

**Outubro de 2011**

## RELATÓRIO FASE 1

# SSATP – PROGRAMA DE FACILITAÇÃO DO CORREDOR REGIME DE TRÂNSITO EM MOÇAMBIQUE

CONTRATO 7160266, ASSINADO EM 1 DE SETEMBRO DE 2011

DIAGNÓSTICO DO REGIME ALFANDEGÁRIO DE  
TRÂNSITO E RECOMENDAÇÕES PARA ALTERAÇÕES DA  
LEGISLAÇÃO

**Preparado por:** : Brenda Horne-Ferreira,  
Wendy de Goede e Soraia Issufo

**Assinatura:**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'SH', written over a horizontal line.

**Data:**

Aceite, Revisto e Aprovado por: Directora  
Operacional, Monique Desthuis-Francis

**Assinatura:**

**Data:**

---

**RELATÓRIO**  
**REGIME DE TRÂNSITO EM MOÇAMBIQUE**  
**INICIATIVA DE LOGÍSTICA DO CORREDOR DE MAPUTO (ILCM)**

## ÍNDICE

LISTA DE FIGURAS.....	iv
LISTA DE ACRÓNIMOS.....	v
AGRADECIMENTOS.....	vii
SUMÁRIO EXECUTIVO.....	8
CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO E VISÃO GERAL .....	11
CAPÍTULO 2: FUNDAMENTAÇÃO.....	15
2.1 O Programa de Integração Regional da SSATP .....	15
2.2 Fundamentação do Corredor de Maputo .....	16
2.3 Fundamentação da Iniciativa de Logística do Corredor de Maputo.....	18
2.4 Antecedentes e Pressupostos .....	20
CAPÍTULO 3: IMPORTAÇÃO, EXPORTAÇÃO E BALDEAÇÃO VIA MAPUTO E DURBAN .....	23
3.1 Avaliação do Trânsito de Importação.....	25
3.2 Avaliação do Trânsito de Exportação.....	37
3.3 Avaliação da Baldeação (Transshipment).....	46
3.4 Impacto Financeiro para Moçambique .....	47
3.5 Recomendações de Revisão de Legislação, Processos e Procedimentos sob uma Perspectiva de Facilitação de Comércio.....	48
CAPÍTULO 4: COMENTÁRIOS E RECOMENDAÇÕES DE REVISÃO DA LEGISLAÇÃO .....	61
4.1 O Regime de Trânsito em Moçambique.....	61
4.2 Tratados Internacionais e Protocolos Regionais sobre Regime de Trânsito.....	72
4.3 Disposições Gerais aplicáveis ao Regime de Trânsito Aduaneiro conforme codificadas por Convenções Internacionais .....	76

4.4	Revisão da Proposta do novo RTA .....	78
4.5	Comparação entre o Regime de Trânsito Aduaneiro de Moçambique e o da África do Sul 104	
4.6	Comentários e Recomendações numa Perspectiva Jurídica .....	133
CAPÍTULO 5: CONCLUSÃO.....		137
5.1	Regulamento Geral de Trânsito Aduaneiro (RTA).....	137
5.2	Garantias .....	137
5.3	Manifestos .....	139
5.4	Autorização do Processo de Trânsito.....	139
5.5	Envolvimento dos Parceiros.....	139
CAPÍTULO 6: BIBLIOGRAFIA.....		145

## **LISTA DE FIGURAS**

**TABELA 1: Comparação de Custos entre Maputo e Durban**

**TABELA 2: Cálculo de Custos de Garantias**

**TABELA 3: Custos de Viagem de Ida e Volta**

**TABELA 4: Custos Rodoviários Padrão**

**TABELA 5: Custos de Transporte Ferroviário**

**TABELA 6: Comparação do Tempo de Importação em Trânsito**

**TABELA 7: Indicador de Complexidade de Importação em Trânsito**

**TABELA 8: Impactos Financeiros de Importação em Trânsito**

**TABELA 9: Custos dos Atrasos**

**TABELA 10: Comparação dos Custos de Exportação em Trânsito**

**TABELA 11: Taxas Rodoviárias de Viagem de Ida e Volta**

**TABELA 12: Taxas Rodoviárias Padrão**

**TABELA 13: Taxas de Transporte Ferroviário**

**TABELA 14: Taxas de Despacho de Trânsito**

**TABELA 15: Comparação do Tempo de Trânsito de Exportação em Trânsito**

**TABELA 16: Indicador de Complexidade de Exportação em Trânsito**

**TABELA 17: Impactos Financeiros de Exportação em Trânsito**

**TABELA 18: Custo dos Atrasos**

## LISTA DE ACRÓNIMOS

20' SECO/CG	Contentor de 20' para Carga Seca ou Geral
40' SECO/CG	Contentor de 40' para Carga Seca ou Geral
ACIS	Associação de Comércio e Indústria (Associação Comercial Não-Lucrativa de Moçambique)
ACTTCN	Autoridade de Coordenação de Transporte em Trânsito do Corredor do Norte
AFM	Autoridade Tributária de Moçambique **
AGTC	Acordo Geral de Tarifas e Comércio
AS	África do Sul
ASS	África Subsaariana
BLNS	Botswana, Lesoto, Namíbia & Suazilândia
CCI	Câmara de Comércio Internacional
CDM	Corredor de Desenvolvimento de Maputo
CEE-NU	Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa
CERs	Comunidades Económicas Regionais
CFM	Caminhos de Ferro de Moçambique
CIF	Custo, Seguro e Frete – Termo INCO
CMC	Comité de Ministros responsáveis pela área do Comércio
CTA	Confederação das Associações Comerciais
DAU	Documento Administrativo Único
DDU	Entregue Direitos Não Pagos – Termo INCO
DGA	Director Geral das Alfândegas
FAB	Factor de Ajustamento Bunker
FFT	Frete Ferroviário da Transnet
FOB	Livre a Bordo – Termo INCO
GCWB	Grupo do Corredor de Walvis Bay
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo

IBID	“Idem” referência a uma fonte que foi citada acima ou na nota de rodapé
ICAO	Associação Internacional de Aviação Civil
IDE	Iniciativa de Desenvolvimento Espacial
IFT	Instalações de Facilitação de Trânsito
ILCM	Iniciativa de Logística do Corredor de Maputo
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado de Moçambique
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
OIP	Organização Internacional de Padrões
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OMC	Organização Mundial do Comércio
OMI	Organização Marítima Internacional
OTC	Ordem da Terminal de Contentores
PFPU	Posto de Fronteira de Paragem Única
PIB	Produto Interno Bruto
PISP	Padrões Internacionais de Segurança de Portos
PTASS	Política de Transportes da África Subsaariana
RTA	Regulamento dos Trânsitos Aduaneiros ou Regime de Trânsito Aduaneiro
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
SARS	Serviços Fiscais da África do Sul
SDPM	Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo **
SJUE	Sistema de Janela Única Electrónica
SSP	Sobrecarga de Segurança do Porto
TDC	Taxa de Câmbio
TRAC	Trans-African Concession
UA	União Africana
ZFI	Zona Franca Industrial

## AGRADECIMENTOS

Um projecto como este não poderia acontecer sem a colaboração e a cooperação de muitos parceiros e a autora gostaria de estender o seu apreço a cada um dos parceiros da ILCM que, ao longo dos anos, contribuíram para os muitos seminários, reuniões e grupos de trabalho onde o regime de trânsito de Moçambique foi debatido extensivamente, de modo a identificar os impactos sobre o desenvolvimento e o crescimento da região e para encontrar soluções comuns em linha com as melhores práticas regionais. Uma palavra especial de agradecimento vai também para o Dr. António Matos, Presidente da ILCM em Moçambique, e para o Dr. Kekobad Patel, membro do conselho de administração da ILCM e da CTA, ao Presidente do Comité de Política Internacional e Fiscal das Alfândegas, pela sua liderança e apoio na obtenção de resultados deste projecto, nomeadamente uma proposta de revisão da legislação apresentada à Autoridade Tributária Moçambicana através do gabinete do Director Geral das Alfândegas.

Sem a cooperação e a colaboração do Director Geral das Alfândegas de Moçambique, Dr. Domingos Tivane, e de sua equipa, este projecto não teria sido possível. A colaboração consistente e o excelente espírito de cooperação motivaram a ILCM a prosseguir este projecto até à sua conclusão.

As contribuições valiosas da equipa de Peritos Alfandegários dos SARS contribuíram grandemente para o projecto, permitindo um melhor entendimento das melhores práticas na África do Sul, e para o desenho de comparações e formulação de recomendações em linha com as práticas do país vizinho.

O projecto de revisão do regime de trânsito requereu a experiência comercial, legal e do corredor do Dr. Osório Lucas, do Porto de Maputo, bem como a sua introspecção e apoio, dos meus co-autores, Wendy de Goede, cujas contribuições especializadas, de uma perspectiva de comércio, e de Soraia Issufo, cujas contribuições, de uma perspectiva jurídica, asseguraram que este projecto fosse concluído dentro dos limites de tempo apertados do projecto. A sua dedicação, trabalho em equipa e paixão pela região tornaram a coordenação e a gestão deste projecto num prazer.

O bom trabalho contínuo, facilitado e financiado pelo programa de integração regional da SSATP, e a oportunidade de apresentar este projecto, com o seu relatório em inglês e português, foram grandemente apreciados.

**Brenda Horne-Ferreira**

**Directora do Projecto**

## SUMÁRIO EXECUTIVO

O objectivo deste Projecto do Regime de Trânsito de Moçambique, da ILCM (Fase 1) era efectuar um estudo de diagnóstico do regime de trânsito aduaneiro existente em Moçambique e compará-lo ao regime em vigor na África do Sul e com o Protocolo da SADC e tratados internacionais relevantes. A actual legislação de trânsito aduaneiro, em vigor na República de Moçambique, foi aprovada pelo Diploma Ministerial nº 10/2002, de 30 de Janeiro, que aprova o Regulamento de Trânsito Aduaneiro. Este documento identifica as áreas que têm um impacto negativo nos fluxos de carga do Corredor de Maputo e do Porto de Maputo, no respeitante a custos, tempo, complexidade e outras situações negativas, e propõe mudanças, à Autoridade Tributária de Moçambique, no respeitante à legislação, políticas e procedimentos. As importações em trânsito, através do porto de Maputo, para o interior da AS, têm de competir com as importações directas através dos portos sul-africanos, onde não há regimes de trânsito, havendo poucos custos e complexidade. Outra área de oportunidade perdida para Moçambique está encapsulada na complexidade actual da legislação, políticas, processos e procedimentos de baldeação em Moçambique, através do porto de Maputo, que levam os importadores da Beira e Nacala, e os seus fluxos de trânsito para os países vizinhos, a baldearem os seus fretes em portos sul-africanos em vez de utilizarem o porto de Maputo. Estima-se que cada navio adicional que escale um porto moçambicano rende cerca de US\$ 250 mil em receitas para a economia moçambicana, o que contribui, no final, para a criação de empregos e alívio da pobreza. 1

A ILCM utilizou várias reuniões de parceiros, contribuições de peritos e outros mecanismos consultivos para assegurar que este documento apresentasse a voz clara e consolidada dos parceiros da indústria relevantes para as revisões do regime de trânsito de Moçambique, recomendações que estão contidas neste relatório. Estamos gratos por saber que estas propostas estão em linha com as propostas apresentadas pelo Governo de Moçambique relativamente às revisões já efectuadas para facilitar a implementação do Sistema da Janela Electrónica Única em Moçambique. Estamos certos que, se implementadas em paralelo com este processo de revisão, desbloquearão fluxos de trânsito substanciais para os portos moçambicanos, libertarão mais investimento e crescimento e, finalmente, prestarão uma contribuição substancial para a economia de Moçambique e da região.

As recomendações chave para mudanças do regime de trânsito moçambicano estão reflectidas, resumidamente, no fim deste sumário executivo e estão detalhadas nos termos dos cinco componentes gerais do regime de trânsito:

Regulamento dos Trânsitos Aduaneiros(RTA),

---

1 Apresentação da MPDC no seminário da ILCM em Fevereiro de 2010

Garantias

Manifestos

Autorização do processo de trânsito

Envolvimento dos parceiros

A implementação destas recomendações terá um impacto significativo sobre a competitividade do Corredor de Maputo e efeitos particularmente positivos sobre os outros corredores de trânsito de Moçambique, especialmente através dos portos de Nacala e Beira.

Acreditamos que não só o diploma (ex. 10/2002) mencionado acima deve ser revisto, mas também as emendas a qualquer outra legislação que tenha impacto na eficiência global dos movimentos de carga em trânsito, tais como, mas não exclusivamente, definições das alfândegas, áreas afiançadas, processos de exonerações e similares, assegurarão simplicidade, permitirão a aferição de prazos e assegurarão custos reduzidos.

Apesar de este projecto ter sido iniciado pela ILCM, que tem como seu objectivo central a promoção do aumento dos fluxos de carga no Corredor de Maputo, estamos claros que as propostas de revisão de legislação, políticas, processos e procedimentos terão impacto em todos os portos moçambicanos e, por conseguinte, é sua intenção que este projecto esteja centrado num quadro maior que assegurará que os corredores de trânsito bidireccional de Moçambique se tornem a escolha preferencial dos importadores e exportadores da região.

#### **REGULAMENTO DOS TRÂNSITOS ADUANEIROS (RTA)**

**Recomenda-se que o RTA seja emendado para assegurar que seja consistente com as disposições e definições relevantes do Protocolo da SADC, como primeiro passo para harmonizar os procedimentos com os dos países vizinhos.**

#### **GARANTIAS**

**Recomenda-se que as definições de avaliação de RISCO sejam clarificadas para esclarecer claramente que o risco a ser garantido é o que está em trânsito num dado momento e em risco de perda de receitas para o Estado, com o preâmbulo de, para risco baixo, a exigência da garantia poder ser desobrigada e que, para trânsito comercial contínuo, um operador aprovado e autorizado possa operar ao abrigo de uma garantia completa com o valor de referência aumentado para \$25 Milhões, fixado para o período de um ano, e não com requerimentos repetidos ao Director Geral das Alfândegas (DGA). E ainda que o estatuto de área alfandegada dos caminhos-de-ferro seja clarificado como não necessitando de uma garantia, do mesmo modo que os bens em baldeação devem ser desonerados no último porto de destino sem qualquer exigência de garantia adicional .**

### **MANIFESTOS**

Recomenda-se que o manifesto do navio seja submetido três dias antes da chegada do navio e que manifestos parciais sejam aceites, de modo a facilitar o pré-despacho e reduzir o custo do tempo de atrasos no porto.

### **AUTORIZAÇÃO DO PROCESSO DE TRÂNSITO**

Recomenda-se que as cópias de documentos e requerimentos electrónicos, para todos os processos, sejam aceites, com datas limite claras, de modo a acelerar a avaliação de risco, aprovação, pré-despacho, processamento e isenções de cargas em trânsito e em baldeação (transshipment) e que a aplicação de taxas seja abolida, em linha com a prática sul-africana, ou que seja grandemente reduzida de modo a não inibir o tráfego regional de trânsito. É ainda recomendado que o poder de autoridade de aprovação do DGA seja delegado num oficial sénior apropriado, de modo a não atrasar processos especiais de aprovação de trânsito.

### **ENVOLVIMENTO DOS PARCEIROS**

Recomenda-se que seja constituída uma equipa das alfândegas inteiramente dedicada à carga em trânsito e que esta equipa, no seu todo, esteja localizada num escritório perto do porto de Maputo, com todos os parceiros, como sejam, todos os departamentos alfandegários, despachantes oficiais, empresas de despacho, linhas de navegação e pessoal de terminal, localizados num edifício e ligados a um sistema electrónico comum, para assegurar a entrada e pagamento únicos, de modo a encurtar os tempos de processamento e também estabelecer um fórum de trânsito alfandegário operacional regular, que a ILCM poderá facilitar para o Corredor de Maputo, no qual os assuntos operacionais podem ser discutidos e resolvidos com retorno efectivo para os operadores de trânsito do corredor.

Uma vez que as alterações à legislação recomendadas tenham sido adoptadas pelo Governo de Moçambique, a fase seguinte (Fase 2) do projecto deverá resultar na produção de um manual electrónico da referida legislação alfandegária de trânsito, processos e procedimentos, e apresentar o manual num seminário de validação e treino, com o objectivo de realçar a capacidade da comunidade de despachantes de Moçambique em prestar assistência aos transportadores e, finalmente, aumentar a atracção de Moçambique como país de trânsito bidireccional.

## CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO E VISÃO GERAL

Por definição, um regime de trânsito refere-se ao movimento de bens, em corredores terrestres, para um território aduaneiro, mas cujos bens não são para despacho e consumo locais, por isso, sem nenhum pagamento ou pagamento diferido de direitos de importação, taxas de consumo domésticos ou quaisquer outros encargos normalmente devidos sobre importações. O objectivo do regime de trânsito é, por conseguinte, proteger as receitas do país através do qual os bens são transportados (país de trânsito) para evitar a fuga para o mercado doméstico.

<sup>2</sup>

Os regimes de trânsito são baseados em três componentes universais e este projecto pretende fazer recomendações para o melhoramento do actual regime de trânsito de Moçambique, nomeadamente, a apresentação de garantias, manifestos e o processo de autorização de operações de trânsito, no pressuposto claro de que, para que se atinja uma eficiência óptima, deve haver confiança, cumprimento escrupuloso e nenhum motivo para acomodar interesses locais.

Moçambique é um dos signatários do <sup>3</sup> - Acordo Geral das Pautas Aduaneiras e Comércio, ratificado pela Resolução n.º 31/94, de 20 de Setembro, que ratifica a Acta Final que incorpora os Resultados das Negociações Comerciais Multilaterais da Ronda do Uruguai / Acordo Geral de Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT)), que prevê a liberdade dos estados de trânsito. “Haverá liberdade de trânsito através do território de cada Parte Contratante, pelas rotas mais convenientes de trânsito internacional, para tráfego em trânsito para os ou dos territórios de outras Partes Contratantes.” Mais ainda, afirma que: ...“excepto em casos de não cumprimento das leis e dos regulamentos alfandegários aplicáveis, esse tráfego vindo dos ou indo para os territórios de outras partes contratantes não estará sujeito a nenhuns atrasos ou restrições desnecessárias e estará isento de direitos aduaneiros e de todos os direitos de trânsito ou outras imposições relativas a trânsito, excepto taxas de transporte ou aquelas comensuradas com despesas administrativas relativas a trânsito ou custos de serviços.”

---

2 Referência extensiva à publicação do Banco Mundial – Modernização da Gestão de Fronteiras – Editores - Gerard Mc Linder, Enrique Fanta, David Widdowson, Tom Doyle – capítulo 17 – Regimes de Trânsito – Jean-Francois Arvis, que é também referência extensiva neste capítulo a numerosas outras publicações sobre regimes de trânsito - Página 279

<sup>3</sup> GATT

Jean-François Arvis faz o comentário <sup>4</sup> “Que um regime de trânsito é, em essência, uma parceria publico-privada pela qual os operadores são autorizados a transitar quando satisfizerem um conjunto de critérios e providenciarem garantias financeiras”. Em troca, as alfândegas permitem o trânsito livre de camiões ou comboios. Os requisitos chave para o bom funcionamento de um sistema de trânsito, desenvolvido ao longo dos séculos, são universais e incluem:

As Alfândegas devem assegurar que a carga esteja segura, selando apropriadamente os veículos designados (atrelados ou contentores fechados).

O principal (mandante) da operação de trânsito – os proprietários dos bens ou, mais frequentemente, o seu agente (um despachante ou transportador) – devem depositar uma garantia (ou uma fiança) que cubra o valor dos impostos e dos direitos que seriam devidos no país de trânsito.

A garantia poderá depender do risco fiscal da operação: por exemplo, alguns produtos (tais como o álcool) são considerados de alto risco. A garantia pode ser estabelecida de acordo com o operador de trânsito e, em alguns casos (tais como os caminhos-de-ferro), pode ser dispensada.

O regulamento dos operadores de trânsito é necessário, tanto de uma perspectiva das alfândegas como de transporte, visto que o operador de trânsito presta um serviço que inclui tanto o agenciamento como o transporte.

As Alfândegas deveriam gerir adequadamente as informações sobre bens em trânsito e, especificamente, deveriam reconciliar as informações sobre entradas e saídas do território das alfândegas. Tal é necessário para identificar violações e fugas potenciais.

No mesmo espírito de parceria publico-privada, aludida por Arvis, um processo de envolvimento dos parceiros, facilitado pela ILCM, com o Departamento de Política e Procedimentos, a Região Sul, bem como com a equipa da Janela Única Electrónica do Departamento das Alfândegas de Moçambique, durante um período de tempo, culminou neste projecto para identificar os constrangimentos e estrangulamentos actuais, bem como as soluções de trabalho recomendadas (jurídicas, políticas, processuais e de procedimentos) para assegurar simplicidade relativamente a prazos aferidos e custos mínimos que assegurarão que os portos de Moçambique se tornem a escolha preferencial dos importadores e exportadores da região.

Com o objectivo de entregar um relatório bem documentado, com recomendações para a revisão da legislação de trânsito, e produzir um manual electrónico que realçará os limites competitivos dos corredores de trânsito bidireccionais e bilaterais de Moçambique, este relatório irá cobrir o seguinte:

---

<sup>4</sup> Publicação do Banco Mundial – Modernização da Gestão de Fronteiras – Editores – Gerard McLinder, Enrique Fanta, David Widdowson, Tom Doyle – capítulo 17 – Regimes de Trânsito – Jean-François Arvis – Página 281.

O Capítulo 2 cobrirá o programa de integração regional da SSATP, o Corredor de Maputo, como corredor chave de transporte, que liga a África do Sul e a Suazilândia ao porto de Maputo, a ILCM, como estrutura institucional multilateral e de multi-parceiros do Corredor de Maputo, como agência implementadora deste projecto, e incluirá uma secção sobre os antecedentes das actividades do projecto.

O Capítulo 3, preparado pelo nosso especialista de comércio, focará o tráfego de contentores em trânsito e incluirá tabelas detalhadas e um relatório sobre as conclusões do estudo de diagnóstico das práticas correntes do regime de trânsito e identificará o impacto negativo do Regime Alfandegário de Trânsito em Moçambique nos fluxos de carga do Corredor de Maputo e do Porto de Maputo e providenciará uma comparação com a de um porto importante da AS relativamente a custos, tempo, complexidade e outras negativas, e detalhará o impacto económico disto na economia de Moçambique e nas economias regionais. As propostas de melhores práticas e as recomendações, de uma perspectiva de comércio, são então reportadas em detalhe. Estes serão os pontos centrais para recomendações de mudanças da legislação, para submissão à Autoridade Tributária de Moçambique, bem como o manual de política e procedimentos electrónicos que será executado na fase 2 do projecto, uma vez que a dita legislação tenha sido alterada pelo protocolo do Governo Moçambicano.

O Capítulo 4, sobre legislação, que foi compilado pelo perito legal da equipa do projecto, SAL e Caldeira, Advogados, Lda. irá rever, primeiro, a legislação de trânsito aduaneira actualmente em vigor na República de Moçambique, que foi aprovada pelo Diploma Ministerial nº 10/2002, de 30 de Janeiro, que aprova o Regulamento dos Trânsitos Aduaneiros (os RTA) e apêndices, e apresentará os documentos estudados durante a revisão legal. Em segundo lugar, este capítulo debruçar-se-á sobre o âmbito dos RTA; pagamento dos direitos e tarifas aduaneiras; garantias; documentos e procedimentos de trânsito e despacho e de procedimentos aduaneiros de trânsito rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e de gasoduto. Tal será, então, seguido por uma revisão, dos tratados internacionais e dos protocolos regionais sobre Regimes de Trânsito. Uma tabela com as disposições actuais do Diploma Ministerial nº 10/2002, de 30 de Janeiro bem como as emendas propostas, já apresentadas pela autoridade alfandegária, juntamente com as propostas dos peritos jurídicos, bem como propostas mais genéricas, estão incluídas.

Tendo em vista o comprometimento das autoridades fiscais dentro da SADC, que são signatárias do protocolo relevante para maior harmonização, e considerando a extensão dos envolvimento económicos bilaterais entre Moçambique e a África do Sul, segue-se, então, uma secção por uma equipa especial de pesquisa das Autoridades Fiscais da África do Sul (SARS) sobre os princípios e procedimentos actuais de fiança e garantia, com uma tabela de comparação relevante para Moçambique e a África do Sul. Tal será seguido por

recomendações, numa perspectiva jurídica, para melhorar o regime de trânsito de Moçambique.

Em conclusão, é dado um resumo das recomendações consolidadas, tanto numa perspectiva de facilitação comercial como jurídica, destacadas nas cinco áreas de foco de trânsito aduaneiro, nomeadamente o RTA, garantias, manifestos, autorização de processo de trânsito e envolvimento dos parceiros.

O relatório termina com uma cópia da carta de recomendação da ILCM, assinada pela DE e pelo Presidente, e que será apresentada, através da CTA, ao DGA, para encaminhamento da submissão à Alta Autoridade Tributária de Moçambique.

## CAPÍTULO 2: FUNDAMENTAÇÃO

### 2.1 O Programa de Integração Regional da SSATP

O seguinte é um extracto dos termos de referência da SSATP, de Julho de 2011.

O programa da SSATP obteve um Financiamento para Facilitação Comercial (FFC), de US\$ 4.1 milhões, para financiar um Programa de Facilitação do Corredor durante um período de dois anos, com início em Junho de 2011. O FFC é um fundo conjunto de multi-doadores administrado pelo Banco Mundial, centrado em actividades de facilitação de comércio e transporte em países em desenvolvimento em África. As Comunidades Económicas Regionais (CERs) e os países aderiram a um programa abrangente para lançar as fundações de um transporte eficiente, fortalecendo as organizações fazedoras de políticas de integração regional, principalmente através da adopção de um quadro institucional adequado (autoridade de gestão do corredor) e as ferramentas de monitoria usadas (observatórios de transporte). Os indicadores de desempenho são essenciais para o desenho das intervenções de facilitação do comércio e igualmente medir o impacto das iniciativas actuais e futuras.

Num diálogo com as autoridades das CERs e do Corredor, facilitado pelo programa SSATP, durante uma reunião realizada em Kigali, em Fevereiro de 2011, emergiu um forte consenso sobre a necessidade de obter e partilhar, entre todos os parceiros, dados confiáveis e adequados sobre a eficiência do corredor. Como resultado, o Programa de Facilitação do Corredor SSATP (o “Programa”) foi desenhado conjuntamente com as CERs e as autoridades do corredor, em resposta a essa necessidade.

A meta do Programa é identificar e priorizar as intervenções para reduzir os custos do comércio ao longo dos corredores chave na África subsaariana. Tal será alcançado através da prossecução de dois objectivos interligados:

Desenvolver sistemas para recolher e gerir dados sobre o desempenho dos corredores comerciais chave e para avaliar o impacto das iniciativas de facilitação do comércio pelo sector privado, governos e agências de desenvolvimento; e

Promover mecanismos para a participação de todos os parceiros principais na gestão dos corredores de comércio, tendo principalmente em conta as necessidades específicas de todos os países servidos pelo corredor, costeiros ou interiores.

As actividades a serem desenvolvidas nos corredores estão relacionadas com:

Desenvolvimento de Observatórios do Corredor de Transporte para recolher e gerir dados sobre o desempenho dos corredores chave de comércio e para avaliar o impacto das iniciativas de facilitação de comércio pelo sector privado, governos e agências de desenvolvimento:

- i. A NCTTCA (Autoridade de Coordenação do Transporte em Trânsito do Corredor do Norte), englobando o Quénia, Uganda, Burundi e a R. D. do Congo) é a autoridade do corredor de Mombaça
- ii. A CCTTFA (Agência de Facilitação do Transporte em Trânsito do Corredor Central), englobando a Tanzânia, Ruanda, Burundi, Uganda e a R. D. do Congo, é a autoridade do corredor de Dar-es-Salam, servindo os países do interior da África Oriental
- iii. O Corredor de Dar-es-Salam é a autoridade do corredor que serve a Zâmbia, R. D. do Congo e o Malawi, países da África Austral
- iv. O WBCG (Grupo do Corredor de Walvis Bay) é o grupo de corredores que emergem do porto de Walvis Bay, na Namíbia, e que servem o Botswana e a África do Sul através do Trans-Kalahari; Zâmbia e R. D. do Congo, através do Trans-Caprivi, e Angola através do Trans-Cunene
- v. Os Corredores de Douala servem, a partir do porto de Douala, nos Camarões, os países do interior de CAR e o Chade
- vi. A Organização do Corredor Abidjan Lagos (ALCO) é o corpo do corredor rodoviário costeiro que atravessa, da Costa do Marfim à Nigéria, através do Gana, Togo e Benim
- vii. Os Corredores de Saída da África Oriental, que servem os três países interiores do Mali, Burkina Faso e Níger, a partir dos portos costeiros da África Oriental, de Dakar, no Senegal, a Cotonou, no Benim.

A promoção de mecanismos para a participação dos parceiros principais na gestão dos corredores de comércio:

Efectuar um diagnóstico de facilitação da ligação do corredor da Etiópia interior ao porto de Berbera, na Somália; e

***Rever o regime de trânsito da ILCM (Iniciativa de Logística do Corredor de Maputo), que é o corredor do grupo do interior para o porto de Maputo (Moçambique e África do Sul)***

Fonte: SSATP

## 2.2 Fundamentação do Corredor de Maputo

O Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM) está localizado na região austral inferior da África subsaariana e liga principalmente a África do Sul, Moçambique e Suazilândia. O Corredor começa essencialmente no Porto de Maputo, em Moçambique, e corta através das Províncias de Maputo, em Moçambique, e de Mpumalanga, na África do Sul. Ele liga não só o centro económico de Gauteng ao Porto de Maputo, mas incorpora também centros económicos emergentes ao longo do Corredor, tais como Witbank, Middleburg, Nelspruit e Komatipoort. Ele também proporciona o acesso a

outros centros de actividade económica, tais como a Suazilândia, Phalaborwa (África do Sul) através de “ramais”.

O relatório de Desenvolvimento Mundial, de 2007, do Banco Mundial, indicou Moçambique como o país africano com maiores níveis de crescimento económico, com uma média de 6% entre 1995 e 2005. O crescimento real do GDP foi de 7% e 6,5% em 2007 e 2008 respectivamente. Em apoio a este crescimento, o sector público comprometeu até agora mais de US\$ 5 biliões em investimentos no sul de Moçambique e Mpumalanga, na África do Sul.

A perspectiva de crescimento de Moçambique é significativamente mais favorável do que a do conjunto total dos países da África subsaariana, com um GDP em 2011 a crescer em 7.2 por cento ou 1.7 pontos percentuais acima da média regional.

País	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<a href="#">Moçambique</a>	10	3.8	9.2	8	7	8.2	7.5	7.9	7.3	6.5	6.3	7

**Definição <sup>5</sup> do GDP – taxa de crescimento real:** Esta entrada dá ao crescimento do GDP uma base anual ajustada da inflação e expressa como uma percentagem (%).

