			Pessoa colectiva	
Ano			Pessoa singular	
			Código	
Nome				
Morada				
Caixa Postal		Telefone		Fax
No de Contribuinte (NUIT)		Alvará No.		Actividades (actividades realizadas pela empresa conforme o alvará)
Produtos a exportar				
Representantes legais da empresa			Função ou cargo (de cada representante)	
Data	Taxa única			
	Custo de Cartão			
	Total a pagar			
Assinatura e carimbo da empresa				