



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION  
ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES



# Cabo Verde : Estudo de Tempo de Desalfandegamento

*Alfândega da Praia*



Mercator  
Programme



# SUMÁRIO

A	PREFÁCIO	04
B	SUMÁRIO EXECUTIVO	06
C	LISTA DE ABREVIATURAS	07
1.	INTRODUÇÃO	08
2.	OBJETIVOS	14
3.	METODOLOGIA	16
3.1	Fase 1 – Preparação do estudo	19
3.1.1	Identificação dos Intervenientes no estudo	19
3.1.2	Esquematização do processo de Desalfandegamento	19
3.1.3	Definição do estudo	21
3.2	Fase 2 – Recolha de Dados	23
3.3	Fase 3 – Análise e tratamento dos dados	23
4.	RESULTADOS DO ESTUDO	24
4.1	Resultados Gerais	26
4.2	Resultados por intervenientes	31
4.2.1	Alfândega	31
4.2.2	Enapor	32
4.2.3	Serviço de Inspeção (MAA)	32
4.2.4	Despachante Oficial	34
4.2.5	Guarda Fiscal	35
5.	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	36
6.	ENSINAMENTOS DO ESTUDO	40
7.	ANEXOS	42

# ÍNDICE DE QUADROS E GRÁFICOS

Quadro 1	Amostra	18
Quadro 2	Contexto do ETS	21
Quadro 3	Tempo Global de saída de mercadorias	26
Quadro 4	Tempo por canal de verificação	27
Quadro 5	Tempo global dos processos	28
Quadro 6	Tempo médio por intervenientes no processo de desalfandegamento	29
Quadro 7	Tempo Médio na Alfândega	31
Quadro 8	Tempo Médio da Enapor	32
Quadro 9	MAA	33
Quadro 10	Tempo Médio do Despachante Oficial	34
Quadro 11	Tempo médio da Guarda Fiscal	35
Gráfico 1	Tempo Global de saída de mercadorias	26
Gráfico 2	Tempo global dos processos	28
Gráfico 3	Tempo médio por intervenientes	29
Fluxograma 1	Fluxograma da tramitação aduaneira	20

## A — PREFÁCIO

**S**e até bem pouco tempo o foco das Alfândegas estava concentrado nos controlos a 100%, como forma de assegurar a maximização da cobrança das receitas e a proteção das fronteiras nacionais contra a entrada de mercadorias de importação condicionada ou proibida, a orientação atual, passa forçosamente pela eliminação das barreiras administrativas à circulação de mercadorias nas fronteiras, através da simplificação dos procedimentos aduaneiros, da adoção de novas ferramentas tecnológicas nas operações aduaneiras e da implementação da gestão e análise de riscos na definição dos controlos.

A incerteza sobre o tempo de liberação das mercadorias gera imprevisibilidade e agrega custos desnecessários às empresas na importação, fazendo com que estas sejam forçadas a empenhar recursos adicionais desnecessários, especialmente as empresas de países em desenvolvimento, que são forçadas a lidar diariamente com atrasos e incertezas dessa natureza.

Procedimentos aduaneiros ineficientes também agregam custos às próprias autoridades presentes nas fronteiras, devido a falta de coordenação entre as mesmas. Na prática, a multiplicidade de controlos, a falta de confiança entre as instituições e os utentes e o cumprimento de numerosas formalidades, desalinhadas com a actual dinâmica do comércio internacional, tendem inclusive a retardar a cobrança de receitas.

Um dos objetivos da facilitação do comércio é a simplificação não só da documentação exigida na liberação das mercadorias, mas também dos procedimentos adotados pelas Alfândegas e demais entidades presentes nas fronteiras. Este designio, vai de encontro à preocupação do Governo de Cabo Verde que pretende uma Alfândega simples, próxima dos utentes, dialogante e que dentro da legalidade, promova a eliminação de barreiras burocráticas e redução efetiva de custos para os operadores económicos e para o consumidor final.