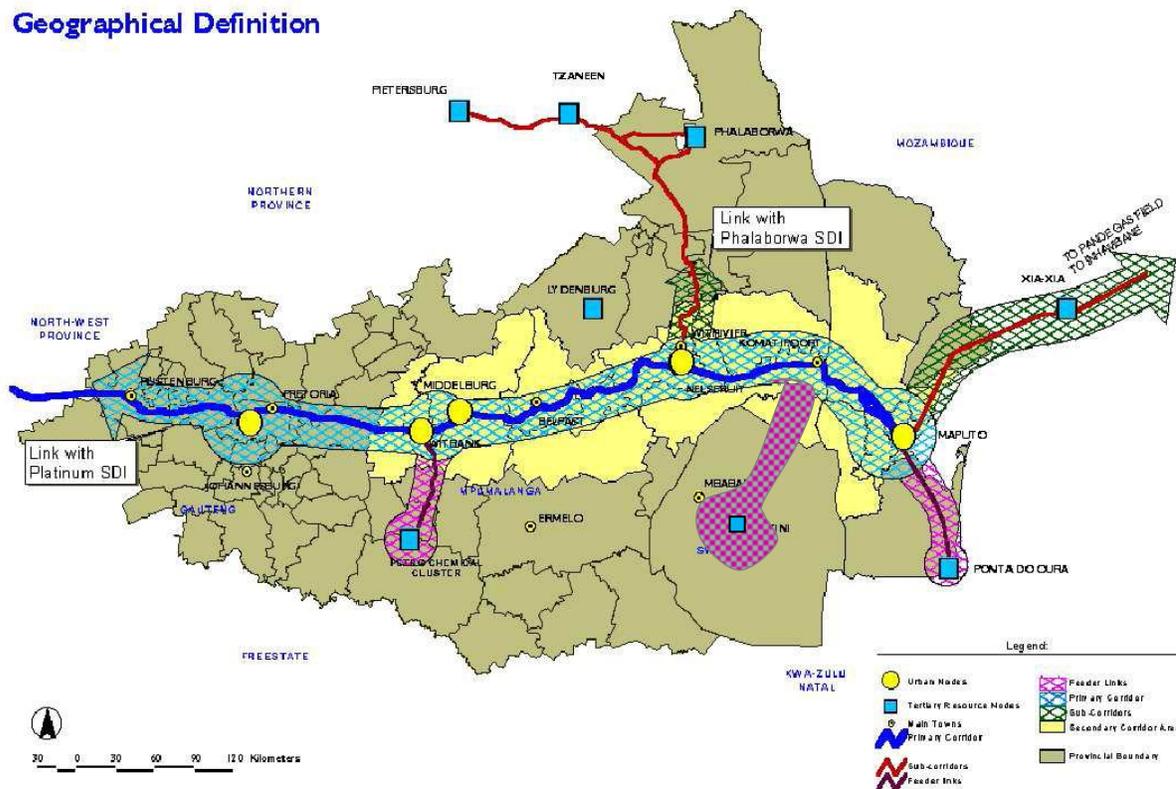
Definição geográfica detalhada do Corredor de Desenvolvimento de Maputo CDM

*Fonte: SDI CSIR*

<sup>5</sup> Fonte: Livro de factos mundiais da CIA – A menos que anotado de outro modo, as informações nesta página são exactas desde 1 de Janeiro de 2011.

## MAPUTO DEVELOPMENT CORRIDOR & SUB CORRIDOR IN THE NORTHERN PROVINCE

### Geographical Definition



A Estrada Nacional N4 prolonga-se para oeste, para além de Gauteng, ligando o Corredor de Trans-Kalahari, que atravessa o Botswana, no interior, e termina em Walvis Bay, na Namíbia. Por conseguinte, o CDM faz parte de uma ligação maior este-oeste, através do extremo do continente. Os outros elementos estruturais chave, do Corredor de Maputo, incluem a linha ferroviária que se prolonga de Gauteng ao Porto de Maputo, e vários outros ramais na África do Sul, dirigindo-se para a Suazilândia e para o próprio Porto de Maputo.

Fonte: Série da MCLI de Boas Práticas da SSATP (2011).

## 2.3 Fundamentação da Iniciativa de Logística do Corredor de Maputo

A organização conhecida por INICIATIVA DE LOGÍSTICA DO CORREDOR DE MAPUTO (ILCM) é uma associação voluntária sem fins lucrativos, com personalidade jurídica e sucessão perpétua. A ILCM é a formação que agrupa investidores de infra-estruturas, provedores de serviços e utilizadores, centrada na promoção e posterior desenvolvimento do Corredor de Maputo, como uma contribuição para as metas e objectivos do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, nomeadamente:

Reabilitar, em parceria com o sector privado, a rede de infra-estruturas primárias ao longo do Corredor, incluindo as ligações rodoviárias e ferroviárias entre a África do Sul e Maputo, o posto de fronteira entre os dois vizinhos e o Porto de Maputo.

Maximizar o investimento no potencial da área do Corredor, em oportunidades acrescidas que a reabilitação das infra-estruturas irá criar.

Maximizar o desenvolvimento social e as oportunidades de emprego e aumentar a participação das comunidades historicamente desfavorecidas.

Assegurar a sustentabilidade desenvolvendo políticas, estratégias e quadros de trabalho que assegurem uma abordagem do desenvolvimento holística, participativa e ambientalmente sustentável.

A ILCM está registada na África do Sul como uma organização de membros (nao lucrativa), com membros dos sectores privado e público da África do Sul, Moçambique e Suazilândia, com a missão de cooperar intimamente com negócios organizados, para trabalhar com as autoridades relevantes de modo a coordenar e representar os pontos de vista conjuntos de todos os parceiros envolvidos no investimento, utilização e prestação das infra-estruturas e serviços do Corredor.

O objectivo estratégico é promover o Corredor de Maputo como a escolha preferencial dos importadores e exportadores da região e para facilitar o desbloqueamento dos constrangimentos e estrangulamentos do comércio no corredor, através de uma plataforma mútua com os governos, tanto da África do Sul como de Moçambique, e também de outros países vizinhos que podem beneficiar da utilização do Porto de Maputo.

Sucessos substanciais foram alcançados no corredor até à data, com aumentos constantes de passageiros e fluxos de carga no corredor, por estrada, através do posto de fronteira, do porto e das terminais. Contudo, os fóruns dos vários parceiros da ILCM mostraram uma variedade de aspectos legais e operacionais que impactam negativamente na eficiência do fluxo bidireccional do frete no corredor, e a ILCM, juntamente com os parceiros do sector público relevantes, deseja encontrar uma solução para essa mesma barreira, nomeadamente o fluxo bidireccional de carga em trânsito não competitivo através do Porto de Maputo, no Corredor de Maputo, devido aos custos adicionais resultantes da legislação alfandegária para trânsito em Moçambique e a sua operacionalização.

A ILCM tem sido o maior órgão defensor do Corredor de Maputo em todos os aspectos de frete em movimento ao longo do Corredor de Maputo e, como tal, está bem capacitada para gerir este projecto, como evidenciado nas áreas chave especializadas requeridas por este projecto.

Fonte: Parte do conteúdo deste capítulo foi retirada da ILCM, Boas Práticas de SSATP, publicação de 2011

## 2.4 Antecedentes e Pressupostos

O Corredor de Maputo serve primariamente o hinterland próximo da África do Sul. Comparado com o encaminhamento directo de cargas através de portos sul-africanos, fazer trânsito por Moçambique implica um Regime de Trânsito Alfandegário. A comunidade de despachantes alfandegários de Moçambique está menos avançada que a da África do Sul e os constrangimentos de transitar por uma fronteira internacional, os volumes ainda comparativamente baixos e o desequilíbrio do comércio, são obstáculos ao desenvolvimento do tráfego ao longo do corredor e ao crescimento económico de Moçambique. A legislação actual de trânsito, das Alfândegas, e a sua implementação pela comunidade de despachantes em Moçambique, apresenta alguns constrangimentos que devem ser identificados através de ajustamentos da legislação, por um lado, e da disseminação de material de formação, por outro.

Para além disso, as importações em trânsito através do porto de Maputo, para o interior da AS, devem competir com as importações directas através de portos sul-africanos, onde não há regime de trânsito, custos e complexidades. Outra área de oportunidade perdida para Moçambique está associada às complexidades da legislação de transbordo, políticas, processos e procedimentos em Moçambique, através do porto de Maputo, que levam os importadores da Beira e Nacala, e os seus fluxos de trânsito para os países vizinhos, a preferirem o transbordo nos portos sul-africanos em vez de utilizarem o porto de Maputo. Estima-se que cada navio adicional que escala um porto moçambicano dá cerca de US\$ 250K em receitas para a economia moçambicana e, em última instância, contribui para a criação de empregos e alívio da pobreza. 6

A revisão e as recomendações para alterações do regime de trânsito, uma vez implementadas, terão um impacto significativo na competitividade do corredor de Maputo, e terão efeitos sobre os outros corredores de trânsito de Moçambique, especificamente através dos portos de Nacala e Beira.

Tendo presente a importância da colaboração entre a ILCM, os parceiros e o departamento de alfândegas da Autoridade Tributária de Moçambique, o projecto foi lançado numa reunião, em 8 de Setembro de 2011, que foi presidida pelo Director Geral das Alfândegas, Dr. Domingos Tivane, e na qual participaram os representantes seniores do departamento de Políticas e Procedimentos da Direcção Geral das Alfândegas, do projecto da Janela Electrónica Única, bem como o director da Região Sul, onde foram esclarecidos os objectivos do projecto e o desenho do projecto apresentado à Autoridade Tributária. Foi concedido apoio pleno ao projecto.

Esta reunião foi seguida de uma série de reuniões técnicas e de conjunto com os parceiros, que culminaram na reunião final conjunta de parceiros com as Alfândegas de Moçambique, na qual as conclusões do estudo, recomendações e discussões posteriores, foram

---

6 Apresentação da MPDC no seminário da ILCM em Fevereiro de 2010

apresentadas para formarem a base final para a proposta à Autoridade Tributária de Moçambique.

O **seminário dos parceiros chave**<sup>7</sup> desta fase do projecto foi realizado em **5 de Outubro de 2011**, em Maputo, e foi bem apoiado por 77 participantes, dos quais >60 estiveram presentes e participaram para receberem uma actualização do progresso, para validarem e prestarem mais contribuições para as conclusões e recomendações do projecto. Os parceiros seguintes estiveram representados no seminário:

Presidente da ILCM  
DGA das Alfândegas de Moçambique  
Directores relevantes da ILCM (Porto & Terminais & CFM)  
Agentes chave de frete e navegação & despachantes  
Companhias de Navegação  
Presidente de Assuntos Alfandegários da CTA  
Representante da ACIS  
Representante do Sistema de Janela Electrónica Única  
Representante do Ministério dos Transportes e Comunicações  
Representantes relevantes do trânsito alfandegário  
Chefe do Projecto e Consultores

Relevante, também, foi a apresentação feita pelo Director da Alta Autoridade Tributária de Moçambique para o projecto do Sistema de Janela Única Electrónica (SJUE), para prestar uma actualização e um entendimento do SJUE, com foco nas transacções de trânsito, que está em processo de arranque em fase piloto. Ficou claro que muitos dos desafios enfrentados pelos antigos importadores e exportadores serão tratados através deste sistema e a ILCM aproveitou a oportunidade para encorajar todos os participantes da indústria a aderirem ao sistema com apoio e comprometimento.

*O propulsionador do projecto para fazer recomendações para o regime de trânsito é de tempo muito apertado visto que o mesmo está a ser feito para facilitar o SJUE e, por isso, há muita pressão na equipa do projecto para apresentar as recomendações atempadamente à Autoridade Tributária de Moçambique, de modo a tê-la mandatada por volta de Março de 2012.*

---

<sup>7</sup> As intervenções na reunião foram traduzidas simultaneamente e foram gravadas em áudio e em DVD. Os registos de participação, agendas, actas e apresentações relevantes estarão disponíveis no website da ILCM.

**O estudo documental que antecedeu estas reuniões buscou informações das fontes seguintes:**

Várias reuniões com a direcção e equipa do Departamento de Políticas & Procedimentos das Alfândegas  
Contribuições do Porto e do fórum das linhas de navegação de contentores  
Visita de campo ao Porto da Beira & às Alfândegas & aos Agentes & à ACIS  
Envolvimento com a Equipa do Sistema da Janela Electrónica Única das Alfândegas  
Actas & notas do grupo de trabalho de trânsito alfandegário da ILCM (desde 2008)  
Comunicações relevantes dos Membros da ILCM & da CTA ao longo do tempo (desde 2008)  
Apresentações efectuadas em eventos da ILCM  
Protocolo da SADC sobre Comércio  
WTO – GATT, secções 5 e 7  
Relatórios / estudos do Banco Mundial relativos a corredores, transporte, facilitação de comércio e regimes de trânsito alfandegário  
Relatórios da UNCTAD relativos a facilitação de comércio e regimes de trânsito alfandegário  
Participação & relatórios em numerosas plataformas de facilitação de comércio regional  
Barreiras Não Comerciais alojadas no Sistema de Marca Registada

O projecto foi concluído com a apresentação das recomendações da ILCM, assinadas pelo Presidente da ILCM, Dr. António Matos, através do Dr. Kekobad Patel, presidente da CTA para assuntos de alfândegas, para o Director das Alfândegas, para submissão ao Presidente da Autoridade Tributária de Moçambique, em 24 de Outubro de 2011, nos termos da submissão abaixo.

Os primeiros indícios são de que o processo de adopção poderá não estar concluído antes do fim de Março de 2011 devido à aproximação da quadra festiva de Dezembro.

## **CAPÍTULO 3: IMPORTAÇÃO, EXPORTAÇÃO E BALDEAÇÃO VIA MAPUTO E DURBAN**

### **Comparação de Custos, Tempo, Complexidade e Impacto Financeiro**

#### **Visão Geral**

Este capítulo é tratado sob uma perspectiva de facilitação do comércio e realçará os custos, o tempo de trânsito, a sua complexidade e o impacto financeiro para os transportadores que importam e exportam para e de Joanesburgo, na África do Sul, usando os portos de Durban, na África do Sul, em vez de Maputo, em Moçambique, com o objectivo de compreender onde as barreiras ao comércio existem e propor recomendações para desbloquear o potencial do Corredor de Maputo, do Porto de Maputo e, acima de tudo, a economia e os povos de Moçambique e da África do Sul impactados pelo corredor.

Presentemente, o único modo de fluxo de carga da África do Sul, via Maputo, são as exportações, onde grandes volumes de carvão, magnetite e crómio são embarcados, primariamente para a China e a Índia.

As importações em trânsito têm sido inibidas devido à falta de regulamentos claros das alfândegas que, por sua vez, impõem encargos adicionais ao porto. Contudo, é consenso generalizado do porto e da indústria de navegação, que uma revisão para ter o porto de destino final como porto de exoneração aduaneira contribuirá grandemente para um reversão desta posição e para que se vejam volumes substanciais, que actualmente são baldeados em Durban, para Beira e Nacala, sejam revertidos para o porto de Maputo.

As três maiores diferenças<sup>8</sup> de custos entre Durban, na África do Sul, e Moçambique, por modo, foram identificadas e avaliadas. Isto identificou as áreas principais que requerem atenção de modo a que o corredor atraia fluxos de carga adicionais.

Ao mesmo tempo que este estudo se centra primariamente na carga em trânsito, algumas das recomendações apresentadas abarcam os procedimentos gerais, tais como o pré-despacho de carga visto que se relaciona com toda a carga a ser transportada via Moçambique.

---

<sup>8</sup> Ver a tabela 1 abaixo.

O único contribuinte maior de custos, tempo e complexidade está relacionado com a interpretação e a implementação do actual regime de trânsito alfandegário e as 18 tabelas seguintes demonstram isso. Este estudo foi elaborado em colaboração com o Departamento de Política e Procedimentos das Alfândegas de Moçambique e as recomendações de alterações foram apresentadas para revisão.

Deve ser notado que as Alfândegas de Moçambique já identificaram que essa legislação, processos e procedimentos necessitam de uma revisão e que o Sistema de Janela Única Electrónica (SJUE) está numa fase piloto avançada da sua primeira fase. Com o Sistema de Janela Única em vigor, muitos dos constrangimentos, em termos de tempos de atraso e eficiências, deverão ser resolvidos visto que o prazo para exoneração aduaneira será reduzido de 10 dias para 2 dias; o pré-despacho, bem como o despacho de manifestos parciais, será facilitado, para mencionar apenas alguns dos melhoramentos práticos.

O objectivo do Projecto do Sistema da Janela Electrónica Única é <sup>9</sup>:

- Providenciar uma plataforma electrónica centralizada para comércio;
- Reduzir os tempos de despacho nas fronteiras terrestres, portos e aeroportos;
- Aumentar a colecta de receitas e;
- Reduzir o custo de fazer negócio em Moçambique.
- Providenciar a monitoria em tempo real de todas as operações alfandegárias e assegurar informações seguras sobre processos de despachos alfandegários de todo e qualquer frete;
- Assegurar a implementação de procedimentos administrativos e alfandegários;
- Centralizar e consolidar todas as informações na cadeia de abastecimento;
- Comparar os dados previstos com os dados reais e revelar as discrepâncias.

Um factor principal a considerar neste estudo é que a África do Sul tem uma linha costeira com os seus próprios portos e os transportadores não estão sujeitos a nenhuma das complexidades inerentes a um regime de trânsito que os países interiores têm. Ao mesmo tempo que otimiza e adopta os padrões da WTO, GATT, SADC e outros padrões globais para um regime de trânsito é essencial, visto que os portos de Moçambique servem muitos países do interior, ao tentar atrair carga sul-africana, onde os transportadores não têm de lidar com nenhum regime de trânsito, imediatamente Moçambique está a competir contra custos adicionais, como resultado das garantias de trânsito, bem como com procedimentos de fronteira e de exoneração e, por conseguinte, tempo e risco adicionais.

Não é fácil mudar os padrões de embarque, especialmente quando não há nenhum incentivo de custo ou de tempo de trânsito. Adicione-se o risco à equação e questões de fluxo de caixa, em termos de prestar fianças e a libertação das mesmas, e será praticamente impossível convencer os importadores da África do Sul a considerarem Maputo como uma alternativa viável a Durban.

---

<sup>9</sup> Apresentado pela equipa do SJUE no seminário de parceiros em 5 de Outubro de 2011

De modo a Moçambique competir com Durban para a região de importação de carga de Joanesburgo, muitos dos assuntos, em termos de custo, tempo e complexidade, terão de ser otimizados e reduzidos para que os transportadores de Joanesburgo experimentem um serviço acessível em custo, rápido e confiável via Maputo.

### 3.1 Avaliação do Trânsito de Importação

#### 3.1.1 Custos do Trânsito de Importação

Presentemente há um movimento muito pequeno de importação contentorizada via Maputo, Moçambique, para a África do Sul. A razão principal é que a carga importada está sujeita a garantias de trânsito nos termos do regime de trânsito actual, o que aumenta o custo e o tempo de trânsito da carga e, por conseguinte, torna-o inviável pois a carga sul-africana movimentada via portos sul-africanos não está sujeita a nenhum regime de trânsito.

##### 3.1.1.1 Assunções de Embarque

Mercadoria:	Equipamento Ferroviário
Valor da Mercadoria:	USD 50.000
Tamanho do Contentor:	20' e 40'
Tipo do Contentor:	Contentores para Carga Geral ou Seca
Peso do Contentor:	21 m / 20' e 22 m / 40'
Porto de Embarque:	Shanghai, China
Porto de Desembarque:	Durban, África do Sul Maputo, Moçambique
Entrega do Contentor:	Isando, Joanesburgo, África do Sul
Termos de Venda:	FOB Shanghai para DDU, Isando, África do Sul

### 3.1.1.2 *Notas de Embarque*

#### **Assunções gerais ao longo deste relatório**

Rande para USD: Uma Taxa de Câmbio (TDC) de R7 para 1 USD foi usada ao longo deste capítulo

Custos em Tarifa: Esta é SOMENTE uma indicação

Validade da Taxa: SOMENTE Setembro de 2011

#### **Encargos de Transporte**

Encargos Ferroviários: Transporte de Travessia Vazio e Cheio, CTO e custo ferroviário.

Encargos Rodoviários: Transporte de Travessia Vazio, Ordem de Transporte e custo rodoviário.

Custo Rodoviário: Nenhum fluxo bidireccional. Aplicam-se as taxas de viagem de ida e volta.

### 3.1.1.3 Custos de Trânsito de Importação

TABELA 1: Comparação de Custo entre Maputo e Durban

DESCRICÃO DE ENCARGOS	Porto		20' SECO / GP				40' SECO / GP					
	Moeda	Durban	Maputo	MPO vs DUR	Durban	Maputo	MPO vs DUR	Durban	Maputo	MPO vs DUR		
	ZAR	USD										
<b>TRANSPORTE</b>												
Vazio 20' / 40' Transp. Travessia	409	58	409	58	0	0	627	90	627	90	0	0
Cheio 20' / 40' Transp. Travessia	1 005	144	1 005	144	0	0	1 515	216	1 515	216	0	0
Ordem de Transporte	80	11	80	11	0	0	80	11	80	11	0	0
Ferroviário	3 822	546	4 513	645	691	99	4 090	584	6 991	999	2 901	414
Rodoviário *	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500
<b>ENCARGOS FERROVIÁRIOS *</b>	<b>5 316</b>	<b>759</b>	<b>6 007</b>	<b>858</b>	<b>691</b>	<b>99</b>	<b>6 312</b>	<b>902</b>	<b>9 213</b>	<b>1 316</b>	<b>2 901</b>	<b>414</b>
<b>ENCARGOS RODOVIÁRIOS *</b>	<b>10 494</b>	<b>1 499</b>	<b>20 994</b>	<b>2 999</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>	<b>11 222</b>	<b>1 603</b>	<b>21 722</b>	<b>3 103</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>
<b>DESPACHO</b>												
Juros sobre Fiança (1%)	0	0	896	128	896	128	0	0	896	128	896	128
Custo de Fiança - Finanças (4%)	0	0	3 675	525	3 675	525	0	0	3 675	525	3 675	525
Encargos de Garantia (4.1%)	0	0	3 584	512	3 584	512	0	0	3 584	512	3 584	512
Encargos de Isenção (1%)	0	0	896	128	896	128	0	0	896	128	896	128
Despacho de Trânsito de Fronteira	0	0	200	29	200	29	0	0	200	29	200	29
Despacho de Trânsito do Porto	0	0	700	100	700	100	0	0	700	100	700	100
<b>ENCARGOS DE DESPACHO *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>
<b>PORTO</b>												
Devidos de Carga / Porto *	1 052	150	602	86	-450	-64	2 105	301	1 078	154	-1 027	-147
Manuseamento de Terminal - Linh	1 073	153	945	135	-128	-18	1 586	227	1 855	265	269	38
Taxa de Scanning de Segurança	0	0	175	25	175	25	0	0	350	50	350	50
<b>ENCARGOS DO PORTO</b>	<b>2 125</b>	<b>304</b>	<b>1 722</b>	<b>246</b>	<b>-403</b>	<b>-58</b>	<b>3 691</b>	<b>527</b>	<b>3 283</b>	<b>469</b>	<b>-408</b>	<b>-58</b>
<b>LINHA - LOCAL</b>												
Taxa de Libertação do Contentor	175	25	1 050	150	875	125	175	25	1 295	185	1 120	160
Carta de Porte	300	43	0	0	-300	-43	300	43	0	0	-300	-43
<b>LINHA - ENCARGOS LOCAIS</b>	<b>475</b>	<b>68</b>	<b>1 050</b>	<b>150</b>	<b>575</b>	<b>82</b>	<b>475</b>	<b>68</b>	<b>1 295</b>	<b>185</b>	<b>820</b>	<b>117</b>
<b>LINHA - FRETE</b>												
Frete	3 150	450	4 760	680	1 610	230	4 900	700	9 520	1 360	4 620	660
BAF	5 950	850	5 950	850	0	0	11 900	1 700	11 900	1 700	0	0
PSS	2 100	300	0	0	-2 100	-300	4 200	600	0	0	-4 200	-600
ISPS	56	8	56	8	0	0	56	8	56	8	0	0
<b>ENCARGOS DE FRETE</b>	<b>11 256</b>	<b>1 608</b>	<b>10 766</b>	<b>1 538</b>	<b>-490</b>	<b>-70</b>	<b>21 056</b>	<b>3 008</b>	<b>21 476</b>	<b>3 068</b>	<b>420</b>	<b>60</b>
<b>TTL FOB-DDU FERROVIÁRIO</b>	<b>19 172</b>	<b>2 739</b>	<b>29 496</b>	<b>4 214</b>	<b>10 324</b>	<b>1 475</b>	<b>31 534</b>	<b>4 505</b>	<b>45 218</b>	<b>6 460</b>	<b>13 684</b>	<b>1 955</b>
<b>TTL FOB-DDU RODOVIÁRIO</b>	<b>24 350</b>	<b>3 479</b>	<b>44 483</b>	<b>6 355</b>	<b>20 133</b>	<b>2 876</b>	<b>36 444</b>	<b>5 206</b>	<b>57 727</b>	<b>8 247</b>	<b>21 283</b>	<b>3 040</b>

**Esta tabela reflecte: O custo elevado do regime de trânsito bem como o custo elevado do transporte rodoviário devido ao transporte de vazios e às políticas de tarifas ferroviárias**

### 3.1.1.4 Cálculos de Garantia / Segurança

#### Cálculo de CIF, Direitos e IVA

Os meios actuais para calcular o valor alfandegário de mercadorias, pelas alfândegas, de modo a determinar os direitos e o IVA, são aplicáveis em Moçambique.

### Cálculo do CIF (Custo, Seguro, Frete)

CÁLCULO DO CIF	DESCRIÇÃO	USD	CÁLCULO
	Valor da Mercadoria	50 000	Valor da Mercadoria
	Frete	5 000	10% do valor da mercadoria
	Seguro	1 000	2% do valor da mercadoria
<b>Valor CIF</b>		<b>56 000</b>	

### Cálculo de Direitos

CÁLCULO DOS DIREITOS	DESCRIÇÃO	USD	CÁLCULO
	Valor CIF	56 000	Valor de Custo, Seguro e Frete
	Percentagem de Direitos	5%	5 % para a mercadoria de amostragem
<b>Valor dos Direitos</b>		<b>2 800</b>	

### Cálculo do IVA

CÁLCULO DO IVA	DESCRIÇÃO	USD	CÁLCULO
	CIF + Valor dos Direitos	58 800	CIF mais valores dos Direitos
	Percentagem de IVA	17%	IVA
<b>Valor do IVA</b>		<b>9 996</b>	

## Valor do Risco e Cálculo da Garantia

### Cálculo do Valor do Risco

VALOR DO RISCO	DESCRIÇÃO	USD	CÁLCULO
	Direitos	2 800	5 % para a mercadoria de amostragem
	IVA	9 996	17% do CIF mais os valores dos Direitos
<b>Valor do Risco</b>	<b>Valor CIF</b>	<b>12 796</b>	

### Montante da Fiança em Meticais

MONTANTE DA FIANÇA	DESCRIÇÃO	MET	CÁLCULO
	Direitos + IVA	12 796	5 % para a mercadoria de amostragem
	Taxa de Câmbio	27.40	Taxa de Câmbio. Setembro de 2011
<b>Valor da Fiança em Meticais</b>		<b>350 610</b>	

### Cálculo do Custo de Garantia isolada

Quando a carga é movimentada sob uma garantia isolada, as taxas abaixo são aplicáveis. Têm havido muitos cálculos diferentes que foram anotados ao longo do exercício.

Recomenda-se que a nova legislação estipule claramente quais são os encargos aplicáveis à carga em trânsito e que os mesmos estejam alinhados em todo o país.

CUSTOS DE FIANÇA	DESCRIÇÃO	USD	CÁLCULO
	Montante a Declarar	12 796	Valor da mercadoria
	Taxa Admin de Fiança	525	4.1 % do valor a ser entregue
	Custo da Fiança	512	4% do valor a ser entregue
	Taxa de Isenção	128	1% do valor a ser entregue
	Juros sobre o Montante	128	taxa de juros a 12%
<b>CUSTOS DE FIANÇA A PAGAR</b>		<b>14 088</b>	
<b>CUSTOS EXCLUINDO FIANÇA *</b>		<b>1 292</b>	

\* Reembolso da Fiança

1. O montante de fiança declarado é devolvido, dentro de 10 dias depois de o embarque ter sido liquidado
2. O pagamento de uma fiança embaraça o fluxo de caixa e tem um custo directo em termos de juros perdidos
3. O período de tempo de liquidações embaraça o fluxo de bens, especialmente o volume dos transportadores

### Mecanismo de Dedução de Fiança

Presentemente, quando uma garantia tenha sido entregue às alfândegas, o valor CIF de um frete é o montante usado para reduzir o montante da garantia. Isto significa que um limite de 2 – 3 contentores pode ser movimentado ao abrigo do montante dessa garantia de uma só vez.

Se o valor do risco dos bens em trânsito foi deduzido em vez do valor CIF, um número maior de fretes poderá ser movimentado ao abrigo do mesmo montante de garantia.

#### Mecanismo Corrente de Dedução de Fiança

DEDUÇÃO DE FIANÇA	DESCRIÇÃO	USD	CÁLCULO
	Montante entregue	150 000	USD150.000 (ver tabela de fiança)
	Valor CIF	56 000	Valor de Custo, Seguro e Frete
<b>Fiança Restante</b>		<b>94 000</b>	

#### Mecanismo de Dedução de Fiança baseado no Valor do Risco

DEDUÇÃO DE FIANÇA	DESCRIÇÃO	USD	CÁLCULO
	Montante entregue	150 000	USD150.000 (ver tabela de fiança)
	Valor do Risco	12 796	Direitos e IVA
<b>Fiança Restante</b>		<b>137 204</b>	

### 3.1.1.5 As 3 maiores Barreiras ao Custo de Importação

#### Custos de Garantia / Segurança

A garantia é a maior barreira única à importação para a África do Sul via Maputo. O custo da garantia é mais que o custo do frete de um contentor de 40', o que torna o custo proibitivo sem poupanças no tempo de trânsito, para compensar.

O custo elevado da garantia é um dos factores que contribuem para o facto de pouquíssimo trânsito ser movimentado entre o Porto de Maputo e os mercados sul-africanos, o que tem um efeito directo no transporte rodoviário visto que nenhum fluxo bidireccional significa que são aplicadas as taxas de viagem rodoviária de ida e volta no corredor.

**TABELA 2: Cálculo do Custo da Garantia**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP				40' SECO / GP							
		Durban		Maputo		MPO vs. DUR		Durban		Maputo		MPO vs. DUR	
		ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>DESPACHO</b>													
Juros sobre Fiança (1%)		0	0	896	128	<b>896</b>	<b>128</b>	0	0	896	128	<b>896</b>	<b>128</b>
Custo de Fiança - Finanças (4%)		0	0	3 675	525	<b>3 675</b>	<b>525</b>	0	0	3 675	525	<b>3 675</b>	<b>525</b>
Encargos de Garantia (4.1%)		0	0	3 584	512	<b>3 584</b>	<b>512</b>	0	0	3 584	512	<b>3 584</b>	<b>512</b>
Encargos de Isenção (1%)		0	0	896	128	<b>896</b>	<b>128</b>	0	0	896	128	<b>896</b>	<b>128</b>
Despacho de Trânsito de Fronteira		0	0	200	29	<b>200</b>	<b>29</b>	0	0	200	29	<b>200</b>	<b>29</b>
Despacho de Trânsito de Porto		0	0	700	100	<b>700</b>	<b>100</b>	0	0	700	100	<b>700</b>	<b>100</b>
<b>ENCARGOS DE DESPACHO</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>

**Nota: Este exemplo é baseado numa mercadoria com uma percentagem baixa de direitos, de 5%, por isso os direitos podem ser entre 20-25%. Com valores dos direitos aumentados, aumenta a barreira de custos.**

## Taxas de Transporte Rodoviário

Dado que não há nenhum fluxo bidireccional de carga, as taxas de viagem de ida e volta são aplicadas presentemente no corredor. Isto torna o custo proibitivo.

**TABELA 3: Custos de Viagem Rodoviária de Ida e Volta**

A taxa de transporte rodoviário de um contentor de 20' usada é baseada numa classificação de peso de 13 toneladas métricas por 20', visto que a maioria da carga é movimentada nesta categoria, apesar de um camião poder carregar 1 contentor de 40' com 26 toneladas métricas ou 2 x 20'.

A Tabela 4 demonstra que se houvesse fluxos bidireccionais, este custo seria, de longe, mais competitivo em comparação com a África do Sul.

**TABELA 4: Custos Rodoviários Padrão**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP				40' SECO / GP							
		Durban		Maputo		MPO vs. DUR		Durban		Maputo		MPO vs. DUR	
		ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>TRANSPORTE</b>													
Vazio 20' / 40' Viagem Travessia		409	58	409	58	0	0	627	90	627	90	0	0
Ordem de Transporte		80	11	80	11	0	0	80	11	80	11	0	0
Estrada		9 000	1 286	9 750	1 393	750	107	9 000	1 286	9 750	1 393	750	107
<b>ENCARGOS RODOVIÁRIOS</b>		<b>9 489</b>	<b>1 356</b>	<b>10 239</b>	<b>1 463</b>	<b>750</b>	<b>107</b>	<b>9 707</b>	<b>1 387</b>	<b>10 457</b>	<b>1 494</b>	<b>750</b>	<b>107</b>

## Taxas de Transporte Ferroviário

Enquanto os custos ferroviários para 20' são competitivos, os custos ferroviários para 40' são significativamente diferentes. A maioria das importações de carga para Joanesburgo é em contentores de 40', por isso este custo tem um impacto enorme no corredor.

A taxa diferencial é devida ao facto de as taxas sul-africanas para contentores de 40' estarem alinhadas com os custos para contentores de 20', visto que as importações sul-africanas são em contentores de 40', ao passo que a maioria das exportações é em contentores de 20'. As taxas são orientadas para tornarem as exportações em contentores de 40' mais atractivas e para direccionar os contentores de 40' para a África do Sul em vez de para os portos de Moçambique.

**TABELA 5: Custos de Transporte Ferroviário**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP				40' SECO / GP							
		Durban		Maputo		MPO vs. DUR		Durban		Maputo		MPO vs. DUR	
		ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>TRANSPORTE</b>													
Vazio 20' / 40' Viagem Travessia		409	58	409	58	0	0	627	90	627	90	0	0
Ordem de Transporte		80	11	80	11	0	0	80	11	80	11	0	0
Caminho de Ferro		3 822	546	4 513	645	691	99	4 090	584	6 991	999	2 901	414
<b>ENCARGOS FERROVIÁRIOS</b>		<b>4 311</b>	<b>616</b>	<b>5 002</b>	<b>715</b>	<b>691</b>	<b>99</b>	<b>4 797</b>	<b>685</b>	<b>7 698</b>	<b>1 100</b>	<b>2 901</b>	<b>414</b>

### 3.1.2 Tempo de Trânsito da Importação em Trânsito

A área principal de impacto no tempo de trânsito via Maputo é o facto de não ter lugar o pré-despacho de carga antes de o navio chegar ao porto. O último processo, que pode levar entre 24 a 36 horas após a chegada do navio, resulta em atrasos imediatos da carga, comparado com a África do Sul. Para além disso, as escalas das linhas de navegação a Maputo são orientadas para exportações e não para importações, resultando em tempos de trânsito prolongados.

**TABELA 6: Comparação dos Tempos de Trânsito de Importação**

DESCRIÇÃO DA TAREFA	DURBAN		MAPUTO		MPO vs DUR	
	Dias		Dias		Dias	
Modo	Ferroviário	Estrada	Ferroviário	Estrada	Ferroviário	Estrada
<b>TEMPO DE TRANSPORTE</b>						
Ordem da Terminal de Contentores	0	0	0	0	0	0
Tempo de Permanência Ferroviária	3	0	3	0	0	0
Trânsito	2	1	3	2	1	1
<b>TEMPO DE TRANSPORTE</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TEMPO DE DESPACHO</b>						
Despacho de Trânsito no Porto	0	0	3	3	3	3
Despacho de Trânsito na Fronteira	0	0	1	1	1	1
<b>TEMPO DE DESPACHO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>TEMPO NO PORTO</b>						
Tempo do Scanning de Segurança	0	0	1	1	1	1
<b>TEMPO NO PORTO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>LINHA - TEMPO LOCAL</b>						
Despacho de Importação	0	0	0	0	0	0
<b>TEMPO EM TERRA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>LINHA - TEMPO DO FRETE</b>						
Tempo de Trânsito Oceânico	19	19	27	27	8	8
<b>TEMPO DO FRETE</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
<b>TEMPO TOTAL DE TRÂNSITO</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>14</b>	<b>14</b>

### **3.1.3 As 3 Barreiras Principais ao Tempo de Importação**

#### **3.1.3.1 Nenhum Pré-Despacho de Carga**

O último processo para completar os documentos de despacho somente pode ser feito quando o número do navio for dado pelas autoridades portuárias. Isto poderá levar entre 24 a 36 horas depois de o navio ter chegado.

A legislação exige que o comandante do navio submeta o manifesto de carga do navio à chegada. Isto está em processo de ser alterado para assegurar que o manifesto seja submetido antes da chegada do navio, de modo a que todos os processos aconteçam antes, para assegurar que a carga seja libertada à chegada e entregue ao consignatário.

#### **3.1.3.2 Procedimentos de Despacho**

##### **Documentos Originais exigidos para Despacho**

Na África do Sul, o despacho é feito mediante apresentação de cópias, por correio electrónico, dos documentos originais, excepto nos casos nos casos de EUR 1 ou que outros programas de redução de impostos estejam em vigor. Os documentos originais apenas são exigidos se o navio chegar sob escrutínio.

##### **Despachos por Emissões de Telex ou Guias de Trânsito não são permitidos para apresentação às Alfândegas**

Em Moçambique, as Guias de Trânsito e as emissões de telexes não são aceitáveis e apenas os Conhecimentos de Embarque são aceites. Isto significa que não há nenhuns documentos de despacho expressamente aceites. Especialmente quando se considera as áreas com tempos de trânsito curtos, isto resulta frequentemente em atrasos no processo de despacho visto que os Conhecimentos de Embarque têm de ser apresentados, enviados para os bancos para aprovação e depois enviados por correio para o destino, o que requer tempo.

##### **Processo de Scan de Segurança**

O scan de carga para efeitos de segurança é um processo separado e somente pagamentos em dinheiro são aceites. Os agentes devem pagar e obter um selo para cada contentor scanado antes que a libertação tenha lugar.

Presentemente, nenhuns agentes estão autorizados a operar por conta, por isso é um processo físico por contentor e uma transacção a dinheiro. Recomenda-se que o processo seja automatizado, mesmo possivelmente através do SJEUE, ou ter contas com agentes grandes para facilitar o processo.

### 3.1.3.3 Tempo de Trânsito da Linha de Navegação

A diferença principal no tempo de trânsito é devida às escalas em Maputo serem programadas como escalas de exportação e não como escalas de importação. Isto significa que os navios escalam Durban para descarregar as importações antes de escalarem Maputo, onde a maioria da carga é destinada a exportações. O aumento das importações justificará que as companhias de navegação escalem Maputo primeiro e reduzam o tempo e os custos de embarque.

### 3.1.4 Indicador de Complexidade das Importações em Trânsito

A tabela abaixo avalia os processos entre a África do Sul e Moçambique para compreender onde jazem as complexidades.

Dado que a África do Sul não tem requisitos de regime de trânsito quando se importa via os portos sul-africanos, o processo via Maputo adicionará imediatamente muita complexidade aos carregamentos.

Na tabela abaixo, 0 indica que não é complexo, enquanto 1 significa que esse processo é complexo.

**TABELA 7: Indicador de Complexidade de Trânsito de Importação**

DESCRIÇÃO DA TAREFA	DURBAN		MAPUTO	
	Pontuação de Complexidade Ferroviária	Rodoviária	Pontuação de Complexidade Ferroviária	Rodoviária
<b>Complexidade de Transporte</b>				
Modo	1	0	1	1
<b>Complexidade de Transporte</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Complexidade de Despacho</b>				
Requisito de Fiança	0	0	1	1
Despacho de Trânsito no Porto	0	0	1	1
Despacho de Trânsito na Fronteira	0	0	1	1
<b>Complexidade de Despacho</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Complexidade do Porto</b>				
Scanning de Segurança	0	0	1	1
<b>Complexidade do Porto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Linha - Complexidade Local</b>				
Nenhuma	0	0	0	0
<b>SL Complexidade em Terra</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Linha - Complexidade de Frete</b>				
Nenhuma	0	0	0	0
<b>SL Complexidade do Frete</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Complexidade TOTAL do Trânsito</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

### 3.1.5 Impacto Financeiro das Importações de Trânsito

A Tabela 8 salienta todos os custos adicionais que se aplicam quando se embarca para a África do Sul via Maputo.

Para além disso, quando há atrasos no embarque ou na cadeia de prestação de transporte, os custos ocorrem na forma de armazenagem portuária, demora do camião e detenção do contentor. Estes custos colocam um sério risco aos transportadores visto que eles cobram numa base diária e, em muitos casos, pode originar que os bens transportados se tornem comercialmente inviáveis uma vez que foram sujeitos a encargos resultantes de atrasos.

Os custos seguintes estão incluídos na Tabela 8:

Custos de Detenção do camião:	Custos de 1 dia de atraso ZAR 4500 ou USD 643
Detenção do Contentor:	Custos de 1 dia ZAR 350 ou USD 50
Custos de Armazenagem Portuária:	1 dia de armazenagem por contentor é ZAR 98 ou USD 14 / 28
Rande para USD:	Uma Taxa de Câmbio (TDC) de R7 para 1USD foi usada

Os custos indirectos dos transportadores, em termos de atrasos, são muito difíceis de calcular, mas são consideráveis, especialmente quando se tem de obter financiamento para comprar os bens e que não pode ser recuperado antes que os bens sejam vendidos.

**TABELA 8: Impactos Financeiros do Trânsito de Importação**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP						40' SECO / GP					
		Durban		Maputo		MPO vs DUR		Durban		Maputo		MPO vs DUR	
		ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>TRANSPORTE</b>													
Diferencial Ferroviário	3 822	546	4 513	645	691	99	4 090	584	6 991	999	2 901	414	
Diferencial Rodoviário	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500	
Detenção do Camião (por dia)	0	0	4 500	643	4 500	643	0	0	4 500	643	4 500	643	
<b>ENCARGOS FERROVIÁRIOS</b>	<b>3 822</b>	<b>546</b>	<b>4 513</b>	<b>645</b>	<b>691</b>	<b>99</b>	<b>4 090</b>	<b>584</b>	<b>6 991</b>	<b>999</b>	<b>2 901</b>	<b>414</b>	
<b>ENCARGOS RODOVIÁRIOS</b>	<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>24 000</b>	<b>3 429</b>	<b>15 000</b>	<b>2 143</b>	<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>24 000</b>	<b>3 429</b>	<b>15 000</b>	<b>2 143</b>	
<b>DESPACHO</b>													
Encargos de Fiança / Despacho	0	0	9 951	1 422	9 951	1 422	0	0	9 951	1 422	9 951	1 422	
Tempo de Despacho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>ENCARGOS DE DESPACHO *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	<b>9 951</b>	<b>1 422</b>	
<b>PORTO</b>													
Armazenagem no Porto (por dia)	0	0	98	14	98	14	0	0	196	28	196	28	
Tempo de Scanning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>ENCARGOS DO PORTO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>98</b>	<b>14</b>	<b>98</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>196</b>	<b>28</b>	<b>196</b>	<b>28</b>	
<b>LINHA - LOCAL</b>													
Libertação do Contentor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>LINHA - ENCARGOS LOCAIS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>LINHA - FRETE</b>													
Detenção (por dia)	0	0	350	50	350	50	0	0	700	100	700	100	
<b>ENCARGOS DE FRETE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>350</b>	<b>50</b>	<b>350</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>700</b>	<b>100</b>	<b>700</b>	<b>100</b>	
<b>TTL FOB-DDU FERROVIÁRIO</b>	<b>3 822</b>	<b>546</b>	<b>14 912</b>	<b>2 130</b>	<b>11 090</b>	<b>1 584</b>	<b>4 090</b>	<b>584</b>	<b>17 838</b>	<b>2 549</b>	<b>13 748</b>	<b>1 964</b>	
<b>TTL FOB-DDU RODOVIÁRIO</b>	<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>34 399</b>	<b>4 914</b>	<b>25 399</b>	<b>3 628</b>	<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>34 847</b>	<b>4 979</b>	<b>25 847</b>	<b>3 692</b>	

### Custo dos Atrasos

Notou-se situações em que muitos contentores permaneceram sem despacho, no porto, durante 21 dias. O impacto financeiro por contentor está salientado na Tabela 9.

Tempo Grátis no Porto 10 dias

Tempo Grátis do Contentor 5 dias

**TABELA 9: Custos de Atrasos**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Unidades Moeda	20' DRY/GP				40' DRY/GP					
		Dias		Custo Unitário		Custo por 20'		Custo Unitário		Custo por 20'	
		Livre	A Pagar	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>Áreas de Custos de Atrasos</b>											
Armazenagem no Porto	10	11	200	14	2 200	154	196	28	2 156	308	
Detenção do Contentor	5	16	200	50	3 200	800	700	100	11 200	1 600	
<b>Total de Custos</b>			<b>400</b>	<b>64</b>	<b>5 400</b>	<b>954</b>	<b>896</b>	<b>128</b>	<b>13 356</b>	<b>1 908</b>	

O risco de quaisquer atrasos para os transportadores é enorme se os atrasos ocorrerem e este elemento deverá ser eliminado de modo a que os transportadores ganhem confiança no uso do Corredor de Maputo.

Mais uma vez, os encargos acima não incluem nenhuns encargos de juros sobre o valor dos bens não recebidos, para os transportadores, e em muitos casos pagos, ou da perda directa de negócio de encomendas perdidas.

### 3.2 Avaliação do Trânsito de Exportação

Actualmente, as exportações em trânsito representam a maior parte da carga em movimento no Corredor de Maputo, da África do Sul, via Maputo, para destinos internacionais. Os mercados principais que são atractivos são os mercados orientais, tais como a China e a Índia, devido à localização geográfica e às rotas de comércio das companhias de navegação. A carga que vai para muitos dos destinos orientais é ainda, em muitos casos, baldeada em Durban para navios de carreira para a Europa, Estados Unidos e América do Sul.

O principal motor das exportações via Maputo, em vez de Durban ou outros portos sul-africanos, é a distância e, por conseguinte, os custos de transporte do produtor até Maputo, contra um porto sul-africano, visto que muitos dos outros encargos, tais como os custos portuários e de embarque, são tão competitivos como quando se embarca via África do Sul. Quando mais perto de Maputo o produtor estiver, mais longe estará de um porto sul-africano e, por conseguinte, a poupança de custos rodoviários e ferroviários justifica a acrescida complexidade inerente ao embarque por outro país com controlos e procedimentos de trânsito prescritos.

Deve notar-se que, ao despacharem por Maputo, os exportadores sul-africanos não são obrigados a prestar garantias ou seguranças e os bens devem ser levados directamente para o recinto portuário que, como tal, é considerado como uma instalação afiançada. Tal tem facilitado grandemente o movimento de carga por Moçambique, tanto por estrada como por caminho-de-ferro.

O foco deste estudo é comparar os custos para um despachante baseado em Joanesburgo, a maior área de concentração de cargas no corredor, que não seja baseado em mercadorias, tais como empresas mineiras que estão baseadas mais adiante, no corredor, em direcção a Maputo, e que têm o benefício adicional das distâncias mais curtas e, por conseguinte, custos mais baixos.

### 3.2.1 Custos de Exportação em Trânsito

#### 3.2.1.1 Pressupostos de Embarque

Mercadoria:	Equipamento Ferroviário
Valor da Mercadoria:	ZAR 250.000
Tamanho do Contentor:	20' e 40'
Tipo do Contentor:	Cargas Gerais ou Contentores Secos
Peso do Contentor:	21 m / 20' e 22 m / 40'
Recolha do Contentor:	Isando, Joanesburgo, África do Sul
Porto de Carregamento:	Durban, África do Sul Maputo, Moçambique
Porto de Descarga:	Shanghai, China
Termos de Venda:	FOB Joanesburgo para DDU, Shanghai

#### 3.2.1.2 Notas

##### Generalidades

Rande para USD	Uma TDC de 7 foi usada neste exercício
Custos em Tarifa:	Esta é SOMENTE uma indicação
Validade da Taxa:	SOMENTE Setembro de 2011

##### Encargos de Transporte

Encargos Ferroviários:	Transporte de Travessia Vazio e Cheio, CTO e custo ferroviário
Encargos Rodoviários:	Transporte de Travessia Vazio, Ordem de Transporte e custo rodoviário
Custo Rodoviário:	Nenhum fluxo bidireccional. Aplicam-se as taxas de viagem de ida e volta.

### 3.2.1.3 Custos de Trânsito de Exportação

**TABELA 10: Comparação de Custo de Trânsito de Exportação**

Porto Moeda	Durban		Maputo		MPO vs DUR		Durban		Maputo		MPO vs DUR	
	ZAR	USD										
<b>TRANSPORTE</b>												
Vazio 20'/40' Transp. de Travessia	409	58	409	58	0	0	627	90	627	90	0	0
Cheio 20'/40' Transp. de Travessia	1 005	144	1 005	144	0	0	1 515	216	1 515	216	0	0
Ordem de Transporte	80	11	80	11	0	0	80	11	80	11	0	0
Caminho-de-ferro	4 197	600	4 513	645	316	45	4 486	641	6 991	999	2 505	358
Estrada *	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500
<b>ENCARGOS FERROVIÁRIOS *</b>	<b>5 691</b>	<b>813</b>	<b>6 007</b>	<b>858</b>	<b>316</b>	<b>45</b>	<b>6 708</b>	<b>958</b>	<b>9 213</b>	<b>1 316</b>	<b>2 505</b>	<b>358</b>
<b>ENCARGOS RODOVIÁRIOS *</b>	<b>10 494</b>	<b>1 499</b>	<b>20 994</b>	<b>2 999</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>	<b>11 222</b>	<b>1 603</b>	<b>21 722</b>	<b>3 103</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>
<b>DESPACHO</b>												
Despacho de Trânsito de Fronteira	0	0	200	29	200	29	0	0	200	29	200	29
Despacho de Trânsito do Porto	0	0	700	100	700	100	0	0	700	100	700	100
<b>ENCARGOS DE DESPACHO *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>900</b>	<b>129</b>
<b>PORTO</b>												
Devidos de Carga / Porto *	1 052	150	602	86	-450	-64	2 015	301	1 078	154	-937	-134
Manuseamento de Terminal - Linha	1 073	153	945	135	-128	-18	1 586	227	1 855	265	269	38
Taxa de Scanning de Segurança	0	0	175	25	175	25	0	0	350	50	350	50
<b>ENCARGOS DO PORTO</b>	<b>2 125</b>	<b>304</b>	<b>1 722</b>	<b>246</b>	<b>-403</b>	<b>-58</b>	<b>3 601</b>	<b>527</b>	<b>3 283</b>	<b>469</b>	<b>-318</b>	<b>-45</b>
<b>LINHA - LOCAL</b>												
Taxa de Libertação do Contentor	375	54	0	0	-375	-54	515	74	0	0	-515	-74
Carta de Porte	320	46	700	100	380	54	320	46	700	100	380	54
<b>LINHA - ENCARGOS LOCAIS</b>	<b>695</b>	<b>99</b>	<b>700</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>835</b>	<b>119</b>	<b>700</b>	<b>100</b>	<b>-135</b>	<b>-19</b>
<b>LINHA - FRETE</b>												
Frete	2 450	350	2 450	350	0	0	2 940	420	2 940	420	0	0
BAF	2 555	365	2 555	365	0	0	5 110	730	5 110	730	0	0
ISPS	63	9	63	9	0	0	63	9	63	9	0	0
<b>ENCARGOS DE FRETE</b>	<b>5 068</b>	<b>724</b>	<b>5 068</b>	<b>724</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8 113</b>	<b>1 159</b>	<b>8 113</b>	<b>1 159</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TTL FOB-DDU POR FERROVIA</b>	<b>13 579</b>	<b>1 940</b>	<b>14 397</b>	<b>2 057</b>	<b>818</b>	<b>117</b>	<b>19 257</b>	<b>2 764</b>	<b>22 209</b>	<b>3 173</b>	<b>2 952</b>	<b>422</b>
<b>TTL FOB-DDU POR ESTRADA</b>	<b>18 382</b>	<b>2 626</b>	<b>29 384</b>	<b>4 198</b>	<b>11 002</b>	<b>1 572</b>	<b>23 771</b>	<b>3 409</b>	<b>34 718</b>	<b>4 960</b>	<b>10 947</b>	<b>1 564</b>

*Esta tabela reflecte: O custo elevado do transporte rodoviário pago por transporte vazio e as políticas de tarifas ferroviárias, baseado no pressuposto de que, devido ao regime de trânsito dispendioso, há pouquíssimas importações em trânsito.*

### 3.2.1.4 As 3 maiores Barreiras de Custos

#### Taxas de Viagem Rodoviária de Ida e Volta

Transporte de travessia vazio, Ordem de Transporte e Custo Rodoviário.

**TABELA 11: Taxas Rodoviárias de Viagem de Ida e Volta**

DESCRIÇÃO DOS ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP						40' SECO / GP					
		Durban		Maputo		MPO vs DUR		Durban		Maputo		MPO vs DUR	
		ZAR	USD										
<b>TRANSPORTE</b>													
Vazio 20'/40' Transp. de Travessia		409	58	409	58	0	0	627	90	627	90	0	0
Ordem de Transporte		80	11	80	11	0	0	80	11	80	11	0	0
Estrada		9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500
<b>Encargos Rodoviários</b>		<b>9 489</b>	<b>1 356</b>	<b>19 989</b>	<b>2 856</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>	<b>9 707</b>	<b>1 387</b>	<b>20 207</b>	<b>2 887</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>

Contudo, isto será reduzido para uma taxa competitiva se houverem fluxos bidireccionais como demonstrado na Tabela 11.

**TABELA 12: Taxas Rodoviárias Padrão**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP						40' SECO / GP					
		Durban		Maputo		MPO vs DUR		Durban		Maputo		MPO vs DUR	
		ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>TRANSPORTE</b>													
Vazio 20'/40' Transp. de Travessia		409	58	409	58	0	0	627	90	627	90	0	0
Ordem de Transporte		80	11	80	11	0	0	80	11	80	11	0	0
Estrada		9 000	1 286	9 750	1 393	750	107	9 000	1 286	9 750	1 393	750	107
<b>Encargos Rodoviários</b>		<b>9 489</b>	<b>1 356</b>	<b>10 239</b>	<b>1 463</b>	<b>750</b>	<b>107</b>	<b>9 707</b>	<b>1 387</b>	<b>10 457</b>	<b>1 494</b>	<b>750</b>	<b>107</b>

#### Taxas de Transporte Ferroviário

Há uma pequena diferença nas taxas para contentores de 20'. Visto que a maioria das exportações da África do Sul são em contentores de 20', a diferença de taxa não tem um impacto tão pesado nas exportações como tem nas importações.

**TABLE 13: Taxas de Transporte Ferroviário**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP						40' SECO / GP					
		Durban		Maputo		MPO vs DUR		Durban		Maputo		MPO vs DUR	
		ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>TRANSPORTE</b>													
Vazio 20/40' Transp. de Travessia		409	58	409	58	0	0	627	90	627	90	0	0
Ordem de Transporte		80	11	80	11	0	0	80	11	80	11	0	0
Estrada		4 197	600	4 513	645	316	45	4 486	641	6 991	999	2 505	358
<b>Encargos Rodoviários</b>		<b>4 686</b>	<b>669</b>	<b>5 002</b>	<b>715</b>	<b>316</b>	<b>45</b>	<b>5 193</b>	<b>742</b>	<b>7 698</b>	<b>1 100</b>	<b>2 505</b>	<b>358</b>

### Taxas de Despacho de Trânsito

Adicionalmente ao processo de despacho sul-africano há um processo alfandegário na fronteira e no porto de saída, em Moçambique, onde os agentes são obrigados a processar a documentação. Com eficiências melhoradas, tempo reduzido e volumes acrescidos, acreditamos que estes custos possam ser reduzidos.

**TABELA 14: Taxas de Despacho de Trânsito**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP						40' SECO / GP					
		Durban		Maputo		MPO vs DUR		Durban		Maputo		MPO vs DUR	
		ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>DESPACHO</b>													
Despacho de Trânsito de Fronteira		0	0	200	29	200	29	0	0	200	29	200	29
Despacho de Trânsito de Porto		0	0	700	100	700	100	0	0	700	100	700	100
<b>ENCARGOS DE DESPACHO *</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>900</b>	<b>129</b>

### 3.2.2 Tempo de Trânsito da Exportação em Trânsito

Exportar via Maputo, em vez de por Durban, tem vantagens de tempo de trânsito, especialmente para as empresas mais perto de Maputo do que de Durban. Contudo, ao mesmo tempo que se indica o caminho-de-ferro como uma comparação, a realidade é que ainda não há um serviço ferroviário confiável, para carga contentorizada, entre Joanesburgo e Maputo. Isto pode ser atribuído também como uma das razões de dificilmente haver algum fluxo bidireccional de tráfego.

**TABELA 15: Comparação de tempo de Trânsito de Exportação em Trânsito**

DESCRIÇÃO DO TRABALHO	DURBAN		MAPUTO		MPO vs DUR	
	Dias		Dias		Dias	
Modo	Ferroviário	Rodoviário	Ferroviário	Rodoviário	Ferroviário	Rodoviário
<b>TEMPO DE TRANSPORTE</b>						
Ordem de Terminal de Contentores	0	0	0	0	0	0
Tempo de Espera Ferroviária	0	0	0	0	0	0
Trânsito	2	1	3	2	1	1
<b>TEMPO DE TRANSPORTE</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TEMPO DE DESPACHO</b>						
Despacho de Trânsito no Porto	0	0	3	3	3	3
Despacho de Trânsito na Fronteira	0	0	1	1	1	1
<b>TEMPO DE DESPACHO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>TEMPO NO PORTO</b>						
Tempo do Scanning de Segurança	0	0	1	1	1	1
<b>TEMPO NO PORTO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>LINHA - TEMPO LOCAL</b>						
Libertação de Exportação	0	0	0	0	0	0
<b>TEMPO DO RAMAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>LINHA - TEMPO DE FRETE</b>						
Tempo de Trânsito Oceânico	32	32	31	31	-1	-1
<b>TEMPO DE FRETE</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>
<b>TEMPO TOTAL DE TRÂNSITO</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

### 3.2.2.1 As 3 Maiores Barreiras de Tempo à Exportação

#### Nenhum Pré-Despacho de Carga

O processo de despacho só pode começar quando os contentores chegam ao porto. O despacho leva até 3 dias para ser obtido.

#### Processo de Scan de Segurança

A inspeção não intrusiva (scan) de carga para efeitos de segurança é um processo separado e apenas pagamentos em dinheiro são aceites. Os agentes devem pagar e obter um selo para cada contentor scanado antes que a libertação tenha lugar.

Presentemente, nenhum agente é autorizado a operar por conta corrente, por isso é um processo físico e uma transacção a dinheiro por contentor. Automatizar os pagamentos através de pagamentos bancários electrónicos, mesmo possivelmente através do SJUE, ou ter contas correntes com agentes grandes, para facilitar o processo, é recomendável.

### **Tempo de Trânsito na Fronteira**

Deve ser considerado um dia adicional ao processo para despacho de trânsito e processos de fronteira. Isto é agravado ainda mais pelos horários de abertura e de encerramento da fronteira. Muitos destes desafios serão tratados quando uma fronteira de paragem única, aberta 24 horas, estiver operacional, o que reduzirá o tempo necessário significativamente.

#### **3.2.3 Complexidade da Exportação em Trânsito**

Na tabela abaixo, o valor zero corresponde a um processo ou função não complexa, e o valor 1 a um processo complexo .

Em termos de exportações, embora haja processos de trânsito inerentes que requerem tempo adicional e complexidade acrescida, as pequenas diferenças são desvalorizadas pelos factores de custo, como os custos de transporte rodoviário para as empresas que estão mais perto de Maputo em termos de distância.

O próprio caminho-de-ferro torna o processo imediatamente mais longo e adiciona complexidade e risco visto que o serviço ainda é irregular e não fiável. Há uma mudança de operadores e locomotivas no Corredor de Maputo, na fronteira, entre a Transnet e os CFM e vice-versa. Para além disso, os procedimentos alfandegários necessários para movimentos de contentores vazios entre os países adiciona atrasos em termos de tempo, quando se coloca contentores de Maputo para a África do Sul.

**TABELA 16: Indicador de Complexidade de Exportação em Trânsito**

TASK DESCRIPTION	DURBAN		MAPUTO	
	Pontuação de Complexidade Ferroviário	Rodoviário	Pontuação de Complexidade Ferroviário	Rodoviário
<b>Complexidade de Transporte</b>				
Modo	1	0	1	1
<b>Complexidade de Transporte</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Complexidade de Despacho</b>				
Despacho no Porto	0	0	1	1
Despacho de Trânsito de Fronteira	0	0	1	1
<b>Complexidade de Despacho</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Complexidade do Porto</b>				
Scanning de Segurança	0	0	1	1
<b>Complexidade do Porto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Linha - Complexidade Local</b>				
Nenhuma	0	0	0	0
<b>SL Complexidade de Ramal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Linha - Complexidade de Frete</b>				
Nenhuma	0	0	0	0
<b>SL Complexidade de Frete</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Complexidade TOTAL de Trânsito</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

### 3.2.4 Impactos Financeiros da Exportação em Trânsito

A Tabela 17 salienta todos os custos adicionais que são aplicados quando se embarca carga para a África do Sul via Maputo.

Para além disso, quando há atrasos no embarque ou na cadeia de transporte são incorridos custos na forma de armazenagem no porto, demora de permanência de camiões e detenção de contentores. Estes custos colocam um risco sério para os transportadores, visto que eles cobram numa base diária e, em muitos casos, podem tornar os bens transportados comercialmente inviáveis uma vez que tenham sido sujeitos a custos adicionais em resultado de atrasos.

Incluídos na Tabela 17 estão os custos seguintes:

Custos de detenção de camiões: 1 dia de atraso custa ZAR 4500 ou USD 643

Detenção de contentor: 1 dia custa ZAR 350 ou USD 50

Custos de armazenagem no porto: 1 dia de armazenagem por contentor é de ZAR 98 ou USD 14/28

Os custos indirectos para os transportadores, em termos de atrasos, são muito difíceis de calcular, mas são consideráveis, especialmente quando tem de ser obtido financiamento para comprar bens e que não pode ser recuperado até que os bens sejam vendidos.