É neste quadro, que a Alfândega e as demais entidades intervenientes no processo de desalfandegamento de mercadorias, procederam a realização do primeiro estudo do tempo médio de liberação de mercadorias no porto da Praia, para, por um lado, identificar as barreiras e os constrangimentos existentes no processo e por outro, avaliar a performance dessas entidades e emitir orientações no sentido melhorar a nossa performance.

O estudo permitirá ainda, cumprir com o estabelecido no nº 6 do artigo 7º do Acordo de Facilitação do Comercio, onde os Membros são encorajados a estabelecer e a publicar o seu período médio de liberação de mercadorias, periodicamente e de forma coerente, usando ferramentas como, por exemplo, o prazo médio de liberação da OMD.

De realçar que a realização deste estudo, só foi possível graças ao engajamento das entidades intervenientes no Porto da Praia, e ao forte apoio da OMA, através dos seus representantes, a quem estendemos os nossos sinceros agradecimentos.

**Guntar CAMPOS**  
DIRECTOR GERAL DAS ALFÂNDEGAS

## B — SUMÁRIO EXECUTIVO

A Alfândega e as demais entidades intervenientes no processo de desalfandegamento de mercadorias, procederam ao estudo do tempo médio de liberação de mercadorias na Alfândega da Praia que decorreu de 24 a 30 de junho de 2016, conforme a metodologia estabelecida pela Organização Mundial das Alfândegas (OMA) e pelo grupo de trabalho, constituído pelas entidades abaixo indicadas:

- > Alfândega;
- > Ministério da Agricultura e do Ambiente;
- > Enapor;
- > Guarda Fiscal;
- > Despachantes Oficiais e Caixeiros Despachantes;
- > Agências Marítimas

Na fase inicial, o grupo de trabalho determinou o âmbito do estudo, tendo decidido analisar todas as fases do processo de desalfandegamento das mercadorias, iniciando com a chegada do navio, até a saída efetiva da mercadoria no Porto da Praia, um dos principais portos de Cabo Verde, desempenhando o duplo papel de afirmação no mundo e de motor de desenvolvimento económico e social do país como porta de entrada na sua cidade capital.

Todo o estudo foi acompanhado e apoiado pelos peritos da OMA no âmbito do Projeto de Modernização das Administrações Aduaneiras da África Ocidental (MADAO).

## C – LISTA DE ABREVIATURAS

AFC	Acordo de Facilitação do Comércio
BCV	Banco de Cabo Verde
BL	Bill of Lading
CV	Cabo Verde
DAU	Declaração Aduaneira Única
DGA	Diretor Geral das Alfândegas
DUC	Documento Único de Cobrança
ETS	Estudo de Tempo de Saída
FCL	Full Container Load
IM 4	Importação para Consumo
INE	Instituto Nacional de Estatística
JUC	Janela Única do Comércio
MAA	Ministério da Agricultura e do Ambiente
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OMC	Organização Mundial das Comércio
REF <sup>a</sup>	Referência
TCE	Título de Comércio Externo



# 01 / INTRODUÇÃO



O Governo de Cabo Verde vem fazendo várias reformas nas finanças públicas, sendo que a área da coleta e gestão de receitas constitui um eixo de intervenção estratégico, prioritário e incontornável para a melhoria do ambiente de negócios e financiamento do desenvolvimento do país com impactos no crescimento económico e na redução da pobreza.

### **PARA QUE TAL ACONTEÇA TORNA-SE IMPERATIVO A CRIAÇÃO DE CONDIÇÕES QUE:**

- Promovam a melhoria da eficiência e a eficácia da Administração Fiscal;
- Facilitem o pagamento de impostos e o cumprimento por parte dos contribuintes;
- E permitam combater efetivamente a fraude e a evasão fiscal.

Cabo Verde, sendo membro da Organização Mundial do Comércio (OMC) desde 2008, segue os preceitos que constam do acordo dessa adesão. Um desses preceitos prende-se com a facilitação do comércio.