**TABELA 17: Impactos Financeiros da Exportação em Trânsito**

DESCRIÇÃO DE ENCARGOS	Porto Moeda	20' SECO / GP						40' SECO / GP					
		Durban		Maputo		MPO vs DUR		Durban		Maputo		MPO vs DUR	
		ZAR	USD										
<b>TRANSPORTE</b>													
Diferencial Ferroviário		3 822	546	4 513	645	691	99	4 090	584	6 991	999	2 901	414
Diferencial Rodoviário		9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500	9 000	1 286	19 500	2 786	10 500	1 500
Tempo de espera do Camião		0	0	4 500	643	4 500	643	0	0	4 500	643	4 500	643
<b>ENCARGOS FERROVIÁRIOS</b>		<b>3 822</b>	<b>546</b>	<b>4 513</b>	<b>645</b>	<b>691</b>	<b>99</b>	<b>4 090</b>	<b>584</b>	<b>6 991</b>	<b>999</b>	<b>2 901</b>	<b>414</b>
<b>ENCARGOS RODOVIÁRIOS</b>		<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>19 500</b>	<b>2 786</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>	<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>19 500</b>	<b>2 786</b>	<b>10 500</b>	<b>1 500</b>
<b>DESPACHO</b>													
Encargos de Fiança / Despacho		0	0	900	129	900	129	0	0	900	129	900	129
<b>ENCARGOS DE DESPACHO *</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>129</b>	<b>900</b>	<b>129</b>
<b>ENCARGOS DO PORTO</b>													
Armazenagem no Porto		0	0	98	14	98	14	0	0	196	28	196	28
Scanning		0	0	175	25	175	25	0	0	350	50	350	50
<b>ENCARGOS DO PORTO</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>273</b>	<b>39</b>	<b>273</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>546</b>	<b>78</b>	<b>546</b>	<b>78</b>
<b>LINHA - LOCAL</b>													
Libertação do Contentor		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>LINHA - ENCARGOS LOCAIS</b>		<b>0</b>	<b>0</b>										
<b>LINHA - FRETE</b>													
Detenção (por dia)		0	0	350	50	350	0	0	0	700	100	700	100
<b>ENCARGOS DE FRETE</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>350</b>	<b>50</b>	<b>350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>700</b>	<b>100</b>	<b>700</b>	<b>100</b>
<b>TTL FOB-DDU FERROVIÁRIO</b>		<b>3 822</b>	<b>546</b>	<b>6 036</b>	<b>862</b>	<b>2 214</b>	<b>266</b>	<b>4 090</b>	<b>584</b>	<b>9 137</b>	<b>1 305</b>	<b>5 047</b>	<b>721</b>
<b>TTL FOB-DDU RODOVIÁRIO</b>		<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>21 023</b>	<b>3 003</b>	<b>12 023</b>	<b>1 668</b>	<b>9 000</b>	<b>1 286</b>	<b>21 646</b>	<b>3 092</b>	<b>12 646</b>	<b>1 807</b>

### Custo de Atrasos

Em certas ocasiões notou-se que um grande número de contentores permaneceu sem despacho no porto até 21 dias. O impacto financeiro por contentor é destacado na Tabela 9.

Tempo Livre no Porto 10 dias

Tempo Livre do Contentor 7 dias

**TABELA 18: Custo dos Atrasos**

DESCRIÇÃO DOS ENCARGOS	Unidades Moeda	20' DRY/GP				40' DRY/GP					
		Dias		Custo Unitário		Custo por 20'		Custo Unitário		Custo por 20'	
		Grátis	A Pagar	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD	ZAR	USD
<b>Áreas de Custos de Atrasos</b>											
Armazenagem no Porto		10	11	200	14	2 200	154	196	28	2 156	308
Detenção do Contentor		7	14	200	50	2 800	700	700	100	9 800	1 400
<b>Custos Totais</b>				<b>400</b>	<b>64</b>	<b>5 000</b>	<b>854</b>	<b>896</b>	<b>128</b>	<b>11 956</b>	<b>1 708</b>

Estes tipos de custos adicionais tornam extremamente arriscado para os transportadores considerarem o corredor visto que quaisquer atrasos podem resultar em perdas para a empresa.

### 3.3 Avaliação da Baldeação (Transshipment)

O porto de Maputo não baldeia nenhuma carga contentorizada. Os contentores eram baldeados no porto anteriormente, mas esta prática foi interrompida quando a fiança do porto para a baldeação foi retirada.

Alguns dos factores principais que contribuíram para a perda de baldeações a favor de Durban têm sido os seguintes:

- O Porto de Maputo não é afiançado para baldeação

- A garantia de trânsito para baldeação em navios entre portos moçambicanos
- Procedimentos de Despacho

  - A carga de Trânsito de Importação despachada no primeiro porto de chegada e não no último porto

  - A carga de Trânsito de Exportação despachada no último porto de saída e não no primeiro porto

- Tempo despendido para despachar e obter certificados

- Os manifestos de carga impressos ainda devem ser apresentados em quadruplicado às partes seguintes: Alfândegas, Autoridade Tributária, Porto (DPW) e Kudumba

A carga de baldeação é essencial para as linhas de navegação, para ganharem economias de escala de modo a que os serviços directos se tornem financeiramente viáveis e sustentáveis.

Para os portos, a carga de baldeação dá um rendimento de base estável com carga que pode ser gerida como a carga está no terminal e os navios de ligação geralmente conhecidos antecipadamente.

A perda de carga de baldeação, para o porto de Maputo, não é apenas em termos de rendimento, mas também a perda de volume potencial de escala que poderia ter sido gerado e a atracção de navios de importação e de exportação para escalarem o porto.

Quando a carga contentorizada entra num porto, a bordo de um navio, e está destinada a ser despachada noutro navio, sem deixar o recinto portuário, o recinto portuário deve ser considerado uma zona afiançada ou controlada pelas alfândegas, visto que, com a sua segurança inerente, o risco de os contentores entrarem no mercado local, para consumo, é muito baixo.

Recomenda-se, ainda, que a baldeação de bens seja isenta no último porto de destino e que nenhuma garantia adicional seja exigida.

De modo a haver controlo pelas alfândegas, uma área de baldeação designada é recomendada para o porto, para facilitar o processo e assegurar o controlo completo sem que as companhias de navegação tenham de apresentar garantias e gerir processos de exoneração de carga a ser baldeada via Maputo.

### 3.4 Impacto Financeiro para Moçambique

#### Competitividade do Porto de Maputo

O desenvolvimento do Porto de Maputo depende da carga em trânsito para aumentar os volumes.

Sem um fluxo bidireccional de carga de trânsito no corredor, a implementação do plano director do porto, de 20 anos, com investimentos previstos de USD 1 Bilião, poderá ser condicionado em algumas áreas porque, sem as toneladas de importação em trânsito para a África do Sul, o crescimento previsto não se materializará e pode resultar em que o todo do plano director do porto não seja economicamente viável.

A carga de baldeação deve obter volumes de escala para atrair companhias de navegação directas para o porto.

#### Impacto na Economia de Moçambique

##### Perda de Receitas

- A carga de baldeação foi interrompida, uma perda de receitas para a economia
- Os fluxos de carga de trânsito de importação são inibidos por requisitos de fiança
  - Poucos navios escalam Maputo
  - Menos receitas são obtidas
  - Poucos empregos estão disponíveis
  - Menos colecta de impostos é obtida do porto, caminho-de-ferro e estrada e de indústrias relacionadas
  - Menos empregos significam que menos impostos individuais são pagos
  - Menos investimento na economia
  - Menos melhoria da economia de Moçambique e dos países que serve

#### Impacto Financeiro – Exemplo de Receitas de Navios

Como exemplo, os lucros e a distribuição de lucros de um embarque de trânsito canalizado via Maputo foi usado. O lucro do navio foi distribuído para determinar a percentagem a ser contribuída para a economia moçambicana.

As receitas potenciais <sup>10</sup> que podem ser adicionadas à economia, com o aumento de escalas de navios, foram incluídas para um adicional de 10, 20 e 30 navios.

---

<sup>10</sup> Rui Santana Afonso – MPDC 2010

## **Impacto Financeiro – Investimento em Risco**

O Plano Director do Porto de Maputo <sup>11</sup>, para aumentar de 12 milhões de toneladas em 2011 para 48 milhões de toneladas, depende também da carga de trânsito para a sua implementação.

- Investimento Directo USD 1 bilião em 20 anos
- Novos Empregos no Porto + 450 pessoas + USD 1.755 milhões por ano
- Empregos Indirectos + 1.800 pessoas + USD 4.680 milhões por ano

Um fluxo de carga bidireccional é crítico para o sucesso do Porto de Maputo e do Corredor de Maputo.

## **Falta de Capitalização de Capital**

O governo de Moçambique e os parceiros privados despenderam uma quantidade de dinheiro enorme na reabilitação da infra-estrutura do Corredor de Maputo.

Tal inclui o porto, os caminhos-de-ferro, estradas e fronteiras, que foram melhorados e que têm de ser mantidos continuamente a um custo considerável.

De modo a capitalizar os activos, desbloquear os constrangimentos no corredor, é essencial para desbloquear o potencial de crescimento.

## **3.5 Recomendações de Revisão de Legislação, Processos e Procedimentos sob uma Perspectiva de Facilitação de Comércio**

### **3.5.1 Fianças e Garantias**

#### **Aplicação de Fiança em Moçambique**

A aplicação de fianças não é uniforme em Moçambique e recomenda-se que esteja alinhada em todos os portos.

#### **Importações em Trânsito**

Para os países do interior que são servidos por Moçambique, recomenda-se que a legislação esteja alinhada com as melhores práticas dos padrões de trânsito para facilitar o movimento de trânsito de bens no menor tempo e custo possíveis.

---

<sup>11</sup> MPDC, Plano Director 2010 para 20 anos

Contudo, se o Porto de Maputo quiser competir com Durban, em carga de Joanesburgo, a aplicação da fiança terá de ser revista mais sob uma perspectiva comercial do que puramente de uma perspectiva alfandegária de trânsito, visto que será extremamente difícil convencer os transportadores a adicionarem custos e constrangimentos de fluxos de caixa para usarem o corredor.

Este não é um caso isolado, como Walvis Bay, na Namíbia, que também é afectado pelo mesmo constrangimento, visto que os transportadores sul-africanos não estão sujeitos a qualquer regime de trânsito quando despacham via portos sul-africanos ou outros custos adicionais como resultado.

Se o serviço ferroviário fosse afiançado e fiável, eliminaria muitos dos requisitos. Contudo, sem um tráfego de carga bidireccional, o serviço ferroviário também não funcionará visto que os volumes e as economias de escala têm de fazer serviços ferroviários economicamente viáveis.

A redução / eliminação da fiança alfandegária deve ser considerada como benefício para os operadores económicos aprovados.

### **Baldeações de Trânsito no Porto de Maputo**

Uma grande barreira à baldeação em Maputo é que o porto não é considerado como área controlada pelas alfândegas e as linhas de navegação têm de apresentar fianças para carga a ser baldeada.

As limitações de valor de fiança e o mecanismo de dedução de fiança baseado no valor CIF, conjugados com uma libertação em 10 dias após a exoneração, tornam a baldeação em Maputo onerosa e cara.

Recomenda-se que uma área do porto seja designada para baldeações, de navio para navio, de carga que não deixa o recinto do porto. Esta área deve ser designada como uma zona designada das alfândegas onde as garantias físicas não são exigidas dado o baixo risco da carga entrar no mercado local para consumo.

### **Baldeações de Trânsito em navios entre os portos moçambicanos**

A carga em trânsito entre portos moçambicanos deve ser afiançada. Visto que a carga está a bordo de um navio que transita entre portos, as garantias não deviam ser exigidas.

A baldeação de bens deve ser exonerada no último porto de destino sem exigência de garantia adicional.

### Exonerações de Garantias para Meios de Transporte

- Caminho-de-ferro a ser exonerado de garantia
- Porto a ser exonerado de garantia para baldeações de navio para navio
- Nenhuma fiança para carga em trânsito por navio entre portos moçambicanos
- Transportadores rodoviários afiançados devem ser estabelecidos
- Avaliação de Risco de Carga. Exonerações para Risco Baixo
- A carga de importação em trânsito, corrente e potencial, foi identificada e categorizada em bens de risco baixo, médio e alto.
- Introdução da gestão de risco com base no cumprimento pelos operadores económicos aprovados.
- **Os bens que não constituem risco para a economia moçambicana devem ser autorizados a transitar exonerados de garantias em conformidade com a tabela abaixo**

DESCRIÇÃO DA CARGA	RISCO	DESCRIÇÃO DO RISCO
Cimento ensacado, por estrada e caminho-de-ferro	Alto	Fácil de roubar e difícil de controlar
Fertilizantes ensacados, por estrada e caminho-de-ferro	Alto	Fácil de roubar e difícil de controlar
Arroz ensacado, por estrada	Alto	Fácil de roubar e difícil de controlar
Cimento	Alto	Fácil de roubar e difícil de controlar
Óleo de Cozinha	Alto	Fácil de roubar e difícil de controlar
Milho	Alto	Fácil de roubar e difícil de controlar
Açúcar	Alto	Fácil de roubar e difícil de controlar
Veículos	Alto	Mercadoria de alto risco de roubo
Fertilizantes	Médio	Fácil de roubar e difícil de controlar
Farinha de Milho	Médio	Fácil de roubar e difícil de controlar
Produtos Petrolíferos	Médio	Fácil de roubar e difícil de controlar
Veículos Usados	Médio	Se selado em contentores sob supervisão das alfândegas, o risco é baixo
Citrios	Baixo	Difícil de roubar porque está em contentores especiais
Coke	Baixo	Não é uma mercadoria que seja roubada
Carga contentorizada, por estrada e caminho-de-ferro	Baixo	Selada em contentores e verificada tanto no porto como na fronteira
Ferrocromo	Baixo	Não é uma mercadoria que seja roubada
Metcoke	Baixo	A única aplicação é para uso em fundições de ferrocromo
Melaços a granel, por estrada	Baixo	Não é uma mercadoria que seja roubada
Granulados de monofosfato de amónio	Baixo	Fertilizante – só é adequado quando misturado com outros produtos
Petróleo a granel, por estrada e caminho-de-ferro	Baixo	Não é uma mercadoria que seja roubada
Granulados de sódio-fosfato de amónio	Baixo	Fertilizante – só é adequado quando misturado com outros produtos
Canos / tubos de ferro, por estrada	Baixo	Muito pesados, requerem maquinaria para descarga, bem seguros nos camiões
Enxofre	Baixo	Apenas usado no fabrico de cobre nas minas de cobre e
Enxofre	Baixo	Não é uma mercadoria que seja roubada
Enxofre a granel	Baixo	Não é uma mercadoria que seja roubada
Ureia	Baixo	Fertilizante – só é adequado quando misturado com outros produtos

### Período de validade dos Regulamentos da DGA

Presentemente, os regulamentos da DGA são válidos numa base de embarque por embarque. Isto adiciona tempo e complexidade à carga que está a ser importada para efeitos de trânsito.

Recomenda-se que as regulamentações sejam válidas por um período de um ano após a emissão, sendo, assim, necessário dar continuidade ao processo de despacho normal sem ser necessário dar passos adicionais.

### **Custos e Cálculo de Fiança Única**

Este custo é o único grande inibidor do fluxo bidireccional de carga em trânsito.

Ao longo deste exercício, foram recebidos muitos modos de calcular os encargos de uma garantia única, cada um diferente dos outros. Uma vez que a nova legislação esteja em vigor, é aconselhável que esteja disponível, para a indústria, um cálculo de custos de tarifa de trânsito e de garantia, para assegurar que nenhuma confusão posterior exista.

Também se recomenda que todos os encargos estejam alinhados com as melhores práticas de custos e procedimentos globais.

### **Custos e Cálculos de Garantia Global**

Foi estabelecido que um montante de garantia global não é suficientemente alto para suportar o volume de negócio.

Isto foi abordado extensivamente na análise legal efectuada.

### **Mecanismo de Dedução de Fiança**

#### **O valor de Risco e não o valor CIF a ser deduzido do montante de referência da garantia apresentada.**

Presentemente, uma vez que a garantia tenha sido apresentada e um frete vá ser transportado, o valor CIF dos bens é deduzido do montante da garantia. Isto significa que as garantias são usadas rapidamente.

Recomenda-se que o Valor de Risco seja usado para reduzir os montantes de garantia, visto que são os direitos e o IVA que estão em risco e não o valor dos bens.

### **Garantia para cobrir bens em trânsito**

- Actualmente as garantias são reduzidas com base nos embarques e não com base nos bens em trânsito no momento. Por conseguinte, se um volume maior de contentores é recebido e estes forem transportados em fases, o total do embarque tem de ser garantido.
- Recomenda-se que as garantias sejam exigidas para bens em trânsito e não para a totalidade do embarque.

### **Tempo e Custo da Desoneração**

O processo de desoneração actual e a libertação dos pagamentos de fianças, uma vez que as desonerações colocam sérios desafios aos transportadores. As fianças são libertadas 10 dias depois que os documentos carimbados sejam submetidos e aprovados.

O Sistema da Janela Única Electrónica irá ser muito útil para apoiar o sistema de desoneração e assegurará que as fianças sejam libertadas imediatamente quando os camiões atravessarem a fronteira. O novo prazo limite recomendado para a libertação das fianças é de 2 dias a partir da exoneração.

Tarefas complicadas que consomem tempo, tais como ir para a fronteira para ter os documentos carimbados e fluxos erráticos de retorno de documentos serão eliminados quando o Sistema de Janela Única Electrónica estiver em uso.

Presentemente, uma recomendação para revisão da legislação é para permitir que os CFM transportem documentos alfandegários das fronteiras para Maputo, via caminho-de-ferro, numa tentativa de acelerar o movimento físico de documentos, de modo a que as fianças sejam libertadas e a carga flua suavemente.

Também se recomenda que os encargos de exoneração de cargas em trânsito estejam alinhados com os padrões globais para que nenhuns encargos ou atrasos desnecessários sejam impostos às cargas em trânsito.

## **3.5.2 Submissões de Manifestos de Companhias de Navegação & Pré-Despacho**

### **Manifesto da Companhia de Navegação**

#### **Submissão do Manifesto de Importação**

Para qualquer navio que chegue a Maputo, em ou depois de 1 de Julho de 2011, as companhias de navegação podem apresentar os manifestos de carga antes da chegada do navio e já não é necessário que o comandante do navio apresente os mesmos aquando da chegada do navio a Maputo.

### **Datas Limite para Submissão**

- Qualquer navio de contentores que entre em Maputo, quando o seu último porto de escala tenha sido de uma origem que não a África do Sul, devido ao seu trânsito curto, os manifestos de carga podem ser apresentados 3 dias antes da chegada do navio a um porto moçambicano.
- Qualquer navio de contentores que entre num porto moçambicano quando o último porto de escala tenha sido um porto sul-africano, o processo actual de apresentação dos manifestos de carga aquando da chegada do navio permanece como está.

### **Submissão de Cópias Impressas em Quadruplicado**

Os manifestos de carga impressos ainda devem ser apresentados em quadruplicado às partes seguintes: Alfândegas, Autoridade Tributária, Porto (DPW) e Kudumba.

É altamente recomendado que o Sistema de Janela Electrónica Única seja usado no futuro para eliminar a necessidade de submissões de cópias impressas, no futuro.

### **Submissão Parcial do Manifesto**

As informações usadas para compilar manifestos são obtidas dos exportadores. Se as informações não forem recebidas de 1 em cada 100 exportadores, o manifesto inteiro fica retido.

De modo a não atrasar todos os exportadores, é recomendado que a submissão parcial do manifesto seja permitida e que os correctores de manifestos sejam habituados a corrigir ou adicionar quaisquer informações quando a submissão parcial do manifesto seja feita.

## **Manifesto de Exportação**

Presentemente, os manifestos devem ser submetidos antes que os navios zarpem. Os exportadores têm 3 dias depois de o navio zarpar para submeterem as instruções de embarque às linhas de navegação. Estas informações são necessárias para o manifesto.

É recomendado que os manifestos de exportação sejam submetidos até 3 dias depois de o navio zarpar para assegurar que as informações sejam tão exactas quanto possível.

## **Despacho e Pré-Despacho**

### **Pré-Despacho de Carga**

Todos os processos necessários devem ter lugar antes da chegada do navio ao porto de modo a que a carga esteja disponível imediatamente após o navio ter concluído a descarga a ser transportada para o utilizador final.

O pré-despacho deve ser aplicado aos procedimentos de trânsito de fronteira e aos procedimentos do porto em todos os modos.

### **Despacho de Carga**

Transportador conhecido / operador económico autorizado, conceito a ser introduzido

Na África do Sul, aos transportadores são emitidos números de referência única que os identificam perante as alfândegas. Do mesmo modo que as mercadorias podem ser categorizadas numa base de risco, assim o podem ser os transportadores, o que permite aos legítimos operadores gozarem do fluxo livre dos bens.

### **O despacho pode ser feito com cópias de documentos de apoio originais, a menos que haja um rebate de direitos**

O processo de obtenção de um conhecimento de embarque, seu envio para os bancos, para verificação, no caso de terem sido emitidas cartas de crédito, e enviar os documentos por correio para o destino, para despacho, consome

tempo. Especialmente quando tempos de trânsito curtos são aplicáveis, enviar os documentos originais para o destino a tempo de evitar penalizações é frequentemente impossível.

Na África do Sul, o despacho de carga tem lugar electronicamente com base em cópias de documentos originais. Somente quando os certificados de rebate de direitos forem relevantes, os originais são exigidos.

Os documentos originais podem ser exigidos a qualquer momento se as alfândegas desejarem verificá-los no caso de surgir alguma suspeita de qualquer natureza.

### **Guias de Remessa e emissões de telexes podem ser aceites pelas Alfândegas**

As Guias de Remessa são essencialmente Conhecimentos de embarque não-negociáveis e são usadas entre as partes que se confiam entre si para facilitar os onerosos requisitos e regulamentos legais inerentes aos conhecimentos de embarque e são documentos expressos. Estes são reconhecíveis legalmente e deveriam ser aceites como meios de fazer negócio em Moçambique.

Uma mensagem de telex é quando a linha de navegação, na origem, detém o conhecimento de embarque original e envia uma 'mensagem de telex' para o escritório do destino a confirmar que têm o conhecimento de embarque em seu poder e a autorizar a libertação da carga para o consignatário. Este é o meio mais rápido de obter a libertação e elimina a necessidade de postalizar os documentos para efeitos de despacho, bem como salvaguarda que o original do conhecimento de embarque seja perdido ou chegue tarde.

As companhias de navegação não podem libertar carga sem prova de que todos os encargos alfandegários e outros encargos tenham sido obtidos e pagos pelo que este é um mecanismo bom para uso para efeitos de despacho.

### **Local do Despacho**

Presentemente, a carga de importação tem de ser despachada no primeiro porto de entrada ou a carga tem de seguir afiançada até ao destino final.

A carga de exportação é despachada no porto final de saída e não no primeiro porto de saída, o que significa que os contentores em trânsito têm de transitar afiançados entre os portos.

Recomenda-se que o despacho de bens tenha lugar no porto ou no local de destino finais dos bens para importações e no primeiro porto de saída para exportações, o que é normalmente determinado pela localização do transportador.

### 3.5.3 Recomendações para Revisão do Processos e Procedimentos

#### **A indústria abarca o Sistema de Janela Electrónica Única a ser operado em breve pela ATM**

Todos os esforços deverão ser feitos para levar a indústria a aderir e implementar o Sistema de Janela Única Electrónica logo que possível. Tal resolverá instantaneamente muitos dos desafios do processo e dos procedimentos que são enfrentados, principalmente em relação a fianças e processos de exoneração que são uma barreira chave ao comércio no corredor.

Recomenda-se que a MCLI envie um boletim de notícias para os parceiros do corredor, solicitando que os membros relevantes se comprometam com estratégias de implementação e estabeleçam datas limite para implementação, em consulta com a equipa do Sistema de Janela Única.

Outra consideração poderia ser a MCLI estabelecer um Grupo de Trabalho de Foco dos Parceiros no Sistema de Janela Única, muito idêntico aos Grupos de Trabalho de Foco de Navegação, Alfândegas e Fronteira constituídos no início da MCLI para facilitarem o processo de implementação. Este grupo poderia prestar assistência com experiência de implementação, erros dos sistemas e tratar de quaisquer barreiras encontradas durante o desenrolar da indústria.

#### **Taxas de Inpeccao nao intrusiva (Scan) de Segurança (Kudumba) a serem pagas electronicamente**

O scan de carga para efeitos de segurança é um processo separado e somente pagamentos em dinheiro são aceites. Os agentes devem pagar e obter um selo para cada contentor inspeccionado antes que a libertação tenha lugar.

Presentemente, nenhum agente está autorizado a operar por conta corrente, portanto é um processo físico separado e uma transacção a dinheiro. Recomenda-se ter os pagamentos automatizados e ter contas correntes com os maiores agentes para facilitar o processo.

Embora eu compreenda que as investigações foram feitas no respeitante ao Porto de Maputo ou a companhias de navegação que cobram esta taxa em nome dos transportadores, para facilitar o processo, a conclusão das investigações é que isto não é possível.

A recomendação seria que os pagamentos fossem possíveis por via do Sistema de Janela Única com pagamentos electrónicos.

### **Facilitar os procedimentos de trânsito de importação, exportação e baldeação**

- Com o objectivo de atrair volume adicional de importação, exportação e baldeação para o porto, uma racionalização dos processos e procedimentos seria exigida.
- Para competir com Durban, a carga teria de ser descarregada, despachada, enviada por caminho-de-ferro, despachada na fronteira e entregue em City Deep dentro de 5 dias a partir da chegada do navio. Recomenda-se que isto seja usado como alvo quando os procedimentos forem implementados.

### **Despacho de Contentores Vazios**

Quando os contentores tiverem de ser evacuados vazios de Moçambique, os documentos de despacho requerem a quantidade de contentores e não o número do contentor.

Recomenda-se que os números dos contentores sejam usados pois a reconciliação torna-se problemática.

### **Despacho de Contentores Vazios em Trânsito**

- Os procedimentos que envolvem a libertação de contentores vazios a serem posicionados na África do Sul e a retornarem a Maputo, para embarque, consomem tempo.
- Recomenda-se que isto seja revisto para encorajar a recolha de contentores de Maputo, criando assim um fluxo bidireccional, em vez de os contentores serem recolhidos na África do Sul e embarcados via Maputo.

### **Procedimentos de exoneração a serem melhorados**

- Os procedimentos que envolvem isenções serão abordados pelo Sistema de Janela Única. Isto também foi tratado na secção de legislação deste relatório.

### 3.5.4 Outras Recomendações

#### Negociação de taxas ferroviárias de 40' com a Transnet e os CFM

- A maioria das importações para a África do Sul é em contentores de 40'. Há uma diferença significativa de custo entre as taxas de Durban e Maputo (ZAR 2.500 ou USD 350 / 40').
- Em si mesmo, isto pode tornar-se num entrave para o sucesso do Corredor de Maputo e precisaria de ser resolvido para que Maputo possa competir, em custos, com Durban.
- A Área de Baldeação de Trânsito Controlada pelas Alfândegas alocou uma zona no porto para baldeação de carga em trânsito, por isso tal pode ser gerido de uma perspectiva de alfândegas sem que sejam exigidas garantias.
- A baldeação de carga providencia volume de escala de linhas de navegação bem como um rendimento de base para o porto.
- De modo a aumentar os volumes, encorajar escalas adicionais de navios e criar volumes de escala, recomenda-se que o Porto de Maputo desenvolva uma estratégia em torno das oportunidades de baldeação.

#### Tarifas Publicadas

Um conjunto completo de tarifas para todas as áreas de operação seja publicado. Isto será útil para evitar a confusão que existe actualmente no mercado no respeitante a taxas relativas a custos e cálculos de fianças.

#### Foco de Operação de Fronteira

Envolvimento contínuo com os departamentos dos postos de fronteira de ambos os países para se prolongar os horários de despacho de fretes, das 6:00 horas às 22:00 horas para um processo de despacho de 24 horas, de modo a otimizar os melhoramentos obtidos através da estrada de desvio de passagem de frete, onde já operamos, nos princípios de OSBP de ambos os países, despachando-se o frete conjuntamente no território de cada um.

## **Manual de Procedimentos**

A adopção do manual de procedimentos é feita em conjunto com o Sistema de Janela Electrónica Única.

É imperativo que todo o foco da indústria esteja centrado na implementação e desenrolar do sistema, o que terá procedimentos relacionados que devem ser endossados.

## **CAPÍTULO 4: COMENTÁRIOS E RECOMENDAÇÕES DE REVISÃO DA LEGISLAÇÃO**

### **4.1 O Regime de Trânsito em Moçambique**

A legislação de trânsito aduaneiro actualmente em vigor na República de Moçambique foi aprovada pelo Diploma Ministerial nº 10/2002 de 30 Janeiro, que aprova o Regulamento dos Trânsitos Aduaneiros (RTA), e revoga o Diploma Ministerial nº 94/2000 de 2 de Agosto e todas as disposições contrárias ao mesmo.<sup>12</sup>

Em termos do Artigo 4 do Preâmbulo do RTA, o RTA “entra em vigor a partir da data de publicação. ”O RAT foi publicado aos 30 de Junho de 2002, no Boletim da República, I Série, Número 5.

O RTA está actualmente a ser revisto por uma equipa dos Serviços Aduaneiros de modo a facilitar a implementação do Sistema de Janela Electrónica Única. As razões para esta revisão incluem um dos objectivos estabelecidos no próprio RAT, nomeadamente, a harmonização de procedimentos com os países vizinhos, no tratamento de bens transportados sob o regime de trânsito aduaneiro e facilitar o trânsito, mantendo as precauções necessárias para proteger a receita em risco.

Este relatório pretende:

- Analisar os requerimentos e procedimentos estabelecidos no RTA;
- Comparar estes com os requisitos e procedimentos estabelecidos na legislação de países vizinhos, nomeadamente, com a África do Sul;
- Verificar os tratados aplicáveis;
- Rever a proposta dos novos RTA;
- Oferecer algumas recomendações específicas sobre esta proposta;
- Contribuir com algumas observações; e
- Apresentar algumas recomendações gerais e sugestões.

Para a elaboração deste relatório os seguintes documentos foram estudados:

- Constituição da República de Moçambique (2004);
- Resolução n.º 31/94, de 20 de Setembro, que ratifica a acta Final que incorpora os Resultados das Negociações Comerciais Multilaterais da

---

<sup>12</sup> Artigo 3 do Preâmbulo do RAT,

Ronda do Uruguai / Acordo Geral de Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT);

Resolução nº 44/99, de 28 de Dezembro, que ratifica o Protocolo sobre as Trocas Comerciais na Região da SADC;

Resolução nº 41/2001, de 18 de Junho, que ratifica as Emendas ao Protocolo Comercial da SADC;

Lei nº 6/2009, de 10 de Março, que aprova o texto da Pauta Aduaneira e as respectivas Instruções Preliminares;

Decreto nº 38/2002, de 11 de Dezembro, que aprova as Regras sobre a Determinação do Valor Aduaneiro);

Diploma Ministerial nº 21/2003, de 19 de Fevereiro, que aprova o Regulamento do Valor Aduaneiro;

Decreto nº 34/2009, aprova as Regras Gerais de Desembaraço Aduaneiro de Mercadorias e revoga o Decreto nº 30/2002, de 2 de Dezembro;

Ministerial Diploma 12/2002, de 30 de Janeiro, aprova o Regulamento dos Armazéns de Regime Aduaneiro;

Diploma Ministerial nº 10/2002 de 30 de Janeiro, que aprova o RAT;

Diploma Ministerial nº 262/2004, de 22 Dezembro, que aprova o Regulamento de Desembaraço Aduaneiro;

*Development of the Maputo Corridor through improved customs procedures for containerized transit and transshipment cargo*, da MAERSK, datado Julho 2010; e

McLINDEN, Gerald; FANTA Enrique; WIDDOWSON David, e DOYLE Tom, *Border Management Modernization*, The World Bank, Washington, D.C

Abaixo analisamos os aspectos essenciais do RTA.

#### 4.1.1 Âmbito

O RTA aplica-se às operações de trânsito aduaneiro nacional e internacional de mercadorias.

Os transportes em trânsito aduaneiro podem ser designados por:

Trânsito internacional;

Trânsito para Moçambique;

Trânsito para o exterior de Moçambique; ou

Trânsito interno ou transferência.

Por estância aduaneira interior entende-se estância aduaneira propriamente dita, terminais aduaneiras, zonas francas industriais, armazéns de regime aduaneiro e qualquer outra instalação ou estabelecimento autorizado.<sup>13</sup>

#### 4.1.2 Pagamento de imposições e tarifa dos serviços prestados pelas Alfândegas

As mercadorias transportadas sob regime de trânsito não serão sujeitas ao pagamento de direitos e demais imposições relativas à importação ou exportação.

Contudo, o artigo 3, nº2 do RTA estabelece que uma taxa de trânsito, por serviços prestados pelas Alfândegas, deverá ser estabelecida pelo Ministro das Finanças e não poderá exceder o equivalente a 10 Dólares Americanos por declaração de trânsito.<sup>14</sup>

Até à data, nenhum diploma foi aprovado pelo Ministro das Finanças, determinando o valor exacto da taxa de serviço de trânsito para serviços prestados pelas Alfândegas.

O despacho do Ministro das Finanças, de 11 de Outubro de 1992, habilita a cobrança da taxa de trânsito aduaneiro, fixando-a em USD 15. Nos termos do referido despacho, a taxa de trânsito deve ser cobrada nos postos de fronteira de Cuchamano, Zóbwe, Machipanda (região centro), Ressano Garcia e Namacha (região sul), por cada viatura pesada com matrícula estrangeira.<sup>15</sup>

Para além do acima indicado, nos termos do nº 8 do artigo 9 da Lei nº 6/2009, de 10 de Março, que aprova o texto da Pauta Aduaneira e as respectivas Instruções Preliminares, a Taxa de Serviços Aduaneiros (TSA) é fixada em 2,500.00 Mt por cada operação de importação com isenção de direitos aduaneiros e é cobrada em todos os DU's (Documentos Únicos) e DUA (Documentos Únicos Abreviados), sendo consignada à Autoridade Tributária de Moçambique. O TSA é uma taxa cobrada por serviços prestados na tramitação de despachos aduaneiros.

---

<sup>13</sup>RAT, Artigo 2, nº 1 e 4.

<sup>14</sup>RAT, Artigo 3

<sup>15</sup> Segundo informação obtida na DGA.

Uma vez que a taxa aplica-se aos Documentos Únicos, pode ser entendida como aplicável às operações em trânsito, o que, na prática, não é exacto.

### **4.1.3 Garantia**

#### **4.1.3.1 Princípios**

A garantia obedece aos seguintes princípios:

Se a mercadoria é destinada ou sai de um estabelecimento sob controlo aduaneiro e o transporte é feito pelo próprio beneficiário do regime a garantia desse estabelecimento cobre a operação de trânsito;

Se o meio de transporte não pertence ao estabelecimento, o transportador tem que provar que está a agir em nome do estabelecimento que tem a garantia; se não estiver tem que utilizar a sua própria garantia;

A garantia do consignante ou consignatário autorizado cobre o trânsito das mercadorias, sendo accionadas nas circunstâncias previstas no Regulamento;

No caso de mercadorias a serem transferidas de um estabelecimento para o outro, é a garantia do estabelecimento de despacho de saída que cobre o referido movimento.<sup>16</sup>

#### **4.1.3.2 Tipos de Garantia**

A garantia pode ser:

Isolada, se cobrir apenas uma operação de trânsito; ou

Global, se cobrir um certo número de operações de trânsito efectuadas durante um período de 3 (três) meses até 1 (um) ano, prorrogável.<sup>17</sup>

#### **4.1.3.3 Formas em que as garantias podem ser prestadas**

Uma garantia poderá ser autorizada pelo Director Geral através de:

Termo de responsabilidade que constitua garantia real do património suficiente para o montante garantido pelo requerente, para pessoas singulares ou colectivas;

Termo de responsabilidade para mercadorias destinadas a projectos de investimento do Estado, emitido por entidade competente;

Carta de garantia, emitida por um banco ou instituição financeira idóneos;

---

<sup>16</sup>Ibid, Artigo 4, n° 2

<sup>17</sup>Ibid, n°3

Títulos ou obrigações do Tesouro;  
Depósito em numerário;  
Cheque visado; ou  
Seguro de caução de valor equivalente.<sup>18</sup>

#### **4.1.3.4 Entidade que presta e que é responsável pela garantia**

A garantia é prestada pelo declarante de trânsito aduaneiro.<sup>19</sup>

O declarante é responsável pelo cumprimento das obrigações decorrentes do trânsito aduaneiro.

Os agentes devidamente licenciados junto às Alfândegas, que actuem em representação da pessoa que se encontra na posse das mercadorias em questão, serão co-responsáveis pelo cumprimento de todas as obrigações previstas no RTA, incluindo a prestação de uma garantia e o pagamento das imposições devidas, quando aplicáveis<sup>20</sup>

Em conformidade com o artigo 9 do RTA o transportador é obrigado a colocar as mercadorias à disposição das Alfândegas, para efeitos de verificação, sempre que tal lhe seja solicitado.<sup>21</sup>

#### **4.1.3.5 Valor da garantia**

De acordo com o artigo 4 do RTA, a garantia é determinada em função do risco que é oferecido para a receita

##### **4.1.3.5.1 Valor da Garantia Isolada**

O montante da garantia isolada é de 100% da receita em risco.<sup>22</sup>

O nº 3 do artigo 6 do RTA prevê que o cálculo da garantia poderá ser feito de modo simplificado, mediante a aplicação de parâmetros estabelecidos pelo Director Geral das Alfândegas, calculado sobre o valor aduaneiro das mercadorias, para a garantia da receita em risco.

---

<sup>18</sup>Ibid, Artigo 4, nº 4

<sup>19</sup> Ibid, Artigo 5. Declarante de trânsito aduaneiro é a pessoa que assina ou em nome de quem é assinada uma declaração de mercadorias em trânsito.

<sup>20</sup> Ibid, Artigo 8

<sup>21</sup> Ibid, Artigo 9

<sup>22</sup>Ibid, Artigo 6, nº 1

#### 4.1.3.5.2 Valor da Garantia Global

A garantia global deve ser prestada de acordo com a seguinte tabela:

<b>Valor Aduaneiro das Mercadorias (USD)</b>	<b>Quantia da Garantia Global (USD)</b>
<b>Até</b> 500 000	50 000
<b>De</b> 500 001 - 1 000 000	75 000
<b>De</b> 1 000 001 - 2 000 000	150 000

Nos casos em que a garantia global ultrapasse 2 milhões de dólares, os valores de garantias globais poderão ser estabelecidos pelo Director-Geral das Alfândegas, sob requerimento do interessado, tendo em conta o risco envolvido para a receita, resultante do cadastro aduaneiro do interessado e do tipo de mercadorias que serão cobertas pela garantia e tendo em consideração o património da companhia em questão.<sup>23</sup>

#### 4.1.3.5.2.1 Valor Aduaneiro das Mercadorias

De acordo com o Decreto nº 38/2002, de 11 de Dezembro, que aprova as Regras sobre Determinação do Valor Aduaneiro (D38/02), o valor aduaneiro das mercadorias importadas será o valor de transacção, isto é, o preço efectivamente pago ou a pagar pelas mercadorias, quando vendidas para exportação com destino a um País, de acordo com o artigo 8 das Regras, desde que:

Não existam restrições quanto à cessão ou utilização das mercadorias pelo comprador, ressalvadas as restrições que:

Sejam impostas ou exigidas pela lei ou pela administração pública do País;

Limitem a zona geográfica na qual as mercadorias possam ser revendidas; ou

Não afectem substancialmente o valor das mercadorias.

A venda ou o preço não estejam subordinados a condições ou prestações cujo valor não se possa determinar relativamente às mercadorias a avaliar;

<sup>23</sup>Ibid, Artigo 7, nºs e 2

Não se reverta directa ou indirectamente para o vendedor nenhuma parte do produto de qualquer revenda, cessão ou utilização ulterior das mercadorias pelo comprador, salvo se puder ser efectuado um ajustamento apropriado em conformidade com as disposições do artigo 8; e

O comprador e o vendedor não estejam coligados ou se o estiverem, que o valor de transacção seja aceitável para fins aduaneiros nos termos da lei.<sup>24</sup>

No apuramento do valor aduaneiro, qualquer que seja a condição de entrega da mercadoria negociada entre o importador e o exportador, bem como o método e avaliação utilizado, os elementos que a seguir se discriminam serão incluídos apenas quando implicarem pagamentos ao exterior:

O custo de transporte da mercadoria importada até ao porto ou aeroporto alfandegado de descarga ou à estância aduaneira de fronteira onde devam ser cumpridas as formalidades de entrada no território aduaneiro;

Os gastos relativos a carga, descarga e manipulação ligados ao transporte das mercadorias importadas, até chegada aos locais referidos no parágrafo anterior; e

Custo de seguro da mercadoria durante as operações acima referidas.<sup>25</sup>

Na determinação do valor aduaneiro, acrescenta-se ao preço efectivamente pago ou a pagar pelas mercadorias importadas:

Os elementos seguintes, na medida em que forem suportados pelo comprador, mas não tenham sido incluídos no preço efectivamente pago ou a pagar pelas mercadorias:

Comissões e despesas de corretagens, com excepções das comissões de compra;

O custo de embalagens e recipientes que, para fins aduaneiros, sejam considerados como formando um todo com a mercadoria;

O custo de embalagens compreendendo a mão-de-obra e os materiais.

O valor repartido de maneira adequada dos seguintes bens e serviços, quando forem fornecidos directa ou indirectamente pelo comprador, gratuitamente ou a preços reduzidos, e utilizados para uso na produção e na

---

<sup>24</sup> D38/02, Artigo 1. Este método é estabelecido como Método 1: valor de transacção como base do valor aduaneiro. Para além do método 1, este diploma prevê ainda os seguintes métodos: Método 2 – O valor de transacção de mercadorias idênticas como base no valor aduaneiro; e Método 3 – valor de transacção de mercadorias similares como base do valor aduaneiro.

<sup>25</sup> Ibid, Artigo 8

venda para exportação das mercadorias importadas, e na medida em que esse valor não tenha sido incluído no preço efectivamente pago ou a pagar:

Matérias, componentes, partes e itens similares, incorporados nas mercadorias importadas;

Ferramentas, matrizes, moldes e itens similares, utilizados para a produção das mercadorias importadas;

Matérias consumidas na produção das mercadorias importadas;

Trabalho de engenharia, estudo, investigação e desenvolvimento de arte e de design, planos e esboços executados fora do País e necessários para a produção das mercadorias importadas.<sup>26</sup>

Royalties e taxas de licença relativos às mercadorias e avaliar que o comprador é obrigado a pagar quer directa quer indirectamente, como condição de venda das mercadorias a avaliar, na medida em que esses royalties e taxas de licença não tenham sido incluídos no preço efectivamente pago ou a pagar;

O valor de qualquer parte do resultado de revenda, cessão ou utilização ulterior das mercadorias importadas que reverta directa ou indirectamente para o vendedor.<sup>27</sup>

Apenas para referência, é de notar que em conformidade com o Artigo 7 do GATT<sup>28</sup>, sobre o valor para fins alfandegários,:

O valor para fins alfandegários das mercadorias importadas deverá ser estabelecido sobre o valor real da mercadoria importada, à qual se aplica os direitos, ou de uma mercadoria similar, e não sobre o valor do produto de origem nacional ou sobre valores arbitrários ou fictícios.

---

<sup>26</sup> Em conformidade com a alínea a) do n.º 3 do D38/2002, o valor dos fornecimentos será igual à soma:

Do custo de aquisição ou de produção ajustado, quando couber em decorrência de utilização prévia do fornecimento ou do valor acrescentado por qualquer reparo ou modificação após a aquisição ou produção.

Dos custos de transporte e seguro até o local onde foram utilizados na produção da mercadoria importada, quando o importador incorrer nestes custos e

Dos direitos aduaneiros, impostos e outras imposições incorridos no país de exportação, bem como dos custos associados ao transporte desses bens no exterior.

E o custo de aquisição ou de produção dos bens ou serviços é determinado com base:

No custo de aquisição ou de aluguer, quando tiverem sido adquiridos ou alugadas de pessoa não coligada ao importador no momento da aquisição ou do aluguer;

No custo de aquisição ou de aluguer, incorrido por pessoa coligada ao importador no momento da aquisição ou aluguer que não os produz e os tenha adquirido ou aluguer de terceiro não coligado, ou

No custo de produção, quando tiverem sido produzidos pelo importador ou por pessoa a ele coligada no momento da aquisição.

<sup>27</sup> Ibid, artigo 8, n.º 2

<sup>28</sup> Moçambique ratificou a acta Final que Incorpora os Resultados das Negociações Comerciais Multilaterais do Uruguai Round/Acordo Geral de Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT) by Resolution n.º 31/94, de 20 de Setembro.

O "valor real" deverá ser o preço pelo qual, em épocas e lugares determinados pela legislação do país importador, essas mercadorias ou mercadorias similares são vendidas ou oferecidas para venda em condições de plena concorrência e através de operações comerciais normais. Na medida em que o preço dessas mercadorias ou de mercadorias similares é regulado pela quantidade sobre a qual recai uma transacção determinada, o preço a ser considerado deverá uniformemente ser relacionado com (i) as quantidades comparáveis, ou (ii) as quantidades não menos favoráveis aos importadores em que o maior volume dessas mercadorias é vendido durante transacções comerciais entre o país exportador e o país importador.

Da análise da legislação moçambicana aplicável, podemos concluir que a determinação do valor aduaneiro, em Moçambique, é determinada com base no CIF.

#### **4.1.4 Documentos e Procedimentos do Trânsito**

##### **4.1.4.1 Documentos a serem submetidos na estância aduaneira de partida**

Os seguintes elementos devem ser submetidos à estância aduaneira de partida:

- Meios de transporte;
- Mercadorias;
- Manifestos ou outros documentos comerciais para as mercadorias, de cada estância aduaneira de destino das mercadorias que está transportando; e
- Declarações de trânsito correspondentes a cada manifesto.

A estância aduaneira de partida poderá efectuar a verificação das mercadorias que foram declaradas e, se necessário, selará os compartimentos ou atrelados.<sup>29</sup>

##### **4.1.4.2 Declaração das Mercadorias em Trânsito**

As mercadorias em trânsito aduaneiras são obrigatoriamente acompanhadas pela competente declaração de trânsito, cujo modelo consta no RTA (Anexo I), que deve ser assinada pelo declarante.

A apresentação da declaração de mercadorias em trânsito é obrigatória por cada movimento de trânsito.

---

<sup>29</sup>Ibid, Artigo 13, n° 1 e 2.

É também obrigatória a referência da garantia na declaração de mercadorias em trânsito.

A declaração deve ser submetida na estância aduaneira de partida.

A estância aduaneira deverá indicar na declaração a rota a seguir, detalhes dos selos aplicados, carimbando o original (“DO”) e as 4 cópias, a serem enviadas às entidades seguintes:

O original é enviado pela estância aduaneira de partida à estância aduaneira de destino. Depois de certificado o fim do trânsito pela estância de destino é enviado por esta estância à Secretaria de Despacho.

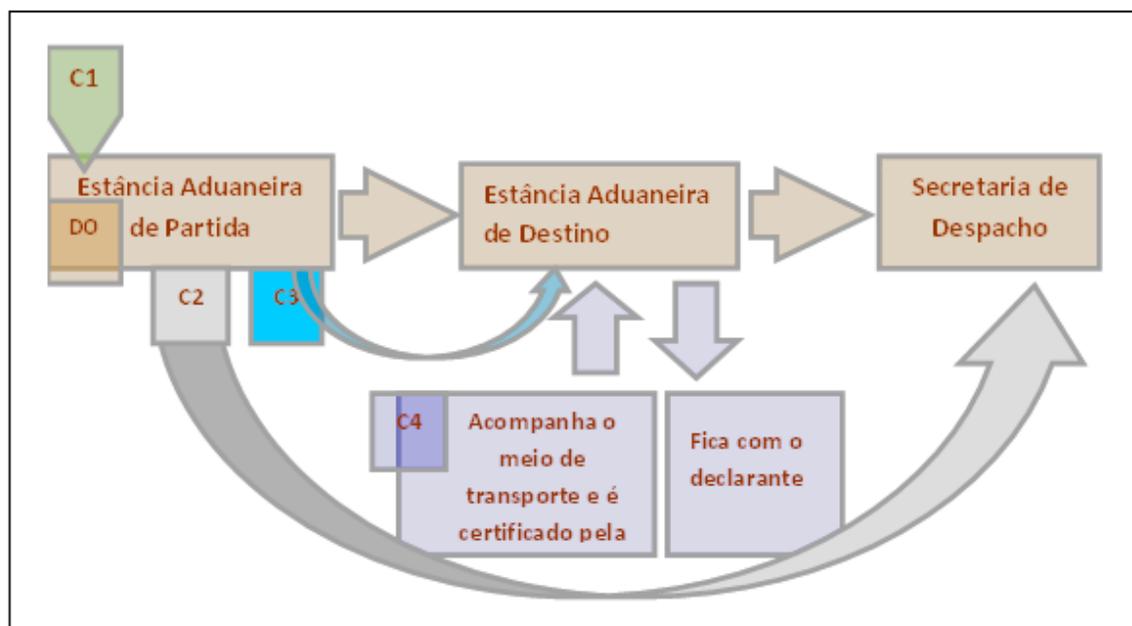
A Cópia 1 (C1) acompanha o meio de transporte em trânsito à responsabilidade do declarante. Depois de certificado o fim do trânsito na estância de destino, fica com o declarante;

A Cópia 2 (C2) é enviada pela estância aduaneira de partida à Secretaria de Despacho;

A Cópia 3 (C3) é enviada pela estância aduaneira de partida à de destino e depois de certificada destina-se ao arquivo nesta última estância; e

A Cópia 4 (C4) é arquivada na estância aduaneira de partida.<sup>30</sup>

O diagrama abaixo ilustra o processo acima indicado:



<sup>30</sup>Ibid, artigo 14

#### **4.1.4.3 Manifesto de Carga**

É obrigatória a elaboração de um manifesto de carga por cada consignação em trânsito.

As mercadorias em trânsito devem ser descritas no manifesto, respeitando o conteúdo expresso no RTA (Anexo II), sendo o manifesto preenchido num original e duas cópias. As Alfândegas poderão aceitar um manifesto apresentado noutra forma diferente da disposta no RTA, desde que contenha os dados exigidos no formulário.

O Director Geral poderá autorizar documentação comercial alternativa, para o mesmo propósito. O manifesto é enviado às entidades seguintes:

- O original fica com o declarante;
- A cópia 1 é arquivada na estância de partida; e
- A cópia 2 é arquivada na estância de destino.<sup>31</sup>

#### **4.1.4.4 Chegada à Estância Aduaneira de Destino**

Quando o meio de transporte chega à estância aduaneira de destino, o declarante, o seu representante ou o transportador, responsável pelo trânsito, deverá submeter a documentação relativa ao trânsito.

Quando aplicável, a abertura dos selos que protegem o meio de transporte só poderá ser feita depois de concedida a autorização das Alfândegas.

A descarga das mercadorias em trânsito destinadas à importação apenas pode ser feita em instalações aduaneiras aprovadas (ex.: armazém internacional de mercadorias, armazém aprovado, instalações de um consignatário autorizado, ZFI ou qualquer instalação devidamente autorizada pelas Alfândegas).<sup>32</sup>

#### **4.1.4.5 Fim do trânsito aduaneiro**

Para certificar o fim do movimento de trânsito, a estância aduaneira de destino deverá anotar a conclusão do movimento em trânsito, nos seguintes documentos:

- Original e cópias das declarações de trânsito; e
- Manifesto ou outro documento equivalente.

A desobrigação da garantia é dada pela Secretaria de Despacho da estância aduaneira de partida após:

- i) A recepção da C2 da declaração, enviada pela estância de partida;

---

<sup>31</sup> Ibid, Artigo 15

<sup>32</sup>Ibid, Artigo 18, n<sup>o</sup>1

- ii) A recepção da declaração original, enviada pela estância de destino, após certificação que o movimento de trânsito se consumou de acordo com as regras estabelecidas no RTA.<sup>33</sup>

A desobrigação da cobertura da garantia global, em ligação com uma determinada operação de trânsito, é feita depois de concluído o movimento de trânsito. A garantia global é considerada como tendo sido desobrigada após 10 dias úteis da data de confirmação feita pela estância aduaneira de destino, na declaração de trânsito, de que este teve lugar, em conformidade com o estabelecido no RTA.

Situações em que a estância de destino não certifica a declaração por encontrar irregularidades, ou porque as mercadorias em trânsito não chegam à estância de destino no prazo previsto, estão excluídas da aplicação da regra geral acima indicada.<sup>34</sup>

#### 4.1.5 Acompanhamento Fiscal

Em circunstâncias muito excepcionais, e quando uma operação de trânsito representa um alto nível de risco e os meios de transporte não tenham as condições previstas no Regulamento, o chefe da estância aduaneira de partida decide sobre a conveniência de acompanhamento fiscal ou outras medidas de segurança.

O acompanhamento aduaneiro é feito a expensas do proprietário, seu representante ou pelo declarante, antes do início do trânsito. O custo de acompanhamento fiscal é estabelecido pelo chefe da estância aduaneira de partida, de acordo com os parâmetros definidos pela Direcção Geral das Alfândegas.<sup>35</sup>

#### 4.1.6 Procedimentos de Trânsito Ferroviário, Aéreo, Marítimo e de Gasoduto

Mercadorias transportadas por trânsito ferroviário, marítimo ou por gasoduto, devem obedecer aos procedimentos básicos com algumas adaptações.

De acordo com o RTA, o Director Geral das Alfândegas emitirá as instruções necessárias para a operacionalidade do estabelecido no RTA.<sup>36</sup>

## 4.2 Tratados Internacionais e Protocolos Regionais sobre Regime de Trânsito

No decorrer dos anos, as disposições sobre trânsito aduaneiro têm sido codificadas por várias convenções internacionais — sendo as mais importantes o Acordo Geral de Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT); a Organização Mundial das Alfândegas

---

<sup>33</sup>Ibid, Artigo 19, nº1 e 2

<sup>34</sup> Ibid, Artigo 7, nº 4 e 5.

<sup>35</sup>Ibid, Artigo 25

<sup>36</sup>Ibid, Artigo 26, nº 1 e nº 2, Artigo 27, nº 1 e nº 2, Artigo 28, nº 1 e nº 2 e Artigo 29, nº 1 e nº 2.

rectificou a Convenção Internacional sobre a Simplificação e Harmonização dos Regimes Aduaneiros, ou a Convenção de Quioto revista (WCO 1999), e a Convenção Internacional sobre a Harmonização das Fronteiras de Controlo de Bens de 1982 (às vezes denominada de Convenção de Genebra do Comité dos Transportes Terrestres de 1982, UNICEF).<sup>37</sup>

Os tratados internacionais ou protocolos regionais indicados na tabela seguinte foram ratificados por Moçambique:

Item	Acordo	Diploma
01	GATT – Acordo Geral das Pautas Aduaneiras e Comércio	Resolução n.º 31/94, de 20 de Setembro
02	Protocolo sobre as Trocas Comerciais na Região da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral	Resolução nº 44/99, de 28 de Dezembro (“Protocolo da SADC”) <sup>38</sup>

Os objectivos do Protocolo da SADC são os seguintes:

- Fomentar a liberalização do comércio intra-regional em matéria de bens e serviços, na base de acordos comerciais justos, equilibrados e de benefício mútuo, complementados por Protocolos em outras áreas;
- Garantir uma produção eficaz dentro da SADC, que reflecta as actuais e potenciais vantagens comparativas dos seus Membros;
- Contribuir para o melhoramento do ambiente favorável ao investimento nacional, trans-fronteiriço e estrangeiro;
- Incrementar o desenvolvimento económico, diversificação e industrialização da Região;
- Estabelecer uma Zona de Comércio Livre na Região da SADC.<sup>39</sup>

De acordo com o referido Protocolo, produtos importados para, ou exportados de, um Estado Membro gozarão, nos termos do Anexo IV do referido Protocolo, da liberdade de trânsito dentro da Comunidade, sendo apenas sujeitos ao pagamento de taxas normais pelos serviços prestados.<sup>40</sup>

<sup>37</sup>McLINDEN, Gerald; FANTA Enrique; WIDDOWSON David, e DOYLE Tom, Border Management Modernization, The World Bank, Washington, D.C pp 284

<sup>38</sup> Resolução n.º 41/2001, de 18 June ratified the amendments of the Protocol on Trade in the SADC

<sup>39</sup> SADC Protocol, Article 2

<sup>40</sup> Ibid, Article 15

Torna-se importante mencionar que o artigo 5 do Protocolo da SADC relativo à simplificação e harmonização dos procedimentos aduaneiros estabelece que os Estados Membros comprometem-se a incorporar, na sua legislação aduaneira, disposições em prol da simplificação dos procedimentos aduaneiros, em conformidade com os padrões, recomendações e directivas internacionalmente aceites, particularmente as que constam dos instrumentos internacionais de:

Organização Mundial das Alfândegas (OMA);  
Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UN-ECE)  
Organização Marítima Internacional (OMI);  
Associação Internacional da Aviação Civil (ICAO);  
Organização Internacional de Normalização (ISO);  
Câmara do Comércio Internacional (CCI); e  
Associação Internacional dos Transportes Aéreos (IATA).

Também estabelece que os Estados Membros se comprometam a adoptar, na sua legislação aduaneira, princípios comuns para procedimentos aduaneiros que, na opinião do CMC<sup>41</sup>, sejam particularmente importantes no comércio intracomunitário, incluindo, entre outros, o trânsito alfandegário.<sup>42</sup>

O Anexo IV do Protocolo da SADC, sobre Comércio de Trânsito e Facilidades de Trânsito, estabelece que todas as operações de tráfego em trânsito na SADC, realizado ao abrigo do SRCTD ou de qualquer outro documento de trânsito aprovado pelo CMC, serão cobertas pela provisão de garantias aduaneiras e cauções.<sup>43</sup>

É importante verificar que o Anexo referido menciona que as disposições aplicam-se às mercadorias em trânsito quaisquer que sejam os meios que as transportem, exceptuando-se, no caso de transporte aéreo, marítimo e ferroviário, as respectivas aeronaves, navios ou comboios em trânsito, os quais ficarão isentos da aplicação do Anexo. Contudo as aeronaves, navios ou comboios em trânsito serão sujeitas à legislação nacional do país de trânsito.<sup>44</sup>

Desta feita, podemos concluir que as garantias, em conformidade com o espírito do Protocolo da SADC, não são aplicáveis às aeronaves, navios ou comboios, mas apenas para rodovias, e que a legislação nacional será a que governará esses outros meios de transporte.

Qualquer pessoa que pretenda envolver-se nas operações de tráfego em trânsito, de acordo com as disposições do referido Anexo, carecerá de uma licença emitida pelas autoridades competentes do Estado Membro em cujo território normalmente reside ou está estabelecido e as autoridades competentes deverão informar os outros Estados Membros

---

<sup>41</sup> “CMC”, designa o Comité de Ministros responsáveis pela área de comércio em conformidade com o artigo 1 do Protocolo da SADC.

<sup>42</sup> Protocolo da SADC, Anexo II, Artigo 5, nº 1 e 2, alínea d)

<sup>43</sup> Protocolo da SADC, Anexo IV, Artigo 6

<sup>44</sup> Ibid, Artigo 3, nº 3

de todas as pessoas assim licenciadas. As condições para a emissão destas licenças são as seguintes:

Os meios de transporte usados no comércio em trânsito serão licenciados pelas autoridades competentes dos Estados Membros em conformidade com a sua legislação nacional;

Os meios de transporte, juntamente com a sua carga, apresentar-se-ão à estância aduaneira de origem para exame a fim de assegurar que preenchem os requisitos técnicos estabelecidos no Protocolo da SADC, antes que cada operação de tráfego de trânsito seja executada;

Que o requerente, no decurso dos últimos três anos, não tenha sido condenado por ofensa grave, incluindo a aceitação, recepção ou oferta de subornos, contrabando, roubo, destruição de comprovativos e falha ou recusa de prestar informação referente ao transporte de mercadorias.<sup>45</sup>

Tal Anexo também estabelece as obrigações dos Estados Membros que são, entre outras, o comprometimento de cada Estado Membro de facilitar a transferência, para outros Estados Membros, dos fundos necessários para o pagamento de prémios ou outros encargos exigidos das cauções prestadas de acordo com as disposições do Anexo, ou para pagamento de quaisquer penalidades incorridas pelo transitário, no evento uma infracção ser cometida no decurso das operações de transporte em trânsito.<sup>46</sup>

Por último, é importante mencionar que os Estados Membros comprometem-se a estabelecer ou facilitar o estabelecimento de zonas afiançadas, de trânsito ou aduaneiras ou de armazéns afiançados para o armazenamento temporário de mercadorias em trânsito quando não for possível o transbordo directo das mercadorias de um meio de transporte para outro. A gestão e administração de tais zonas afiançadas, de trânsito ou aduaneiras ou armazéns afiançados serão em conformidade com as leis e regulamentos aduaneiros dos Estados Membros em causa, em conformidade com o dito protocolo.<sup>47</sup>

A disposição acima é pertinente na medida em que, em conformidade com a legislação moçambicana, já é exigida uma garantia que cubra a receita em risco para a constituição de um armazém aduaneiro. Tal garantia poderá revestir a forma de depósito numerário, depósito de títulos ou obrigações de tesouro, garantia emitida por um banco ou instituição financeira idóneos ou por meio de termo de responsabilidade que constitua como garantia real o património suficiente para o montante garantido do requerente. O cálculo do montante da garantia é calculado a 20% dos direitos e outras imposições devidas correspondentes ao stock máximo autorizado.<sup>48</sup>

---

<sup>45</sup> Ibid, Artigo 4, n° 1

<sup>46</sup> Ibid, Article 10, alinea a)

<sup>47</sup> Ibid, Artigo 11, n° 1

<sup>48</sup> Diploma Ministerial n° 12/2002, de 30 de Janeiro, aprova o Regulamento dos Armazéns de Regime Aduaneiro, Artigo 7, n°1, n° 2 e 3

Um dos tratados ratificados pela África de Sul que, até à data, não foi ratificado por Moçambique, é a Convenção de Quioto de 1974, que foi revista em 1999 (WCO 1999). Enquanto a convenção está redigida de modo muito lato, os anexos definem os termos aduaneiros e certas práticas recomendadas. Uma secção anexa à convenção emendada (WCO 1999, Anexo Específico E, capítulo 1), que incide sobre as formalidades aduaneiras aplicáveis e selos, informa sobre a discussão destes tópicos mais adiante neste capítulo.<sup>49</sup>

### **4.3 Disposições Gerais aplicáveis ao Regime de Trânsito Aduaneiro conforme codificadas por Convenções Internacionais**

#### **4.3.1 Generalidades**

Liberdade de trânsito.

Normalmente não há controlo de padrões técnicos.

Nenhuma distinção baseada na bandeira ou na origem do proprietário.

Sem demoras ou restrições desnecessárias.

#### **4.3.2 Diligências alfandegárias no trânsito**

Isenção de direitos aduaneiros.

Normalmente não há acompanhamento de mercadorias ou de itinerário.

Não há direitos sobre as mercadorias acidentalmente perdidas.

Sem demoras ou restrições desnecessárias.

O regime de trânsito aduaneiro aplica-se ao transporte multimodal quando parte do percurso for rodoviário.

Garantias fixas são usadas para o trânsito de mercadorias.

#### **4.3.3 Saúde e Segurança**

É dispensada a inspecção sanitária, veterinária ou fitossanitária de mercadorias em trânsito se não houver risco de contaminação.

#### **4.3.4 Caução dada pelo transportador**

Declaração para escolha do tipo de caução dentro dos parâmetros permitidos pela legislação.

As Alfândegas devem aceitar a forma de caução dos declarantes que declaram regularmente as mercadorias em trânsito no seu território.

---

<sup>49</sup>McLINDEN, Gerald; FANTA Enrique; WIDDOWSON David, e DOYLE Tom, Border Management Modernization, The World Bank, Washington, D.C pp 284

No fim da operação de trânsito, a caução deve ser desobrigada sem demora.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup>McLINDEN, Gerald; FANTA Enrique; WIDDOWSON David, and DOYLE Tom, Border Management Modernization, The World Bank, Washington, D.C pp 284

#### 4.4 Revisão da Proposta do novo RTA

Esta é uma tabela que indica as disposições actuais do RTA em conformidade com o Diploma Ministerial nº 10/2002 de 30 de Janeiro, propostas que já estão a ser trabalhadas pela equipa da DGA para facilitar o Sistema da Janela Única Electrónica, e as propostas adicionais feitas pela ILCM, para consideração.

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
Artigo 2 da Fundamentação	O Director Geral das Alfândegas emitirá as instruções necessárias à execução deste Diploma.	O Presidente da Autoridade Tributária de Moçambique emitirá as instruções necessárias à execução deste Diploma.	Alinhamento das competências em razão da matéria.	Sem comentários.
<b>Artigo 1</b> <b>Definições</b>	<p><b>Declarante de trânsito aduaneiro:</b> uma pessoa que assina, ou em nome de quem é assinada, uma declaração de mercadorias em trânsito.</p> <p>Nada consta.</p> <p>A definição de <b>Estância aduaneira</b> não foi incluída.</p>	<p><b>Declarante de trânsito aduaneiro:</b> pessoa que submete e assina, ou em nome de quem é assinada, uma declaração de mercadorias em trânsito.</p> <p><b>Fiador:</b> Pessoa que providencia ao transitário a fiança necessária para a prestação da garantia.</p>	<p>Introduziu-se a expressão “submete” para ajustar a disposição à prática de apresentação (electrónica) da declaração aduaneira prevista na “janela única” (JU).</p> <p>Na cadeia de gestão da garantia aduaneira, a figura</p>	<p>Os seguintes termos devem ser incluídos na secção de definições, uma vez que necessitam de serem definidos, para que o diploma seja correctamente entendido:</p> <p>i) Receita em risco;</p> <p>ii) Valor das mercadorias (pelo menos,</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p><b>Trânsito aduaneiro nacional:</b> é a operação de trânsito que tem lugar quando as estâncias de partida e de destino são fronteiras do território aduaneiro de Moçambique.</p> <p><b>Trânsito aduaneiro internacional:</b> é a operação de trânsito que tem lugar quando as estâncias aduaneiras de entrada e de saída são fronteiras do território aduaneiro de Moçambique.</p> <p><b>Trânsito aduaneiro internacional:</b> é a operação de trânsito que tem lugar em todas as restantes situações não classificadas como trânsito internacional, entre uma estância de</p>	<p><b>Estância aduaneira –</b> local com competência administrativa para a realização das formalidades aduaneiras;</p> <p><b>Transferência</b> é passagem de mercadorias, livres de direitos aduaneiros e de mais imposições, que tem lugar entre uma estância de partida e outra de destino, dentro do território aduaneiro, estando sujeita a prestação de garantia</p> <p><b>Trânsito aduaneiro:</b> é</p>	<p>do fiador é deveras importante para a credibilidade da fiança.</p> <p><b>O Trânsito aduaneiro nacional</b> está definido no Decreto 34 como sendo “transferência”.</p> <p>A definição de <b>trânsito aduaneiro internacional</b>, para além de estar repetida de formas diferentes, está incorrecta.</p> <p>Nesta definição procurou-se destacar as entidades chave do processo de</p>	<p>muito resumidamente e de forma objectiva, o Método 1 descrito no D38/02);</p> <p>iii) Transbordo;</p> <p>iv) Garantia Isolada; e</p> <p>v) Garantia Global</p> <p>vi) Áreas Afiançadas: (incluir portos e caminhos-de-ferro).</p> <p>A definição de Fiador deve ser consistente com o Protocolo da SADC que é: qualquer pessoa que preste uma caução, perante as autoridades alfandegárias de um</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>partida e uma estância de destino.</p> <p><b>Transitários:</b> pessoas singulares ou colectivas licenciadas pelo Ministério dos Transportes e Comunicações a processarem os movimentos de trânsito aduaneiro internacional, sob controlo das Alfândegas.</p> <p><b>Unidade de transporte:</b></p> <p>Contentores com uma capacidade igual ou superior a 1 m<sup>3</sup>, incluindo as suas partes; Os veículos rodoviários, incluindo os reboques e semi-reboques;</p> <p>f) As condutas - gasodutos</p>	<p>o regime aduaneiro de circulação, no território aduaneiro nacional, de mercadorias provenientes do exterior, com destino a outro ponto do exterior, mediante o qual as mercadorias são transportadas sob controle aduaneiro, de uma estância aduaneira para outra.</p> <p><b>Transitários:</b> pessoas naturais ou jurídicas licenciadas pelo Ministério dos Transportes e Comunicações e pela Direcção Geral das Alfândegas (DGA) a processar os movimentos de trânsito aduaneiro internacional, sob controlo das Alfândegas.</p>	<p>licenciamento destas actividades, que também passa pela Direcção Geral das Alfândegas (DGA), nos termos do Diploma Ministerial nr. 16/2002.</p> <p>Aprimoramento da definição</p> <p>Para aplicação operacional basta referir-se à unidade, pois os tamanhos e capacidades podem</p>	<p>Estado Membro, comprometendo-se a responder por ou a ser colateralmente responsável pela dívida, obrigação, incumprimento ou descaminho do transitário, e pelo pagamento, aos Estados por onde transitou, dos direitos de importação ou quaisquer outras quantias em dinheiro a eles devidas e pagáveis no caso de não cumprimento dos termos e condições de trânsito referentes ao tráfego introduzido nos Estados de trânsito pelos transportadores de tais produtos.”</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
		<p><b><u>Unidade de transporte:</u></b></p> <p>Os contentores Os veículos, incluindo os reboques e semi-reboques;</p> <p>f) gasodutos e cabos</p>	<p>ser mutáveis.</p> <p>Substituir “As condutas de gasoduto” por “gasodutos e cabos” para serem mais abrangentes.</p>	
<b>Artigo 2 Âmbito</b>	1. O presente regulamento aplica-se às operações de trânsito aduaneiro nacional e internacional de mercadorias.	<p>1. Estes regulamentos aplicam-se ao trânsito aduaneiro de mercadorias.</p> <p>2. Retirado</p>	Harmonizar com o Decreto 34. (trânsito aduaneiro apenas)	Sem comentários

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>2. Os transportes efectuados sob o regime de trânsito aduaneiro referidos nas alíneas a) e c) do número seguinte serão considerados como constituindo trânsito aduaneiro internacional quando fizerem parte de um mesmo movimento de trânsito aduaneiro, no decurso do qual são atravessadas uma ou várias fronteiras, em conformidade com um acordo bilateral ou multilateral.</p> <p>3. Os transportes em trânsito aduaneiro podem ser designados por:</p> <p>a) Trânsito internacional (de uma estância aduaneira de partida para uma estância aduaneira de chegada);</p>	<p>3. Retirado</p> <p>4. Retirada a definição de estância aduaneira do interior.</p>	<p>Matéria definida e regulada no Decreto 34</p> <p>Está regulado em transferências no Dec 34</p>	

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>b) Trânsito para o interior (de uma estância aduaneira de partida para uma estância aduaneira interior);</p> <p>c) Trânsito para o exterior (de uma estância aduaneira de partida para uma estância aduaneira de destino);</p> <p>d) Trânsito interior ou transferência (de uma estância aduaneira interior para outra também interior).</p> <p>O termo “estância aduaneira interior” é considerado como significando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estância aduaneira propriamente dita;</li> <li>Terminais aduaneiros;</li> <li>Zonas francas industriais;</li> <li>Armazéns de regime aduaneiro; e,</li> </ul>			

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	Qualquer outra instalação ou estabelecimento autorizado.			
<b>Artigo 3 – Pagamento de Imposições e Tarifa por Serviços Prestados pelas Alfândegas</b>	2. A título de serviços prestados pelas Alfândegas, o Ministro do Plano e Finanças poderá determinar que as operações de trânsito sejam sujeitas a uma taxa de serviço não superior, ao contravalor em Meticais, a 10 (dez) dólares americanos por declaração de trânsito.	2. A título de serviço prestado pelas Alfândegas, o Ministro do Plano e Finanças poderá determinar que as operações de trânsito sejam sujeitas a uma taxa.	Retirado o contravalor em meticais até 10 dólares americanos. Contudo, compete ao MF determinar a taxa relativa às operações de trânsito.	<p>O diploma deveria conter um Anexo com as taxas de serviços aplicáveis.</p> <p>Assim, antes da entrada em vigor do novo diploma, a taxa aplicável deveria ser determinada.</p> <p>O nº 2 do artigo 3 teria de ser reformulado da seguinte maneira:</p> <p>“As taxas a serem cobradas pelos serviços prestados pelas Alfândegas são as constantes no Anexo I e são válidas em todo o território moçambicano.”</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
<b>Artigo 4 Garantia</b>	<p>As operações de trânsito previstas no artigo 2 apenas podem ter lugar quando cobertas por uma garantia. Essa garantia obedece aos seguintes princípios:</p> <p>Se a mercadoria é destinada ou sai de um estabelecimento sob controlo aduaneiro e o transporte é feito pelo próprio beneficiário do regime, a garantia desse estabelecimento cobre a operação de trânsito;</p> <p>Se o meio de transporte usado não pertence ao estabelecimento, o</p>	<p>As operações de trânsito devem ser cobertas por uma garantia. Essa garantia obedece aos seguintes princípios:</p>		<p>Converter os princípios em regras como segue:</p> <p>A garantia do consignante ou do consignatário autorizado deve cobrir o trânsito das mercadorias, sendo accionada nas circunstâncias previstas no Regulamento;</p> <p>No caso de mercadorias a serem transferidas de um</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>transportador tem que provar que está a agir em nome do estabelecimento que tem a garantia; se não estiver, tem que utilizar a sua própria garantia;</p> <p>A garantia do consignante ou do consignatário autorizado deve cobrir o trânsito das mercadorias, podendo ser accionada nas circunstâncias previstas no Regulamento;</p> <p>No caso de mercadorias a serem transferidas de um estabelecimento para o outro, é a garantia do estabelecimento que ordena o</p>			<p>estabelecimento para o outro, é a garantia do estabelecimento que ordena o despacho de saída que cobre o referido movimento.</p> <p>As mercadorias que saem de um estabelecimento que esteja sob controlo aduaneiro, tais como portos e estações ferroviárias, armazéns licenciados, entre outros, não necessitam de estar cobertas</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	despacho de saída que cobre o referido movimento.			<p>pela garantia, a não ser a garantia desse estabelecimento.</p> <p>O transportador que prova que está a agir em nome do estabelecimento que tem a garantia acima citada, não necessita de prestar qualquer garantia adicional.</p>
<b>Artigo 5 (Pessoa que presta a garantia)</b>	A garantia deve ser prestada pelo declarante de trânsito aduaneiro.			<p>Inserir um artigo com o título seguinte: “Pessoas que podem agir como declarantes”.</p> <p>Proposta da redacção deste</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM				
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários				
				artigo: “ Qualquer pessoa que tenha o direito de dispôr das mercadorias em questão poderá agir como declarante”.				
<b>Artigo 6 – Garantia Isolada</b>	<p>1...</p> <p>2. Quando a garantia é feita através de cheque visado emitido por uma instituição bancária, este será devolvido ao endossante findo o trânsito e mais dez dias úteis, quando o movimento de trânsito tiver cumprido o previsto neste regulamento.</p>	<p>1...</p> <p>2. Quando a garantia é feita através de cheque visado emitido por uma instituição financeira, este será devolvido ao endossante findo o trânsito e mais dois dias úteis, quando o movimento de trânsito tiver cumprido as disposições deste regulamento.</p>	Redução de desobrigação da garantia em virtude do uso de TIC	Por favor vide as nossas recomendações gerais.				
<b>Artigo 7 – Garantia Global</b>	<p>1. A garantia global será prestada de acordo com a seguinte tabela:</p> <table border="1"> <tr> <td>Valor Aduaneiro</td> <td>Garantia em</td> </tr> </table>	Valor Aduaneiro	Garantia em	<p>1. A garantia global será prestada de acordo com a seguinte tabela:</p> <table border="1"> <tr> <td>Valor Aduaneiro das</td> <td>Garantia, em metical</td> </tr> </table>	Valor Aduaneiro das	Garantia, em metical	Foi proposta uma redução temporal da desobrigação da garantia para reduzir os custos operacionais	1. A garantia global será prestada de acordo com a seguinte tabela:
Valor Aduaneiro	Garantia em							
Valor Aduaneiro das	Garantia, em metical							

Disposições vigentes			Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM										
Número da Cláusula	Regulamento actual		Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários										
	das Mercadorias cobertas pela garantia, em dólares americanos (?)	USD (?)	Mercadorias cobertas pela garantia, em meticais	resultantes da imobilização de recursos financeiros.	<table border="1"> <tr> <td><b>RECEITA EM RISCO DAS MERCADORIAS (MT)</b> Meticais</td> <td>Garantia em MT</td> </tr> <tr> <td>Até 500.000,00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>De 500.001,00 a 1.000.000,00</td> <td>2.000.000</td> </tr> <tr> <td>De 1.000.001 a to 2.000.000,00</td> <td>3,000,000</td> </tr> <tr> <td>De 40.000.000,00 a 1,000,000,000</td> <td>6,000,000</td> </tr> </table>	<b>RECEITA EM RISCO DAS MERCADORIAS (MT)</b> Meticais	Garantia em MT	Até 500.000,00		De 500.001,00 a 1.000.000,00	2.000.000	De 1.000.001 a to 2.000.000,00	3,000,000	De 40.000.000,00 a 1,000,000,000	6,000,000
<b>RECEITA EM RISCO DAS MERCADORIAS (MT)</b> Meticais	Garantia em MT														
Até 500.000,00															
De 500.001,00 a 1.000.000,00	2.000.000														
De 1.000.001 a to 2.000.000,00	3,000,000														
De 40.000.000,00 a 1,000,000,000	6,000,000														
	Até 500.000,00	50.000	Até 20.000.000,00												
	De 500.001,00 a 1.000.000,00	75.000	De 20.000.000,00 a 40.000.000,00												
	De 1.000.001 a to 2.000.000,00	150.000	De 40.000.000,00 a 80.000.000,00												
	2. Uma garantia global, em casos em que o valor aduaneiro da mercadoria ultrapasse dois milhões de dólares americanos, poderá		2. Uma garantia global, em casos em que o valor aduaneiro da mercadoria ultrapasse oitenta milhões de meticais, poderá ser	<b>Acima de [USD25]</b>											

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>ser estabelecida pelo Director Geral das Alfândegas, sob requerimento do interessado, tendo em conta o risco envolvido para a receita, resultante do cadastro aduaneiro do interessado e do tipo de mercadorias que serão cobertas pela garantia e tendo em consideração o património da companhia em questão.</p> <p>4. A desobrigação da cobertura da garantia global, em conexão com uma determinada operação de trânsito, é feita depois de concluído o movimento de trânsito, nos termos do Artigo 19. Para efeitos práticos da aplicação desta regra, considera-se</p>	<p>estabelecida pelo Director Geral das Alfândegas, sob requerimento do interessado, tendo em conta o risco envolvido para a receita, resultante do cadastro aduaneiro do interessado e do tipo de mercadorias que serão cobertas pela garantia e tendo em consideração o património da companhia em questão.</p> <p>4. A desobrigação da cobertura da garantia global, em ligação com uma determinada operação de trânsito, é feita depois de concluído o movimento de trânsito, nos termos do Artigo 19. Para</p>		<p><b>ou MTN 1,000.000,000 Equivalentes] milhões:</b> poderá ser estabelecida pelo DGA, sob requerimento do interessado, tendo em conta o risco envolvido para a receita, resultante do cadastro aduaneiro do interessado e do tipo de mercadorias que serão cobertas pela garantia e tendo em consideração o património da companhia em questão.</p> <p><b>(Isto é numa base anual)</b></p> <p>Em essência, o valor do risco coberto por uma garantia nominal é o que está a ser</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	desobrigada a garantia global 10 dias úteis após a data em que essa confirmação é dada pela estância de destino, na declaração de trânsito, de que o movimento de trânsito teve lugar em conformidade com as disposições deste regulamento.	efeitos práticos da aplicação desta regra, considera-se desobrigada a garantia global 2 dias úteis após a data de confirmação feita pela estância de destino, na declaração de trânsito, de que este teve lugar em conformidade com as disposições deste regulamento.		acompanhado e isento e, havendo “furto”, pode ser recuperado a partir da garantia nominal (no nosso exemplo a garantia nominal é de 0,6% do valor em risco) no entanto, esse valor ainda pode ser determinado pelo DGA, mas deve ser inferior a 7,5%. – Por favor ver exemplo no Anexo III
<b>Artigo 8 (1) (Obrigações do declarante)</b>	1. O declarante é responsável pelo cumprimento das obrigações decorrentes do trânsito aduaneiro e deve, em particular, assegurar a apresentação da mercadoria, intacta, na estância aduaneira de destino, bem como os documentos que devem acompanhar a mesma,			Alterar o título do artigo de "Obrigações do Declarante" para "Responsabilidades do Declarante"  Adicionar o seguinte em um dos parágrafos do artigo:  O declarante será responsável perante as Alfândegas em

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	de acordo com as disposições deste Regulamento.			relação à correcta informação providenciada na declaração das mercadorias.
<b>Artigo 9 – Obrigações do Transportador</b>	<p>Sem prejuízo das obrigações previstas em legislação especial, o transportador é obrigado a colocar as mercadorias à disposição das Alfândegas, para efeitos de verificação sempre que tal lhe seja solicitado.</p> <p>...</p>	<p>1. Sem prejuízo das obrigações previstas em legislação especial, o transportador é obrigado a colocar as mercadorias à disposição das Alfândegas, para efeitos de examinação sempre que tal lhe seja solicitado.</p> <p>2. O transportador será obrigado a apresentar as mercadorias, na estância de destino ou de partida, pontualmente, usando</p>	<p>1. Harmonização com os restantes diplomas.</p> <p>2. A necessidade de apresentação das mercadorias é tanto do interesse das Alfândegas como do consignatário e/ou do utilizador.</p>	Sem comentários.

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
		as rotas prescritas.		
<b>Artigo 10 – Obrigações do Fiador</b>		<p>Artigo 10 – Obrigações do Fiador</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. O fiador deve providenciar e disponibilizar a fiança aceitável.</li> <li>2. O fiador obriga-se a declarar-se, perante as Alfândegas, como responsável principal pela fiança necessária à constituição da garantia e responde solidariamente em caso de responsabilidade fiscal aduaneira.</li> </ol>	A figura de Fiador é incontornável, razão pela qual se revela necessário o seu enquadramento no presente diploma legal. O sistema de gestão de garantia aduaneira deve garantir a segurança e precisão necessárias.	Por favor vide as nossas recomendações gerais.

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
		3. É da responsabilidade do fiador facilitar a transferência de fundos através do sistema bancário.		
<b>Artigo 14 - Declaração das Mercadorias em Trânsito</b>	<p>5. A declaração deverá ser apresentada pelo declarante na estância aduaneira de partida, devidamente preenchida. A estância aduaneira deverá indicar, na declaração, a rota a seguir, detalhes dos selos aplicados, qualquer outro detalhe relevante e a hora de partida, carimbando o original e as quatro cópias, as quais terão o seguinte destino:</p> <p>a) O Original é enviado pela estância de partida à estância de destino. Depois de certificado o fim do trânsito pela estância de</p>	5. A declaração deverá ser apresentada pelo declarante na estância aduaneira de partida, devidamente preenchida. A estância aduaneira deverá indicar, na declaração, a rota a seguir, detalhes dos selos aplicados, qualquer outro detalhe relevante e a hora de partida.		

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>destino deve ser enviado por esta à Secretaria de Despacho;</p> <p>b) A Cópia 1 acompanha o meio de transporte em trânsito à responsabilidade do declarante. Depois de certificado o fim do trânsito na estância de destino, fica com o declarante.</p> <p>c) A Cópia 2 é enviada pela estância de partida à Secretaria de Despacho;</p> <p>d) A Cópia 3 é enviada pela estância de partida à de destino e depois de certificada destina-se ao arquivo nesta última estância; e</p> <p>e) A Cópia 4 é arquivada na estância aduaneira de partida.</p>			
	1. É obrigatória a elaboração de um manifesto	1. É obrigatória a elaboração de um	Alinhamento aos princípios da JUE –	A simplificação dos procedimentos na

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
Artigo 15 - Manifesto de Carga	<p>de carga por cada consignação em trânsito.</p> <p>2. As mercadorias em trânsito serão descritas no manifesto de carga, respeitando o conteúdo exposto no Anexo II deste regulamento, sendo o manifesto completado por um original e duas cópias. O Director Geral pode autorizar documentação comercial alternativa a ser utilizada com esta finalidade. Estes documentos serão distribuídos como segue:</p> <p style="padding-left: 40px;">a) O original fica com o declarante;</p> <p style="padding-left: 40px;">b) A cópia 1 é arquivada na estância de partida; e</p> <p style="padding-left: 40px;">c) A cópia 2 é arquivada na estância de</p>	<p>manifesto de carga por cada consignação em trânsito.</p> <p>2. As mercadorias em trânsito serão descritas no manifesto de carga, respeitando o conteúdo exposto no Anexo II, deste regulamento.</p>	“paperless”.	base de que o princípio do "paperless" é claro.

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>destino.</p> <p>3. Desde que o manifesto contenha os dados constantes do formulário do Anexo II deste regulamento, poderão as Alfândegas aceitar que ele tenha uma forma diferente da prescrita naquele anexo.</p>			
<b>Artigo 17 (Transbordo durante o movimento de trânsito)</b>	<p>1. Quando, decorrente de factores fora de controlo do declarante do trânsito, as mercadorias tenham que ser transbordadas de um meio de transporte, durante o percurso de trânsito, deve o declarante ou transportador avisar, se possível, a estância aduaneira mais próxima e só após a autorização desta, proceder ao transbordo.</p>			<p>Por favor vide as nossas recomendações gerais.</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>2. Se, por razões de segurança, o transportador não puder aguardar pela autorização da Alfândega para fazer o transbordo, poderá tomar as medidas necessárias e indispensáveis e notificar a Alfândega logo que possível.</p> <p>3. Em qualquer das situações previstas nos nrs 1 e 2 deste artigo é obrigatório o declarante ou transportador lavrar no verso da declaração de mercadorias a ocorrência, descrevendo as razões de transbordo, o local, data e hora em que teve lugar, os dados do veículo do qual elas foram transbordadas.</p>			
<b>Artigo 19 – Fim do</b>	1. Para certificar o fim do movimento de trânsito, a	Para certificar o fim do movimento de		A legislação nacional não deve, a respeito

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
Trânsito Aduaneiro	<p>estância aduaneira de destino anotar, no original e nas cópias da declaração de trânsito, bem como no manifesto ou outro documento equivalente, a conclusão do movimento de trânsito com respeito pelo previsto neste regulamento, dando o seguinte destino aos documentos:</p> <p>a) O Original da declaração de trânsito é enviado à Secretaria de Despacho correspondente à estância aduaneira de partida do trânsito;</p> <p>b) A Cópia 1 da declaração e o original do manifesto, ou documento equivalente, são dados ao declarante; e</p> <p>c) A Cópia 3 da declaração e a cópia 2 do manifesto, ou documento equivalente, e o relatório de descarga, neste</p>	<p>trânsito, a estância aduaneira de destino deve fazer o fecho da declaração de trânsito, com base na confirmação dos dados fornecidos na estância de entrada.</p> <p>A quitação ou desobrigação da garantia é automaticamente reconhecida pela Secretaria de Despacho da estância aduaneira onde foi registada a garantia.</p> <p>O chefe da estância aduaneira de destino é responsável pelo início de quaisquer investigações sobre mercadoria não chegada, e deve fazê-lo assim que se tornar evidente que as mercadorias esperadas</p>		<p>do fim de uma operação de trânsito aduaneiro, requerer mais que a mercadoria, a relevante declaração da mercadoria, o manifesto e conhecimento de embarque (<i>bill of lading</i>) sejam apresentados à estância de destino, dentro de um prazo estipulado, sem que as mercadorias tenham sido sujeitas a uma alteração e sem que tenham sido usadas, e com os selos alfandegários e marcas de identificação intactos.</p> <p>Em adição ao nº 2 da proposta da DGA, sugere-se que um nº 3 seja adicionado,</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	<p>último caso quando as mercadorias são descarregadas do meio de transporte, ficam arquivados na estância aduaneira de destino do trânsito.</p> <p>2. A quitação ou desobrigação da garantia é dada pela Secretaria de Despacho da estância aduaneira de partida, após a recepção da cópia 2 da declaração, enviada pela estância de partida, e do original da declaração, essa enviada pela estância de destino, após certificação de que o movimento de trânsito se consumou dentro das regras deste regulamento.</p> <p>3. Na estância aduaneira de destino será sempre inscrita na declaração de trânsito a data e hora de chegada do meio de transporte.</p>	<p>não chegaram.</p> <p>3. a ser removido</p>		<p>com a seguinte redacção:</p> <p>“Quando uma garantia tenha sido prestada, deve ser desobrigada dentro de 2 dias úteis, após as Alfândegas terem certificado, em sua satisfação, que as obrigações que deram origem à sua constituição foram devidamente cumpridas.”</p>

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	4. O chefe da estância aduaneira de destino é responsável pelo início de quaisquer investigações sobre mercadoria não chegada, e deve fazê-lo assim que se tornar evidente que as mercadorias esperadas não chegaram.			
<b>Artigo 23 –</b> Rotas autorizadas	1. Os trânsitos rodoviários apenas podem ter lugar nas rotas autorizadas por despacho conjunto do Director Geral das Alfândegas e da Autoridade responsável pelas Estradas e Pontes. Estas rotas serão publicadas no Boletim da República.	1. Os trânsitos rodoviários apenas podem ter lugar nas rotas autorizadas por despacho conjunto do Director Geral das Alfândegas e da Autoridade responsável pelas Estradas e Pontes, Navegação Marítima e Navegação Aérea. Estas rotas serão publicadas no Boletim da República.	Neste artigo foram acrescentadas duas autoridades reguladoras de transporte, nomeadamente da Navegação Marítima e Navegação Aérea.	

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
<b>Artigo 25 – Acompanhamento fiscal</b>	<p>1. Em circunstâncias muito excepcionais, e quando uma operação de trânsito representa um alto nível de risco e os meios de transporte não tenham as condições previstas neste regulamento, o chefe da estância aduaneira de partida decidirá sobre a conveniência de acompanhamento fiscal, ou de outra medida de segurança.</p> <p>2. As despesas resultantes do acompanhamento fiscal devem ser pagas pelo declarante, na Tesouraria da estância de partida, antes que o movimento de trânsito se inicie. O custo do acompanhamento fiscal será estabelecido pelo Chefe da estância aduaneira de partida, de acordo com os</p>	<p><b>Cautelas fiscais</b></p> <p>1. As cautelas fiscais são adoptadas para impedir a violação (das regras relativas aos) volumes, recipientes de carga e controlo do meio de transporte, e compreendem a aplicação de dispositivos de segurança, físicos ou electrónicos, e o acompanhamento fiscal, em casos excepcionais.</p> <p>2. Os dispositivos de segurança, referidos no número anterior, só podem ser rompidos ou suprimidos na presença de fiscalização.</p> <p>3. As despesas realizadas, com a</p>	Inserir nova redacção	

Disposições vigentes		Proposta da equipa da DGA com vista ao Sistema da Janela Electrónica Única		Propostas adicionais da ILCM
Número da Cláusula	Regulamento actual	Proposta de alteração	Justificativas	Proposta/Comentários
	parâmetros definidos pela Direcção Geral das Alfândegas.	aplicação das cautelas fiscais em volumes, recipientes de carga e meios de transporte, serão suportadas pelo proprietário ou pelo consignatário.		
<b><u>Secção 5 - Trânsito por gasodutos</u></b>		<b><u>Secção 5 -</u></b> Trânsito por gasodutos e cabos		
<b><u>Despacho antecipado</u></b>				Introduzir algumas disposições sobre o despacho aduaneiro antecipado de mercadorias em operações de trânsito.
<b><u>Disposições transitórias e finais</u></b>				Incluir um artigo que estabeleça que todas as disposições que contrariem esta lei sejam consideradas como tendo sido revogadas.

## 4.5 Comparação entre o Regime de Trânsito Aduaneiro de Moçambique e o da África do Sul

Esta secção dá uma visão geral do regime de trânsito da África do Sul e também indica algumas áreas para as alterações propostas, com menção à prática, na África do Sul, para referência de melhores práticas.

### 4.5.1 Visão geral dos assuntos de trânsito relevantes como tratados, na África do Sul, pelos SARS<sup>51</sup>

	<b>Assuntos a serem referenciados para melhores práticas</b>	<b>AS Legislação de referência</b>
1	<p>Avaliação / procedimento de risco dos SARS para cobrir o risco de trânsito</p> <p>Quem determina o risco?</p> <p>Como são calculados o risco e a cobertura?</p> <p>Quem segura o risco?</p> <p>Que formas de cobertura de risco são aceites? E quais são mais predominantes na AS?</p> <p>Com que base a TFR é uma transportadora afiançada – apresentaram uma garantia?</p>	<p>As garantias são colocadas em vigor com base no valor e no número de transacções por dia. Ter uma Garantia é considerado como uma concessão em si mesma e, se o risco de cobrir uma garantia for muito elevado, pode-se solicitar Pagamentos Provisórios, variando o montante entre 10% a 100% do montante da Garantia.</p> <p>Os SARS têm uma unidade de risco centralizada que determina o risco. Os transportadores licenciados são responsabilizados pelos carregamentos e devem ter cobertura de garantia suficiente como tal</p> <p>O risco e a cobertura são calculados sobre os direitos e o IVA aplicáveis</p> <p>Os importadores / exportadores ou agentes em seu nome</p> <p>Concedente da Garantia e garantias ROG com instituições financeiras reconhecidas, bem como</p>

<sup>51</sup> 4.4.1 Toda esta secção do relatório foi compilada pela equipa dos SARS: Theuns Burger, Mattie Lourens e Rudi Kitching

		<p>Pagamentos Provisórios quando as circunstâncias assim o requererem</p> <p>Não familiarizados com o termo TFR, mas se estiver relacionado com caminhos-de-ferro não solicitamos garantia de transferências ferroviárias</p>
2	Garantias & Fianças	<p>As fianças são validadas uma vez por ano. Não o fazendo resultará no cancelamento da fiança.</p> <p>Somente são aceites fianças de bancos autorizados.</p>
3	Isenções	<p>A AS tem um sistema automatizado em vigor (IBAS) para isentar o movimento de bens em trânsito, mas porque não trabalhamos sobre uma dedução da Garantia, como no passado, a Garantia não precisa de revalidação quando a saída dos bens é confirmada.</p> <p>O sistema dos SARS assegura uma cobertura eficiente.</p>
4	<p>Tratamento de baldeações, ex.: as importações de, digamos, Cidade Funda com baldeação em Durban.</p> <p>Importações destinadas à Zâmbia, a caminho de Durban, via Cidade do Cabo.</p>	<p>As baldeações são permitidas. Os detalhes dessas baldeações são registados pelo expedidor dos bens e registados no Manifesto do navio de baldeação.</p> <p>Baldeações de Granel para Contentor, ou entre contentores, apenas são permitidas num Armazém Alfandegado.</p> <p>A remoção de uma Fiança, de qualquer parte da África do Sul para a Zâmbia, será coberta pela fiança e a rota utilizada será especificada através de Legislação Alfandegária.</p>
5	<p>Pré – despacho</p> <p>Cópias de documentos / Despacho electrónico</p>	<p>O pré - despacho é encorajado. Quase 100% de todo o comércio internacional é tratado através de EDI que inclui a submissão de Documentação Comprovativa em formato electrónico. As cópias dos documentos estão previstas na Legislação.</p>

6	Quais são as alterações dos SARS para a administração dos despachos de trânsito e de baldeação?	Os SARS não têm nenhuma alteração para tal, mas uma taxa de Supervisão pode ser aplicável, no valor de R100, por oficial por hora.
---	---	--

### Garantias:

Nos termos das Secções 47B(6), 54E(4), 59A(2)(a), 60(1)(c), 61(1) e (2), 64A(2) e (3), 64B(3) e (4), 64C(1) e 64D(5), o Comissário pode requerer que a garantia seja fornecida, na forma, natureza ou montante determinados pelo Comissário, de modo a proteger o Estado contra qualquer perda que possa ocorrer como resultado das actividades a serem executadas. O montante da garantia será determinado em termos dos padrões e avaliado numa base individual nos termos dos critérios estabelecidos.

a) **Quando são aplicadas as garantias?**

Como uma condição de licenciamento, e

A garantia também pode ser aplicada para registo no esquema de adiamento.

1) Importações em Trânsito e Exportações Subsequentes:

Nos termos da Secção 64D da Lei, um Removedor de bens afiançados deve estar coberto por meio de uma garantia.

a) Clientes das alfândegas (consignador, Removedor de bens ou titular de uma licença de armazém) devem apresentar uma garantia e assumir a responsabilidade plena pelo consignamento por meio de:

- i) uma garantia do consignador;
- ii) uma garantia rodoviária;
- iii) um armazém afiançado; ou
- iv) um pagamento provisório.

- b) A garantia necessária de um:
- i) Removedor de bens licenciado é:
    - A) uma garantia rodoviária;
    - B) uma garantia do consignador; ou
    - C) um pagamento provisório (DA 70).
  - ii) Proprietário de armazém alfandegado é uma fiança de armazém;
  - iii) Transportadores estrangeiros:
    - A) garantia do consignador; ou
    - B) pagamento provisório (DA 70).
  - iv) Subcontratados:
    - A) garantia rodoviária;
    - B) garantia do consignador; ou
    - C) pagamento provisório (DA 70).

A garantia deve ser produzida para cada consignamento ou bens afiançados e essa garantia deverá ser igual ao montante total dos direitos e IVA pagáveis

A garantia deve ser na forma de uma garantia de cobertura contínua e permanecerá em vigor e efeito plenos no respeitante a qualquer declaração relativa aos bens transportados por esse Removedor, até que os bens sejam entregues no seu destino final, ou de outro modo considerados, como previsto na Lei ou em qualquer outro Regulamento relativo a essa declaração e ao transporte desses bens.

Dois (2) meios de garantia, tais como duas (2) garantias rodoviárias ou duas (2) garantias de consignador ou / uma combinação de garantias e pagamentos provisórios, não são permitidos em uma (1) única declaração.

**Garantia de um Removedor Autorizado:**

- a) A garantia prestada por um Removedor licenciado, em fiança, pode ser transferida para um subcontratado ou para um transportador estrangeiro. (Ver Removedor de Bens – Acordo Pro Forma e Pro Forma – garantia de um Removedor de Bens em Fiança, na regra 64D).
- b) O detentor da garantia é responsável pela produção do documento de exoneração às Alfândegas por via de qualquer terceiro de sua escolha, ex. despachante alfandegário, importador, etc. quando os SARS assim o solicitarem. O detentor da garantia será, em última instância, considerado responsável por essa obrigação.
- c) No evento de os bens serem removidos por mar, ar e caminho-de-ferro, o declarante (importador / exportador / despachante alfandegário, etc.) será responsável pelas isenções assim como o seu agente será vinculado a essa obrigação.

**Garantia de Um Consignador:**

- a) Um consignador pode prestar uma garantia para quaisquer bens afiançados transportados por qualquer veículo rodoviário. (Regra 64D.11(5))
- b) Uma garantia / pagamento provisório de um consignador não pode ser transmitida a outro consignador, pode ser usada somente em relação a um removedor específico.
- c) Qualquer consignador que pretenda prestar garantia na forma de uma fiança deve prestar essa fiança em conformidade com a garantia pro forma prevista na Regra 64D.
- d) O consignador deve prestar, em seu próprio papel timbrado, autorização assinada por si, ou por seu representante devidamente autorizado, para que a garantia possa ser utilizada como garantia para o consignamento especificado na autorização, que deve indicar o seguinte:
  - i) Detalhes da garantia, incluindo o seu montante;
  - ii) Se a garantia / pagamento provisório é prestado na qualidade de despachante alfandegário, importador, titular de licença de exportador ou outra qualidade;
  - iii) Uma minuta da declaração;
  - iv) Descrição dos bens; o direito a ser segurado; e
  - v) O(s) número(s) do(s) contentor(s), o(s) número(s) do(s) selo(s), o número de embalagens em cada contentor ou o número de embalagens se forem bens não contentorizados.

b). **Que mecanismos financeiros estão disponíveis para Garantias?**

A garantia deve ser na forma de um certificado de garantia ou na forma de um pagamento provisório, onde seja dada essa opção. Os certificados de garantia serão emitidos por uma instituição financeira aprovada:

c). **Quem detém os certificados?**

Os SARS aceitam certificados de garantia emitidos somente por um banco sul-africano registado ou por uma seguradora registada no FSB para o propósito de emitir garantias. Uma lista das seguradoras aprovadas para emitirem garantias pode ser encontrada em <http://www.fsb.co.za/>, Seguro, Lista de Seguradoras registadas.

Uma lista dos bancos sul-africanos registados pode ser encontrada em [www.reservebank.co.za](http://www.reservebank.co.za), Supervisão Bancária, bancos sul-africanos registados e seus escritórios de representação.

Os certificados serão mantidos pelo Escritório da Agência onde o cliente se tenha registado

d). **Como são calculadas as garantias?**

As garantias são calculadas em conformidade com os critérios seguintes:

<b>Categoria A</b>	
<b>Critério</b>	<b>Percentagem de Dedução do montante padrão</b>
<p>1. Estatuto Empresarial de Pequenos Negócios</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O lucro bruto da entidade, no ano fiscal, não deverá exceder R 14 milhões;</li> <li>• Os accionistas ou membros devem ser pessoas naturais (indivíduos) e devem deter a totalidade das acções / capital de accionistas da empresa; e</li> <li>• Os accionistas ou membros não poderão deter nenhuma acções ou interesses no capital de nenhuma outras empresas (excluindo acções em empresas listadas, um interesse de participação num esquema de investimento colectivo ou um interesse num corpo empresarial).</li> <li>• Se licenciados ou registados actualmente nas Alfândegas, um registo apropriado de cumprimento desde a data de licenciamento ou de registo.</li> </ul>	40%
<p>2. Os clientes acreditados ou revistos nos termos da Política de Verificação de Acreditação e de Desacreditação.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Clientes registados nas ou licenciados pelas Alfândegas durante os 2 anos antecedentes e acreditados nos termos da Política de Verificação de Acreditação e Desacreditação; ou</li> <li>• Os clientes acreditados existentes, registados nas ou licenciados pelas Alfândegas nos 2 anos antecedentes que não tenham sido acreditados nos termos da Política de Verificação de Acreditação ou Desacreditação mas que tenham sido revistos nos termos da Política de Verificação de Acreditação e Desacreditação.</li> </ul>	60%

<b>Avançar para 3 e 4 abaixo somente se o cliente se qualificar para o critério 2.</b>	
3. Período de tempo durante o qual o cliente esteve em actividade comercial (excluindo clientes pequenos comerciantes)	
• Maior que 10 anos	20%
• Entre 5 a 10 anos	10%
• Entre 2 a 5 anos	5%
4. Empresa listada na bolsa de valores (excluindo clientes pequenos comerciantes)	20%

e) **Processo de Exoneração:**

**Esboço do processo de Exoneração:**

Sempre que os bens sejam movimentados sob suspensão de direitos e / ou IVA, os bens permanecem sob o controlo das Alfândegas até que tenham deixado a África do Sul ou que tenham entrado devidamente. A parte responsável deve:

- a) obter prova nos cenários seguintes:
- i) Os Bens removidos para um local na área comum das Alfândegas entraram devidamente nesse local;
  - ii) Os Bens que eram destinados a qualquer país em África, para além das fronteiras da área comum das Alfândegas, foram devidamente retirados para fora dessa área;
  - iii) Os Bens em trânsito através da África do Sul, vindos de qualquer país em África, foram devidamente retirados da África do Sul; ou
  - iv) Em outros casos, que os Bens foram devidamente retirados da área comum das Alfândegas.
- b) Os direitos e o IVA serão pagáveis após pedido se:
- i) A obrigação não tiver cessado como contemplado na subsecção 18(3)(a);
  - ii) Os bens foram desviados; ou

- iii) Considerados como tendo sido desviados conforme contemplado na subsecção 18(13).

O detentor da fiança é responsável por apresentar o documento de exoneração às Alfândegas por via de qualquer terceiro de sua escolha ex. um despachante alfandegário, importador, etc. quando os SARS assim o exigirem. O detentor da fiança será responsável ainda pela lista.

- d) No evento de os bens terem sido removidos por mar, ar e caminho-de-ferro, o declarante (importador / exportador / agente alfandegário, etc.) será responsável pelas isenções.
- e) mas o cliente, bem como o seu agente, devem estar licenciados.
- f) O Removedor de bens licenciado (ROG) que transporte bens entre armazéns, é responsável pelo pagamento dos direitos e IVA relevantes se tiver assinado pelo produto mas não tiver entregado o consignamento nas instalações indicadas.
- g) O Comissário pode permitir que um Removedor de bens licenciado, em fiança, subcontrate a remoção ou o transporte dos bens que a Secção 64D relaciona a **outro removedor licenciado** de bens afiançados. Não pode ser subcontratado a transportadores estrangeiros. Quando um removedor de bens licenciado assim subcontratar, ambos os removedores licenciados serão conjunta e severamente responsabilizados pelos cumprimentos de todas as obrigações nos termos da Secção 64D(6), incluindo o pagamento de direitos, encargos e quaisquer penalizações ou montantes exigidos nos termos da Secção 88(2)(a).
- h) A responsabilidade pelos direitos, taxas e isenções de bens movimentados sob fiança / trânsito por estrada, serão aplicadas pela ordem seguinte:
- i) Onde o agente tenha processado uma declaração e um removedor licenciado tenha removido os bens a coberto de uma garantia rodoviária:
- A) O agente;
  - B) O removedor licenciado;
  - C) O fiador (agente da garantia / devedor principal); depois

- D) A instituição financeira (co-devedor principal).
- ii) Onde um agente tenha processado uma declaração e um transportador estrangeiro tenha removido os bens a coberto de uma garantia do consignador ou de um PP:
- A) O agente;
  - B) O fiador (agente da garantia / devedor principal) ou agente do PP;
  - C) A instituição financeira (co-devedor principal).
- iii) Onde um agente tenha processado uma declaração e o dono de um armazém alfandegado remova os bens a coberto de uma garantia de armazém:
- A) O agente;
  - B) O removedor, que será o detentor da licença de armazém;
  - C) O fiador (agente da garantia / devedor principal); depois
  - D) A instituição financeira (co-devedor principal).
- iv) Onde o agente tenha processado uma declaração e um subcontratado ou removedor licenciado tenha removido os bens a coberto de uma garantia do consignador, PP ou garantia rodoviária:
- A) O agente;
  - B) O removedor licenciado;
  - C) O subcontratado;
  - D) O fiador (agente da garantia / devedor principal) ou agente do PP;
  - E) A instituição financeira (co-devedor principal).
- v) Onde um agente tenha processado uma declaração e um removedor licenciado tenha removido os bens a coberto de uma garantia do consignador ou de PP:
- A) O agente;
  - B) O removedor licenciado;
  - C) O fiador (agente da garantia / devedor principal) ou agente do PP;
  - D) A instituição financeira (co-devedor principal).

**Documentos necessários para efeitos de exoneração:**

- a) Uma cópia imprimida do conhecimento de chegada e da notificação de despacho (se EDI) ou um original numerado e a cópia data e carimbada do conhecimento de chegada devem ser apresentados com os documentos de exoneração.
  
- b) Se houverem diferenças entre os detalhes do documento de exoneração e o conhecimento de chegada de importação / exportação / trânsito, um comprovante de correcção deve ser passado para emendar o conhecimento de chegada antes que o documento de exoneração possa ser aceite. Um conhecimento de chegada não pode ser simplesmente cancelado. Um pedido para cancelar deve ser feito ao Escritório da Agência de aceitação do conhecimento de chegada antes que o VOC seja processado.
  
- c) Se um conhecimento de chegada for submetido por um agente via EDI, esse conhecimento de chegada deve ser impresso com o número e a data finais e a notificação de despacho imprimida em papel timbrado próprio do cliente.
  
- d) A prova de exportação prevista juntamente com os formulários necessários serão aceites para efeitos de isenção.
  
- e) Todos os bens exportados / em trânsito para efeitos de isenção não serão examinados ou supervisionados a menos que requerido.
  
- f) Se qualquer conhecimento de chegada em garantia foi processado e os bens não foram removidos para o seu destino final, o Especialista Sénior Ad-Hoc no Escritório da Agência considerará a isenção se os documentos seguintes forem apresentados:
  - i) Conhecimento de chegada departamental DA 490 tendo em conta os direitos;
  - ii) Aviso de destruição emitido pela Alfândegas;
  - iii) Aviso de abandono emitido pelas Alfândegas;
  - iv) Aviso de apreensão emitido pela Alfândegas ou pela SAPS (um aviso de detenção não pode ser usado como documento de isenção);

- v) Um comprovante de correcção ou um SAD 503, se a conhecimento de chegada é cancelado;
- vi) SAD 500 (WH / WE);
- vii) DA 322 – talão de armazém estatal; ou
- viii) Conhecimento de chegada para consumo doméstico no respeitante a cada conhecimento de chegada afiançado, em conformidade com a impressão em anexo, deve ser processado tendo em conta os montantes devidos de IVA e de direitos.

**Tipo de documentos de exoneração que não serão válidos:**

- a) Nenhum documento de exoneração será válido se for obtido inadequada ou fraudulentamente.
- b) Nenhum documento de exoneração será válido se não cumprir, em todos os aspectos, os requisitos prescritos na legislação e esta política e os procedimentos operacionais padrão.

**Quando obter exonerações:**

- a) Os clientes devem **obter provas válidas e mantê-las** para efeitos de registo (não para fazer prova ao Controlador / Director da Agência) como previsto nos termos da Secção 18(3)(b)(i) conjugada com as Regras 18.07, 18A.04, 120A.01(c) e 120B.04(a) dentro de trinta dias contados a partir da data do conhecimento de chegada.
- b) Ao calcular o período de trinta (30) dias mencionado acima:
  - i) **Excluir o primeiro dia** (data do conhecimento de chegada); e
  - ii) **Incluir o último dia** (30<sup>o</sup> dia) a menos que:
    - A) O último dia calhe num Domingo: o primeiro dia útil seguinte será considerado como o último dia;
    - B) O último dia seja um Sábado: o dia útil anterior deve ser considerado como o último dia (30<sup>o</sup> dia).

**CAPÍTULO PREPARADO PELA EQUIPA DOS SARS:**

**Theuns Burger**

**Mattie Lourens**

**Rudi Kitching**

#### 4.4.2 Comparação da legislação de trânsito aduaneiro moçambicana com a sul- africana

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
<b>Taxa de serviço aduaneiro e taxa de serviços administrativos</b>	<p>Comissão Admin : 4.1% da receita em risco</p> <p>Desobrigação: 1% da receita em risco</p> <p>O despacho do Ministro das Finanças, de 11 de Outubro de 1992, habilita a cobrança da taxa de trânsito aduaneiro, fixando-a em USD15, em alguns postos de fronteira, para cada veículo com matrícula estrangeira. <i>Regulamento de Trânsitos Aduaneiros de Moçambique, aprovado pelo Dip. Min. 10/2002 de 30 de Janeiro (“RTA”), Art. 3/2.</i></p>	Nenhumas taxas aplicadas pelos SARS	Moçambique cobra taxas de serviços aduaneiros; África de Sul não cobra.
<b>Valor da Garantia</b>	<p>O montante desta garantia é de 100% das receitas em risco por cada garantia (para uma única operação).</p> <p><i>RTA 4/1</i></p> <p>Para garantias globais (mais de uma operação dentro de um ano) a tabela abaixo é aplicável:</p>	<p>Deverá ser prestada garantia para cada carregamento de bens afiançados e essa garantia deverá ser suficiente para cobrir o montante total dos direitos e do IVA potencialmente pagáveis.</p> <p>Os certificados são colocados em vigor com base no valor e número</p>	Em Moçambique é baseada no CIF, ao contrário da África de Sul, que é baseada na receita em risco (direitos aduaneiros + IVA a ser efectivamente pago)

Assunto	Moçambique		África de Sul	Comentário
	Valor Aduaneiro das Mercadorias cobertas pela garantia, em dólares americanos (?)	Garantia em USD (?)	<p>das transacções por dia. Ter um certificado é considerado, por si só, uma concessão e se o risco de garantir um certificado for muito alto, Pagamentos Provisórios poderão ser requeridos e o valor do Certificado poderá variar entre 10% a 100%.</p> <p>Os certificados são validados uma vez por ano.</p>	em relação à garantia global.
	Até 500.000, 00	50.000		
	De 500.001, 00 a 1.000.000, 00	75.000		
	De 1.000.001 a to 2.000.000, 00	150.000		
	<p>A garantia global, em casos em que o valor aduaneiro da mercadoria ultrapasse dois milhões de dólares americanos, poderá ser estabelecida pelo Director Geral das Alfândegas, sob requerimento do interessado, tendo em conta o risco envolvido para a receita, resultante do cadastro aduaneiro do interessado e do tipo de mercadorias que serão cobertas pela garantia e tendo em consideração o património da companhia em questão.</p>			

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
<p><b>Formas em que a garantia pode ser prestada</b></p>	<p>A garantia poderá ser autorizada pelo Director Geral através de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Termo de responsabilidade que constitua como garantia real do património suficiente para o montante garantido pelo requerente, para pessoas singulares ou colectivas;</li> <li>Termo de responsabilidade para mercadorias destinadas a projectos de investimento do Estado, emitido por entidade competente;</li> <li>Carta de garantia, emitida por um banco ou instituição financeira idóneos;</li> <li>Títulos ou obrigações do Tesouro;</li> <li>Depósito em numerário;</li> <li>Cheque visado; ou</li> <li>Seguro de caução de valor equivalente. <i>RAT, Artigo 4, nº4</i></li> </ul>	<p>Os clientes das alfândegas (consignador, removedor de bens ou detentor de licença de armazém) podem apresentar uma garantia e assumir responsabilidade plena pela movimentação do carregamento por meio de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>um certificado do consignador ;</li> <li>um certificado rodoviário;</li> <li>um certificado de armazém; ou</li> <li>Pagamento provisório.</li> </ul> <p>A garantia requerida quando os bens são removidos por um removedor autorizado de bens afiançados é:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificado rodoviário; ou</li> <li>• Certificado do consignador; ou</li> <li>• Pagamento provisório (DA 70).</li> </ul> <p>Um consignador [definido na</p>	<p>Um armazém afiançado o e uma garantia rodoviária são claramente indicadas como uma forma de garantia na legislação sul-africana. Em Moçambique não é claramente indicada nos RTA.</p>

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
		<p>Regra 64D.03(1) da Lei das Alfândegas] deve apresentar garantia numa das formas seguintes:</p> <p style="text-align: center;">Certificado do Consignador Pagamento provisório.</p> <p>A garantia requerida quando os bens são removidos por um detentor de licença de armazém é um certificado de armazém.</p> <p>Para remoção de bens por Transportadores Estrangeiros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificado do consignador; ou</li> <li>• Pagamento provisório (DA 70).</li> </ul> <p>Para remoção de bens por Subcontratados:</p> <p style="text-align: center;">Certificado rodoviário; Certificado do consignador; ou Pagamento</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
		provisório (DA 70).	
<b>Despacho Aduaneiro Antecipado</b>	O RAT não prevê o despacho aduaneiro	Nenhuma proibição ao despacho alfandegário de bens antes da sua chegada à República, desde que todos os documentos necessários para uma entrada devida estejam disponíveis.	Apesar de não estabelecidas em ambas as legislações, não há proibição de despacho antecipado.
<b>Documentos exigidos para operações de trânsito</b>	M14, manifesto <i>RAT, 13 e 15</i>  SAD conforme o sistema de Janela Electrónica Única	DA 70 - Pagamento Provisório DA 187 – Manifesto Rodoviário SAD 500 – Formulário de Declaração das Alfândegas SAD 502 – Formulário de Declaração das Alfândegas (Controlo de Trânsito) SAD 505 - Formulário de Declaração das Alfândegas (Controlo de Fiança)	
<b>Procedimentos de trânsito alfandegário</b>	Os seguintes documentos devem ser submetidos à estância aduaneira de partida:  Meios de transporte a serem utilizados no movimento de trânsito; Mercadorias;	<b><u>Manifesto rodoviário.</u></b>  O original do manifesto rodoviário deve acompanhar o documento de entrada alfandegário para remoção de quaisquer bens afiançados e	Moçambique apenas tem uma declaração que é o modelo 14. A África de Sul tem várias declarações para diferentes fins.  A África de Sul

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
	<p>Manifestos ou outros documentos comerciais para as mercadorias de cada estância aduaneira de destino das mercadorias que está transportando; e</p> <p>Declarações de trânsito correspondentes a cada manifesto.</p> <p>A estância aduaneira de partida poderá efectuar a verificação das mercadorias que foram declaradas e, se necessário, selará os compartimentos ou atrelados.</p> <p>As mercadorias em trânsito aduaneiro são obrigatoriamente acompanhadas pela competente declaração de trânsito, cujo modelo consta no RATs, que deve ser assinada pelo declarante.</p> <p>A apresentação da declaração de mercadorias em trânsito é obrigatória por cada movimento de trânsito.</p> <p>É também obrigatória a referência da garantia na declaração de mercadorias</p>	<p>deve acompanhar o motorista do veículo. Uma cópia de cada deve ser entregue às alfândegas no local de saída.</p> <p>Transporte de Bens Não Selados:</p> <p>As alfândegas podem autorizar a remoção de bens não selados, por exemplo, bens pesados ou em granel, sujeito a certas condições, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Certificados de fiança adicionais;</li> <li>Inspecção completa dos bens;</li> <li>Meios e métodos de selagem, cintagem e seguro;</li> <li>Uma descrição exacta dos bens, apoiada com amostras, planos, esquemas, fotografias, etc.;</li> <li>Pontos de entrada e saída previstos, rotas e tempos limite; e</li> <li>Prova prevista de que os bens entraram para propósitos</li> </ul>	<p>estabelece algumas regras específicas para os países da BLNS (República do da Botswana; Reino do Lesotho; República da Namíbia; e Reino da Suazilândia).</p>

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
	<p>em trânsito.</p> <p>A declaração deve ser submetida na estância aduaneira de partida.</p> <p>A estância aduaneira deverá indicar na declaração a rota a seguir, detalhes dos selos aplicados, carimbando o original (“DO”) e as 4 cópias, as quais terão o seguinte destino:</p> <p style="padding-left: 40px;">O original é enviado pela estância aduaneira de partida à estância aduaneira de destino. Depois de certificado o fim do trânsito pela estância de destino é enviado por esta estância à Secretaria de Despacho.</p> <p style="padding-left: 40px;">Cópia 1 (C1) acompanha o meio de transporte em trânsito à responsabilidade do declarante. Depois de certificado o fim do trânsito na estância de destino, fica com o declarante;</p> <p style="padding-left: 40px;">Cópia 2 (C2) é enviada pela estância aduaneira de partida à Secretaria de Despacho;</p> <p style="padding-left: 40px;">Cópia 3 (C3) é enviada é</p>	<p>alfandegários no local de destino.</p> <p>Onde os bens forem removidos deste modo:</p> <p style="padding-left: 40px;">O original do manifesto rodoviário e uma cópia do documento de entrada devem acompanhar o motorista do veículo;</p> <p style="padding-left: 40px;">Uma cópia de cada deve ser retida pelo removedor autorizado dos bens afiançados; e</p> <p style="padding-left: 40px;">As Alfândegas na estância de início.</p> <p>Entrada de exportação por estrada de um armazém alfandegado, de bebidas alcoólicas importadas ou fabricadas localmente e produtos de tabaco.</p> <p>As regras seguintes aplicam-se à</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
	<p>enviada pela estância aduaneira de partida à de destino e depois de certificada destina-se ao arquivo nesta última estância; e</p> <p>Cópia 4 (C4) é arquivada na estância aduaneira de partida</p> <p><b>Manifesto de Carga</b></p> <p>É obrigatória a elaboração de um manifesto de carga por cada consignação em trânsito.</p> <p>As mercadorias em trânsito devem ser descritas no manifesto, respeitando o conteúdo expresso no Anexo II do RAT, sendo o manifesto preenchido num original e duas cópias. As Alfândegas poderão aceitar um manifesto apresentado noutra forma, desde que contenha os dados constantes do formulário.</p> <p>O Director Geral poderá autorizar documentação comercial alternativa, para o mesmo propósito. O seu destino do manifesto é o seguinte:</p>	<p>remoção afiançada desta categoria de bens:</p> <p>Excepto no caso de o detentor de uma licença de armazém usar o seu próprio transporte, esses bens devem ser removidos por um removedor autorizado de bens afiançados;</p> <p>Somente contentores que podem ser selados ou veículos de mercadorias com caixas de carga fechadas cujas portas possam ser seladas poderão ser usados. A selagem deve ter lugar antes de os bens deixarem as instalações do armazém;</p> <p>O carregamento desses bens num contentor ou veículo de mercadorias e a selagem desse contentor ou veículo deverá, se o Controlador assim o requerer, ter lugar sob supervisão das alfândegas;</p> <p>Um removedor de bens</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
	<p>O original fica com o declarante;                      A cópia 1 é arquivada na estância de partida; e                      A cópia 2 é arquivada na estância de destino.</p> <p><b>Chegada do trânsito à estância de destino</b></p> <p>Quando o meio de transporte chegar à estância aduaneira de destino, o declarante, o seu representante ou o transportador, responsável pelo trânsito, deverá submeter a documentação relativa ao trânsito.</p> <p>Quando aplicável, a abertura dos selos que protegem o meio de transporte só poderá ser feita depois da autorização das Alfândegas.</p> <p>A descarga das mercadorias em trânsito destinadas à importação apenas pode ser feita em instalações aduaneiras aprovadas (ex.: armazém internacional de mercadorias, armazém aprovado, instalações de um consignatário autorizado, IFZ ou qualquer instalação</p>	<p>para exportação deverá apresentar-se no posto de fronteira respectivo dentro de 3 dias úteis a partir da data da selagem oficial do contentor ou do veículo;</p> <p>Nos casos onde o exportador obtenha vários carregamentos de alfândegas diferentes, e pretenda agrupá-los num local central antes de carregar, o exportador deverá obter autorização prévia do Controlador em cuja área o controlo da grupagem irá ser feito e essa grupagem deverá ocorrer num local aprovado pelo Controlador;</p> <p>Se a autorização mencionada acima for conferida, o carregamento grupado deve estar pronto para embalagem num contentor ou veículo de mercadorias e para selagem sob supervisão das alfândegas no local aprovado dentro de 5 dias úteis a partir da data de aceitação, pelo Controlador, do primeiro</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
	<p>devidamente autorizada pelas Alfândegas).</p> <p><b>Fim do trânsito aduaneiro</b></p> <p>Para certificar o fim do movimento de trânsito, a estância aduaneira de destino deverá anotar a conclusão do movimento em trânsito, nos seguintes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Original e cópias das declarações de trânsito; e</li> <li>Manifesto ou outro documento equivalente.</li> </ul>	<p>documento de entrada de exportação respeitante ao carregamento;</p> <p>As taxas de alterações previstas (actualmente R100 por hora ou fracção) por assistência extra ou especial por um oficial das alfândegas serão pagáveis;</p> <p>Essas exportações apenas terão lugar através dos postos de fronteira seguintes: Beit Bridge, Lebombo, Kazangulu (Botswana), Oshikango (Namibia), Lomahasha (Suazilândia) e Mhlumeni (Suazilândia);</p> <p>O exportador deve apresentar, ao Controlador, no local de despacho na República, os documentos relativos à exportação que ele possa exigir, incluindo a carta de crédito ou prova de que o consignatário ordenou o pagamento dos ou pagou os bens;</p> <p>As exportações rodoviárias, de um armazém alfandegado, de</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
		<p>gasolina, gasolina destilada, petróleo misturado com agentes lubrificantes e biodiesel importados ou fabricados localmente só podem ser exportadas pelo detentor de uma licença de armazém alfandegado ou por um distribuidor autorizado.</p> <p>Transporte de bens afiançados por um subcontratado de um removedor autorizado de bens afiançados</p> <p>Garantia adequada deve ser fornecida pelo transporte dos bens;                      O consignador deve autorizar, por escrito, que o certificado de garantia seja usado como garantia do carregamento;                      O nome, endereço e número de cliente do removedor que subcontratou o transporte dos bens deve ser inserido no documento de entrada das</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
		<p>alfândegas;</p> <p>O manifesto rodoviário deve conter os nomes do removedor autorizado de bens afiançados e do subcontratado e deve ser assinado por ambas as partes;</p> <p>Onde mais que um subcontratado seja contratado, uma separata deve ser processada para cada subcontratado;</p> <p>Onde os bens sejam transferidos para o veículo do subcontratado, novos selos devem ser colocados sob supervisão de um oficial que deve endossar o original e as cópias do manifesto para este efeito;</p> <p>Onde mais que um subcontratado seja contratado, um documento de entrada separado deve ser processado no respeitante a cada subcontratado.</p> <p>Bens removidos em trânsito /</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
		<p>afiançados para países do BLNS .</p> <p>Procedimentos afiançados normais são aplicáveis e o documento de entrada a ser usado para este propósito deve ser no formulário SAD 500;</p> <p>O SAD 500 e o SAD 502 (RIB) devem acompanhar o veículo rodoviário que transporta a carga;</p> <p>Prova do despacho no armazém nestes países deve ser produzida;</p> <p>As cópias SAD 500, SAD 502 das declarações de armazém no país BLNS e uma cópia do manifesto rodoviário são exigidas para propósitos de isenção;</p> <p>Bens removidos através de um país do BLNS para um país</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
		<p>estrangeiro.</p> <p>Adicionalmente aos requisitos mencionados acima, aplica-se o seguinte:</p> <p>Um SAD 500 e um SAD 502 (RIT) devem acompanhar o veículo rodoviário que transporta a carga; A declaração para o oficial das Alfândegas no local de saída da fronteira do SACU é a prova de saída do SACU.</p> <p>A carga em saída da África do Sul para um país estrangeiro (Beit Bridge e Komatipoort).</p> <p>Um SAD 500 e um SAD 502 (RIT) devem ser apresentados no porto de descarga para movimento</p>	

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
		<p>posterior;                      Um SAD 500 e um SAD 502 (RIT) devem acompanhar o veículo rodoviário que transporta a carga;                      Os SAD 500, 502 e o manifesto rodoviário (DA 187) devem ser produzidos para propósitos de isenção.</p>	
<p><b>Desobrigação das garantias de trânsito</b></p>	<p>A desobrigação da garantia é dada pela Secretaria de Despacho da estância aduaneira de partida, após:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>recepção da C2 da declaração, enviada pela estância de partida;</li> <li>ii) recepção da declaração original, enviada pela estância de destino, após certificação que o movimento de trânsito se consumou de acordo com as regras estabelecidas no RAT.</li> </ul> <p>A desobrigação da cobertura da garantia global, em ligação com uma determinada operação de trânsito, é feita depois de concluído o movimento de trânsito. A garantia global é considerada como tendo sido desobrigada após 10 dias úteis da data de confirmação feita pela estância</p>	<p>Permanecerão em plenos vigor e efeito, no respeitante a qualquer documento de entrada de bens transportados por esse removedor até que os bens sejam entregues no seu destino ou de outro modo assim considerados, como prescrito nas disposições da Lei e de qualquer regulamento relacionado com esse documento de entrada e ao transporte desses bens;</p>	<p>Para a desobrigação das garantias, Moçambique aplica uma taxa de desobrigação. Isto não acontece na África do Sul.</p>

Assunto	Moçambique	África de Sul	Comentário
	<p>aduaneira de destino, na declaração de trânsito, de que este teve lugar, em conformidade com o estabelecido no RAT. <i>RAT 7/4.</i></p>		
<p>Os Caminhos-de-ferro e os Portos estão sob controlo das Alfândegas,</p>	<p>Não, mas sobre controlo aduaneiro.  Decreto nº 34/2009, artigo 4, nº 2 <i>DM 262/2004</i>, artigo 4 e seguintes</p>	<p>Os Caminhos-de-ferro e os Portos estão sob controlo das Alfândegas, mas não necessariamente afiançados.</p>	<p>Os caminhos-de-ferro e os portos na África do Sul estão sob controlo das Alfândegas. É semelhante a Moçambique.</p>
<p>Tratados Internacionais ou regionais ou protocolos regionais de trânsito</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Acordo Geral de Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT) ratificados pela Resolução 31/94 de 20 de Setembro.</li> <li>▪ Protocolo sobre as Trocas Comerciais na Região da SADC, ratificado por Resolução nº 44/99, de 28 de Dezembro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ GATT - Acordo Geral de Tarifas e Comércio</li> <li>▪ Convenção de Kyoto Revista (WCO 1999)</li> <li>▪ Protocolo de Comércio da SADC</li> </ul>	<p>Um documento que é bastante importante para a harmonização dos procedimentos de trânsito aduaneiro entre os dois países, é o Protocolo da SADC, que já foi ratificados, por ambos.</p>

## 4.6 Comentários e Recomendações numa Perspectiva Jurídica

### 4.6.1 Regulamento dos Trânsito Aduaneiro

O RTA foi aprovado pelo Diploma Ministerial nº 10/2002, de 30 de Janeiro. Após 9 anos em vigor, há necessidade em rever o mesmo a fim de se criar um diploma mais claro e transparente sobre os procedimentos de trânsito. Primeiramente, para facilitar a compreensão das regras sobre procedimentos de trânsito; em segundo lugar, para facilitar o trânsito; e terceiro lugar para harmonizar procedimentos com os dos países vizinhos relativamente ao tratamento de bens transportados em regime de trânsito aduaneiro, conforme estabelecido no Protocolo da SADC.

A proposta de revisão do RTA deve ser consistente com as relevantes disposições, incluindo com as definições do Protocolo da SADC como os primeiros passos com vista à harmonização de procedimentos com os países vizinhos.

O RTA refere ao pagamento de uma taxa que será fixada pelo Ministro das Finanças para o pagamento dos serviços prestados pelas Alfândegas, e que não deverá exceder o contravalor de 10 dólares americanos por cada declaração de trânsito. Contudo, até à data, nenhum diploma foi emitido pelo Ministro das Finanças, determinando o valor exacto da taxa pelos serviços prestados pelas Alfândegas. Ademais, há também o despacho do Ministro das Finanças, de 11 de Outubro de 1992, que habilita a cobrança da taxa de trânsito aduaneiro no valor de USD15 para somente alguns postos fronteiriços. Este despacho cria várias inconsistências na medida em que aprova tal taxa para somente certos postos fronteiriços.

### 4.6.2 Caução / Garantia

1. O RTA define dois tipos de garantia: garantia isolada e garantia global. O último tem como base o valor aduaneiro das mercadorias (CIF) conforme a legislação referente ao valor aduaneiro das mercadorias. Contudo, de acordo com o espírito do RTA, a garantia serve para cobrir a receita em risco – RTA, Artigo 6, nº 1. Assim, para este efeito, e considerando o princípio da harmonização dos procedimentos, recomendamos que nenhuma caução/garantia seja prestada, a não ser para bens de valor de alto risco e que as garantias sejam exigidas em conformidade com a tabela acima para valores de risco até 1.000.000 Mt.
2. Outra observação é que a garantia possa ser prestada de várias formas, sendo uma delas um seguro de caução de valor equivalente. Há algumas companhias de seguro em Moçambique que podem prestar tal seguro. É recomendável que se crie um documento acessível para todos os operadores de trânsito sobre a prerrogativa

em usarem seguro de caução para este fim. Também recomendamos que fundos sejam afectados para a elaboração de um manual de procedimentos compreensivos sobre todos os tipos de seguro, com os seus respectivos custos, e benefícios.

3. Uma outra observação prende-se nos princípios sobre a Garantia referida no RTA. Um dos princípios refere que se a mercadoria é destinada ou sai de um estabelecimento sob controlo aduaneiro e o transporte é feito pelo próprio beneficiário do regime, a garantia desse estabelecimento cobre a operação de trânsito. No âmbito desta redacção, uma das interpretações comuns é a de assumir que uma vez que para a constituição de um armazém de regime aduaneiro é já prestada uma garantia que cubra a receita em risco, não é necessário qualquer outra garantia adicional, quando seja o dono do armazém aduaneiro a realizar a operação em trânsito, em conformidade com a lei. No mesmo sentido, bastaria ao transportador provar que está a agir em nome do dono do armazém aduaneiro para beneficiar-se de tal regime, sendo que o próprio armazém é já em si uma garantia, e em adição para poder operar tem que estar coberto por seguro. Neste sentido, armazéns afiançados deveriam ser alinhados com a legislação.
4. Ademais, há também uma posição que defende que uma vez que o termo de responsabilidade que constitua como garantia real o património suficiente para o montante garantido pelo requerente, para pessoas singulares ou colectivas, os caminhos-de-ferro com base no referido podem usar esta forma de prestar a garantia, para as operações em trânsito em nome dos operadores.
5. Por estas razões, propomos uma redução na garantia a ser prestada, e como última recomendação, pensamos que o novo RTA a ser proposto deve incluir isenções na prestação de garantias.

#### 4.6.3 Manifesto

1. Em relação aos procedimentos de trânsito, está estabelecido no RTA que os manifestos ou “outros documentos comerciais” para as mercadorias são necessários. Do nosso ponto de vista, esta formulação vaga tem dado origem a incertezas sobre o que é de facto necessário. Entendemos que deveria ser especificamente determinado quais os documentos necessários, seja a declaração de mercadorias, o manifesto (conhecimento de embarque – *bill of lading*, Guia - *Waybill* ou telex- *telex release*), factura, lista de embalagem e a licença quando aplicável e que cópias sejam aceites quando as originais não podem ser entregues, ou quando a exigibilidade de entrega de originais, possa ser afastada. Isto deve ser clarificado na legislação a ser revista.

2. Em adição, a implementação do SJUE (sistema de janela única) neste processo deverá obviar a necessidade de quatro (4) cópias físicas da declaração de mercadorias conforme proposto pelas Alfândegas. Tal é uma excelente iniciativa, e esperamos que os postos alfandegários estejam suficientemente equipados para este propósito. Contudo, esperamos também que essa tecnologia não represente um custo a ser suportado pelos operadores do trânsito ou se torne num custo insustentável para os mesmos, caso em que causaria uma consequência adversa, oposta aquela de tornar o porto de Maputo num porto competitivo. Também se espera que o sistema funcione de modo que um corte de energia ou falta de sistema não causem uma demora nos procedimentos de trânsito, incluindo na desobrigação da garantia.

#### **4.6.4 Procedimentos**

##### **4.6.4.1 Comissões (taxas) de trânsito**

Fomos informados e temos uma cópia de uma cobrança feita com base na percentagem da receita em risco (4.1% da receita em risco como comissão administrativa e 1% sobre a receita em risco para a desobrigação da garantia). De acordo com o nosso melhor conhecimento, não conseguimos decifrar a base legal para tal cobrança.

Em linha do que se pratica na África do Sul e dada a nossa necessidade em sermos competitivos, não deveria haver cobrança, ou a cobrança deve ser mínima, devidamente instituída e aplicada em todo o território nacional.

##### **4.6.4.2 Transbordo**

Propomos ainda, que quando se trate de transbordo de mercadorias de um porto para outro porto nacional por via marítima não se deveria prestar a garantia ou qualquer pagamento a título de caução, devendo a carga ser desonerada no último porto de destino no território nacional.

Ao elaborar-se o despacho de trânsito da mercadoria, pelo despachante, a estância aduaneira de passagem encarregar-se-ia de enviar imediatamente para a estância aduaneira de destino da mercadoria onde serão pagos os direitos aduaneiros. Se o importador pretender pagar os direitos no porto de Maputo (estância aduaneira de partida) deveria ser autorizado, sem demora, a pagar.

Recomendamos que, tendo em vista o alto impacto económico e perspectivas de transbordo para Moçambique, que este deverá ter um tratamento em capítulo separado, no qual o regime jurídico aplicável ao mesmo seja definido.

Uma das disposições que o regime referido deveria conter é a seguinte:

“ Somente o manifesto deve ser necessário para fins de transbordo.”

#### **4.6.4.3 *Despacho Antecipado***

Por último, é de recomendar que o próximo RTA a vigorar inclua ainda algumas disposições sobre o despacho antecipado e seus respectivos procedimentos no regime de trânsito aduaneiro.

## CAPÍTULO 5: CONCLUSÃO

Este capítulo visa consolidar as recomendações por uma perspectiva de comércio, bem como legal, agrupadas sob os cinco títulos, nomeadamente, regulamentos gerais de trânsito aduaneiro; garantias; manifestos; processos de aprovação de trânsito e envolvimento dos parceiros.

Este documento apresenta a voz clara e consolidada dos parceiros relevantes da indústria nas revisões do regime de trânsito moçambicano, cujas recomendações estão contidas neste relatório. Sentimo-nos gratificados por ver que elas estão em linha com as propostas apresentadas pelo Governo de Moçambique relativamente às revisões já efectuadas para facilitar a implementação do Sistema de Janela Única Electrónica em Moçambique. Se implementadas em paralelo, estamos certos de que estas revisões desbloquearão fluxos de trânsito substanciais para os portos moçambicanos, libertarão mais investimento e crescimento e, finalmente, contribuirão substancialmente para a economia de Moçambique e da região.

De modo a alcançar o objectivo estratégico da ILCM, de promover o Porto de Maputo como um corredor de trânsito bidireccional, e para contribuir para o regime de trânsito global em todos os portos de Moçambique, uma vez que o regime de trânsito tenha sido tratado através das nossas várias recomendações, consideramos necessário que os pontos seguintes sejam considerados:

### 5.1 Regulamento Geral de Trânsito Aduaneiro (RTA)

- Recomenda-se que o RTA seja revisto para assegurar que seja consistente com as disposições e definições relevantes do Protocolo da SADC sobre Trocas Comerciais, como primeiro passo para harmonizar os procedimentos com os países vizinhos.

### 5.2 Garantias

- Esclarecer a definição de avaliação de risco a ser segurado como sendo o que está fisicamente em trânsito em dado momento e não o embarque inteiro.
- Usar as palavras inglesas para fianças / garantias, tais como a) “*individual*” para despacho único e b) “*comprehensive*” para despacho repetitivo em linha com a melhor prática mundial.

- Encorajar a prática de operadores económicos autorizados a operarem sob uma garantia abrangente, com o montante de referência de garantia aumentado para 1 Bilião de Mts contra uma garantia de 6 Milhões, fixada para um período de um ano sem requerimentos repetidos ao DGA.
- Considerar a possibilidade de as empresas de transporte assumirem a garantia da carga com base no princípio de transportadores afiançados.
- Estabelecer uma provisão para que os caminhos-de-ferro se tornem um transportador afiançado, ou um transportador sob controlo das alfândegas, sem requisito de garantia, com os procedimentos necessários em vigor para assegurar o risco do Estado e informar os importadores de trânsito. Tal servirá também o propósito de movimentar mais frete ferroviário em comboios, o que é crucial para os operadores ferroviários, para a eficiência de custos e competitividade do corredor, e para assegurar a aderência ao princípio da SADC de assegurar a sustentabilidade das infra-estruturas rodoviárias.
- Estabelecer uma disposição clara para que os portos e os terminais sejam áreas afiançadas com os procedimentos necessários em vigor para assegurar o risco do Estado, de modo a que as baldeações não tenham de ser afiançadas.
- A ILCM submete o exemplo seguinte de uma proposta de garantias abrangentes para importações em trânsito de alto risco com base em requerimento e aprovação anuais.

<b>MCLI PROPOSAL - USD</b>			<b>MCLI PROPOSAL - METICAL</b>		
RISK VALUE/ REFERENCE AMOUNT	BOND USD		EXCHANGE RATE	RISK VALUE/ REFERENCE AMOUNT	BOND MTN
500 000	50 000		40	20 000 000	2 000 000
1 000 000	75 000		40	40 000 000	3 000 000
25 000 000	150 000		40	1 000 000 000	6 000 000

<b>EXAMPLE OF COMPREHENSIVE GUARANTEE ACQUITTAL</b>						
CUSTOMS VALUE	DUTY	IVA	TOTAL RISK VALUE DEDUCTED FROM REFERENCE VALUE			REFERENCE AMOUNT BALANCE MTN
			USD	MTN	TEU'S	
Say 1 Container =	10%	17%				1 000 000 000
USD 100 000	USD 10 000	USD 17 000	27 000	-108,000	1 TEU'S	998 920 000
			2 025 000	-81,000,000	75 TEU'S	917 920 000
			25 000 000	-917 920 000	+850 TEU'S	ZERO

**ANY PILFERAGE CUSTOMS WILL DEDUCT TOTAL RISK REVENUE FROM THE BOND VALUE OF MTN 6,000,000**

### 5.3 Manifestos

- Estabelecer uma disposição para pré-despacho, aceitando submissões do manifesto do navio ou submissões parciais do manifesto, para abreviar o processo de despacho e evitar custos de atrasos.
- Aderência atempada e uso do Sistema de Janela Única Electrónica por todos os intervenientes, para abreviar as eficiências na área do manifesto, pré-despacho e despacho parcial de manifestos.

### 5.4 Autorização do Processo de Trânsito

- Estabelecer serviços de garantia com o mais baixo impacto de custo possível, tais como garantias abrangentes ou através de companhias de seguros, e treinar a indústria para usá-los efectivamente.
- Facilitar o despacho pelo sistema da janela única electrónica e como Bach upa, despacho por cópias de documentos para abreviar a avaliação de risco, aprovação, pré-despacho e isenção de fiança
- Abolir a prática das alfândegas cobrarem uma taxa de administração de fiança, bem como uma taxa de exoneração, sobre cargas regionais em trânsito, visto que tal torna os portos moçambicanos não competitivos e retira o benefício de receita potencial para o Governo de Moçambique, que seria recolhido por via da carga em trânsito.
- Delegar o poder de autoridade da DGA de modo a não atrasar os processos especiais de aprovação.
- Abolir a prática das alfândegas de aplicarem uma taxa de administração de fiança, bem como uma taxa de isenção, sobre cargas regionais em trânsito visto que isto torna os portos moçambicanos não competitivos e nega o benefício de receitas potenciais para o Governo de Moçambique que seriam cobradas por via da carga em trânsito.

### 5.5 Envolvimento dos Parceiros

- Estabelecer uma equipa das alfândegas inteiramente dedicada à carga em trânsito, toda localizada num escritório perto do porto de Maputo;

- Estabelecer um fórum regular operacional de trânsito alfandegário onde os assuntos operacionais podem ser discutidos e resolvidos. A ILCM pretende desempenhar este papel de facilitação no Corredor de Maputo.
- Trabalhar para ter todos os parceiros de trânsito, ex. todos os agentes alfandegários, despachantes e empresas de despacho, linhas de navegação e pessoal dos terminais num único edifício e ligados por um sistema comum para assegurar o registo e pagamento únicos de modo a encurtar os tempos de processamento.

A ILCM continuará a monitorar o progresso até que o Governo de Moçambique proceda `a revisão do RTA e a aprovação tenha sido concluída, após o que a fase dois do projecto, nomeadamente a produção de um manual electrónico e um seminário de formação sobre a legislação, políticas e procedimentos revistos serão efectuados.



P.O Box 19777, Nelspruit, 1200  
Unit 28, Block C, Central Park, 12 Suikerriet Street, Nelspruit, 1200  
Tel: +27 13 755 6025 Fax: +27 13 752 5453 Cell: +27 82 802 2338  
Email: [brenda.horne@mcli.co.za](mailto:brenda.horne@mcli.co.za)  
Website: [www.mcli.co.za](http://www.mcli.co.za)

WORKING TOGETHER TO MAKE THE MAPUTO CORRIDOR FIRST CHOICE FOR ALL STAKEHOLDERS  
TRABALHANDO JUNTOS PARA TORNAR O CORREDOR DE MAPUTO PRIMEIRA ESCOLHA

## Maputo Corridor Logistics Initiative

À  
Direcção-Geral das Alfândegas  
a/c de Sr. Director-Geral das Alfândegas  
Rua de Timor Leste, nº 95  
Maputo

24 de Outubro de 2011

Caro Dr. Tivane,

### SUBMISSÃO DE RELATÓRIO CONTENDO RECOMENDAÇÕES PARA A REVISÃO DO REGIME DE TRÂNSITO DAS ALFÂNDEGAS DE MOÇAMBIQUE

A MAPUTO CORRIDOR LOGISTICS INITIATIVE (MCLI) é uma associação voluntária sem fins lucrativos, com personalidade jurídica e sucessão perpétua, tendo o objectivo estratégico de promover o Corredor de Maputo como escolha primária dos importadores e exportadores da região e para facilitar a remoção dos constrangimentos e congestionamentos do corredor, através de uma plataforma mútua de ambos os governos, da África do Sul e Moçambique, e também de outros países vizinhos que podem beneficiar do uso do porto de Maputo.

A MCLI gostaria de expressar o seu apreço pelo espírito de cooperação entre nós e as Alfândegas de Moçambique desde o início da MCLI. Durante este tempo, vimos o serviço de 24 horas das alfândegas no porto de Maputo, o desvio para transporte de mercadorias no posto de fronteira, o prolongamento do horário de funcionamento do posto de fronteira, melhoramentos operacionais contínuos no posto de fronteira e noutros terminais, a motivação constante para avançar para um Posto de Fronteira de Paragem Única permanente, de 24 horas, bem como as várias intervenções interinas de modo a alcançar eficiências operacionais maiores e um crescimento de volume no porto de Maputo. Sem o excelente espírito de cooperação do departamento de políticas e procedimentos, bem como da equipa do Sistema de Janela Única Electrónica, este projecto e relatório não poderia ter sido entregue com este padrão e neste tempo, e valorizamos muito o facto de

as Autoridades Fiscais de Moçambique adoptarem esse envolvimento e atitude de apoio digna de de parceiros.

De modo a alcançar o objectivo mencionado acima, a MCLI foi contratada pelo programa SSATP do Banco Mundial para o financiamento de um projecto, através da MCLI, em conjunto com os seus parceiros do sector público de Moçambique e da África do Sul, para efectuar um estudo de diagnóstico do regime alfandegário de trânsito existente em Moçambique, em comparação com o da África do Sul, e em linha com o Protocolo de Comércio da SADC e dos tratados internacionais relevantes, para identificar as possibilidades de crescimento económico e uma eficiência de custo e tempo que poderá ser alcançada se o impacto negativo nos fluxos de carga do Corredor de Maputo e do Porto de Maputo, no respeitante a custo, tempo, complexidade e outras situações negativas for considerado. Este estudo inclui propostas de alterações à política e procedimentos de legislação para assegurar que o potencial máximo do corredor seja alcançado. Tal implica simplicidade de procedimentos, prazos de referência e custos reduzidos que assegurarão que os corredores de trânsito bidireccional moçambicanos se tornem a escolha preferencial dos importadores e exportadores da região.

Apesar de este projecto ter sido iniciado pela MCLI, em colaboração estreita com o Porto de Maputo, a indústria de navegação e a CTA, compreende-se claramente que as propostas de revisão de legislação, política, processos e procedimentos terão impacto em todos os portos de Moçambique, pelo que é intenção deste projecto centrar-se num quadro maior que assegure que os corredores de trânsito bidireccional de Moçambique se tornem na escolha preferencial dos importadores e exportadores da região. Tal irá requerer a revisão do Diploma Ministerial nº 10/2002, bem como de qualquer outra legislação que requeira revisão e que seja afectada pelas nossas recomendações e que trate da eficiência global dos movimentos de carga em trânsito, em linha com as revisões tabeladas propostas para facilitar o Sistema de Janela Única Electrónica, que é fortemente apoiado e recomendado.

O documento anexo, que foi preparado em colaboração estreita com o Porto de Maputo, assim como com a indústria de navegação, apresenta a voz clara e consolidada dos parceiros relevantes da indústria nas revisões do regime de trânsito moçambicano, cujas recomendações estão contidas no relatório em anexo. Para nós foi gratificante verificar que as mesmas estão em linha com as propostas adoptadas pelo Governo de Moçambique relativas às revisões já efectuadas para facilitar a implementação do Sistema de Janela Única Electrónica em Moçambique. Se implementadas em paralelo, estamos certos de que estas revisões desbloquearão fluxos de trânsito substanciais para os portos moçambicanos, libertarão investimento e crescimento futuros e, finalmente, terão um contributo substancial na economia de Moçambique e da região.

A intenção desta carta é, por conseguinte, submeter, à vossa consideração, o relatório emergente deste estudo, com a nossa expectativa de contribuir para o melhoramento dos

fluxos de comércio, que é, na verdade, o objectivo do Protocolo de Comércio da SADC e da própria legislação de Moçambique. Estas recomendações estão sumarizadas como segue em cinco áreas do regime de trânsito, com os detalhes no relatório, nomeadamente RTA's gerais, fianças, manifesto, autorização do processo de trânsito e envolvimento dos parceiros.

#### **1. Regulamento de Trânsito Alfandegário (RTA)**

É recomendado que o RTA seja emendado para assegurar que seja consistente com as disposições e definições do protocolo da SADC, como primeiro passo para harmonizar os procedimentos com os países vizinhos.

#### **2. Garantias**

Recomenda-se que as definições de avaliação de RISCO sejam clarificadas para estabelecer claramente que o risco a ser segurado é o que está fisicamente em trânsito, de uma vez, e em risco de perda de receitas para o Estado, com o preâmbulo de, para um risco baixo, a exigência da garantia pode ser afastada e que, para negócio de trânsito contínuo, um operador aprovado e autorizado pode operar ao abrigo de uma garantia abrangente com o montante de referência aumentado para \$25 Milhões, para um período de cerca de um ano, e sem requerimentos repetidos ao Director Geral das Alfândegas (DGA). Para além disso, que o estatuto afiançado dos caminhos-de-ferro seja clarificado para não requerer uma garantia, do mesmo modo em que os bens em baldeação devem ser exonerados no último porto de destino sem a exigência de garantias adicionais.

#### **3. MANIFESTOS**

Recomenda-se que o manifesto do navio seja submetido três dias antes da chegada do navio e que um manifesto parcial seja aceite, de modo a facilitar o pré-despacho e reduzir o custo dos atrasos de tempo no porto.

#### **4. AUTORIZAÇÃO DO PROCESSO DE TRÂNSITO**

Recomenda-se que cópias dos documentos e apresentações electrónicas para todos os processos sejam aceites, com prazos claros, de modo a acelerar a avaliação de risco, aprovação, pré-despacho, processamento e exonerações de carga em trânsito e baldeação, e que a aplicação de taxas seja abolida, em linha com a prática sul-africana, ou que sejam grandemente reduzidas de modo a não inibirem o tráfego de trânsito regional. Recomenda-se, ainda, que o poder de autoridade de aprovação relevante da DGA seja delegado a um oficial sénior relevante de modo a não atrasar os processos de aprovação de trânsito especial.

#### **5. ENVOLVIMENTO DOS PARCEIROS**

Recomenda-se que seja constituída uma equipa das alfândegas inteiramente dedicada à carga em trânsito e que esta equipa, no seu todo, esteja localizada num escritório perto do porto de Maputo, com todos os parceiros, como sejam, todos os departamentos alfandegários, despachantes oficiais, empresas de despacho, linhas de navegação e pessoal de terminal localizados num edifício e ligados a um sistema

electrónico comum para assegurar a entrada e pagamento únicos de modo a encurtar os tempos de processamento e também estabelecer um fórum de trânsito alfandegário operacional regular, que a MCLI poderá facilitar para o Corredor de Maputo, no qual os assuntos operacionais podem ser discutidos e resolvidos com retorno efectivo para a comunidade de trânsito do corredor.

Uma vez que as alterações à legislação recomendadas tenham sido adoptadas pelo Governo de Moçambique, a fase seguinte (Fase 2) do projecto deverá produzir um manual electrónico da dita legislação de trânsito aduaneiro, processos e procedimentos, e apresentar o manual num seminário de validação e treino, com o objectivo de realçar a capacidade da comunidade de despachantes de Moçambique em prestar assistência aos transportadores e, finalmente, aumentar a atracção de Moçambique como país de trânsito bidireccional e para assegurar o cumprimento e a eficiência operacional por todos.

Apreciamos grandemente a sua assistência positiva e proactiva à MCLI, ao Porto de Maputo, bem como à indústria de navegação, na preparação deste documento, e temos a honra de submeter este relatório para sua consideração.

Atentamente,

---

Dr. António Mato

Presidente da MCLI: Moçambique

---

Barbara Mommen

Directora Executiva: MCLI

## CAPÍTULO 6: BIBLIOGRAFIA

- Actas & notas do grupo de trabalho de trânsito alfandegário (desde 2008)
- Apresentações feitas em eventos da ILCM;
- Banco Mundial, ILCM, série de Boas Práticas de SSATP, 2011;
- BNC alojadas no Sistema de Marca Registada;
- Constituição da República de Moçambique (2004);
- Contribuições do fórum das linhas de navegação de Portos & Contentores
- Decreto nº 34/2009, que aprova o regulamento geral para o despacho alfandegário de mercadorias e revoga o Decreto nº 30/2002, de 2 de Dezembro;
- Decreto nº 38/2002, de 11 de Dezembro, que aprova o Regulamento sobre o Valor Alfandegário de Mercadorias;
- Desenvolvimento do Corredor de Maputo através de procedimentos alfandegários melhorados para carga contentorizada em trânsito e em baldeação, da MAERSK, datada de Julho de 2010; e
- Diploma Ministerial nº 10/2002, de 30 de Janeiro, que aprova as RTAs;
- Diploma Ministerial nº 12/2002, de 30 de Janeiro, que aprova o Regulamento de Armazéns Alfandegários Afiançados;
- Diploma Ministerial nº 21/2003, de 19 de Fevereiro, que aprova o Regulamento sobre o Valor Alfandegário de Mercadoria;
- Diploma Ministerial nº 262/2004, de 22 de Dezembro, que aprova o Regulamento sobre Despacho Alfandegário;
- Envolvimento com a Equipa da Janela Única Electrónica- Dr. Guilherme Mambo
- EQUIPA DOS SARS: Leon Potgieter: Rene Hattingh; Mattie Lourens Rudi Kitching;
- Lei nº 6/2009, de 10 de Março, que aprovou o texto das tabelas de tarifas alfandegárias e as respectivas instruções preliminares;
- Livro de factos mundiais da CIA - A menos que anotado de outro modo, as informações nesta página são exactas desde 1 de Janeiro de 2011
- McLINDEN, Gerald; FANTA Enrique; WIDDOWSON David, e DOYLE Tom, Modernização da Gestão de Fronteiras, Banco Mundial, Washington, D.C.
- Membros da ILCM & e comunicações relevantes da CTA ao longo do tempo (desde 2008)
- Modernização da gestão de fronteiras – Editores - Gerhard Cm Linde, Enrique Fanta, David Widdowson, Tom Doyle – capítulo 17 – regimes de trânsito – Jean-Francois Arvis que é, também, referência extensiva neste capítulo a numerosas outras publicações sobre regimes de trânsito - Página 280
- MPDC, Apresentação no seminário da ILCM, em Fevereiro de 2010;
- MPDC, Plano Director de 2010, do Porto, para 20 anos;
- Participação & relatórios em numerosas plataformas de facilitação de comércio regional;

- Protocolo da SADC;
- Publicação do Banco Mundial – modernização da gestão de fronteiras – Editores - Gerard Mc Linder, Enrique Fanta, David Widdowson, Tom Doyle – capítulo 17 – Regimes de Trânsito – Jean-Francois Arvis – página 281;
- Publicação do Banco Mundial – modernização da gestão de fronteiras – Editores - Gerard Mc Linder, Enrique Fanta, David Widdowson, Tom Doyle – capítulo 17 – Regimes de Trânsito – Jean-Francois Arvis, que é também referência extensiva neste capítulo para numerosas outras publicações sobre regimes de trânsito - Página 279;
- Relatórios / Estudos do Banco Mundial.
- Relatórios sobre regimes de trânsito da e facilitação de comércio da UNCTAD;
- Resolução nº 31/94, de 20 de Setembro, que ratifica as actas finais que incorporam os resultados das negociações comerciais da Ronda do Uruguai / Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT);
- Resolução nº 41/2001, de 18 de Junho, que ratifica as emendas do Protocolo de Comércio na SADC;
- Resolução nº 44/99, de 28 de Dezembro, que ratifica o Protocolo de Comércio na SADC;
- SDI CSIR;
- SSATP;
- Várias reuniões com a liderança e a equipa do Departamento de Política & Procedimentos das Alfândegas;
- Visita de campo ao Porto da Beira & às Alfândegas & aos Agentes & à ACIS
- WTO – GATT secção 5 e 7;