Nos termos do nº 6 do artigo 7º “liberação e desalfandegamento de mercadorias” da decisão da conferência ministerial de 07 de dezembro de 2013 do Acordo sobre a Facilitação do Comércio, foi acordado o seguinte:

*“Os Membros são encorajados a estabelecer e a publicar o seu período médio de libertação de mercadorias, periodicamente e de forma coerente, usando ferramentas como, por exemplo, o prazo médio de libertação da OMD.”<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> Cada Membro pode determinar o âmbito e a metodologia utilizada para medir o prazo médio necessário para a libertação, de acordo com suas necessidades e capacidades.

*“Os Membros são encorajados a compartilhar com o Comité as suas experiências em termos de medição do tempo médio de libertação, incluindo as metodologias utilizadas, os pontos de estrangulamentos identificados e os efeitos resultantes sobre a eficiência.”*

É nesse sentido que a OMA tem desenvolvido muitas ferramentas e instrumentos que permitam a facilitação do comércio, tais como a Convenção do Quioto Revista (CQR), a Janela Única do Comércio (JUC) e o Tempo Médio de Desalfandegamento, afim de responder as necessidades dos seus 179 membros, sendo que tais ferramentas e instrumentos cobrem integralmente todas as disposições aduaneiras acordadas no AFC da OMA.

## SITUAÇÃO ECONÓMICA DO PAÍS

De acordo com os relatórios do Banco de Cabo Verde (BCV) e Instituto Nacional de Estatística (INE), a nível interno, segundo os dados disponíveis de janeiro a novembro de 2016, o saldo da balança comercial deteriorou-se em 7.7%, auxiliado pela performance das importações de bens que aumentaram em 7.5% e das exportações de bens que diminuíram 0.2%, face ao período homólogo de 2015. Porém, em relação a outubro, as exportações e importações diminuíram em 28.0 e 0.3 p.p., respetivamente, o que resultou num agravamento da balança comercial em 3.1 p.p.

A performance das importações deriva sobretudo dos aumentos ocorridos nas importações dos bens de capitais (50.2%) nomeadamente máquinas, meios de transporte e dos combustíveis (9.4%), fundamentalmente Fuel-oil, Gasóleo e Gás propano, butano e natural, coadjuvado com as importações dos bens intermédios (-12.1%) sobretudo Produtos transformados para indústrias alimentares, materiais elétricos e importações de bens de consumo (1.9%) nomeadamente produtos alimentares transformados.

A nível de preços, em outubro a inflação média anual foi de -1.4%, valor inferior em 0.1 p.p. quando comparado com o mês anterior e 1.6 p.p. quando comparado com o período homólogo. A inflação homóloga foi de -1.3%, valor superior em 0.1 p.p., quando comparado com o mês anterior. Este resultado reflete o aumento dos preços nas seguintes classes: Acessórios, equipamentos domésticos e manutenção corrente da habitação, bens e serviços diversos (+2.5%), bebidas alcoólicas e tabaco (+1.1%), vestuário de calçado (+2.3%), dos hotéis, restaurantes, cafés e similares (+1.1%), saúde (+3.1%), lazer, recreação e cultura (+3.0%). Quanto às outras categorias de produtos, observaram-se variações homólogas negativas nas classes transportes (-2.8%), produtos alimentares e bebidas não-alcoólicas (-1.5) e das rendas de habitação, água, eletricidade, gás e outros combustíveis (-6.0%).

A taxa de inflação excluindo os produtos alimentares não transformados e energéticos (inflação subjacente ou core inflação) foi de -0.3%.

Quanto ao sector monetário<sup>2</sup>, a massa monetária em setembro de 2016, de acordo com os dados provisórios do Banco de Cabo Verde (BCV), diminuiu 1.2%, em relação ao mês anterior, e aumentou 8.8% em termos homólogos, essencialmente devido, à evolução dos ativos externos líquidos (-2.1% face a setembro e 1.7% em termos homólogos).

<sup>2</sup> Os dados monetários referentes ao mês de novembro ainda não foram publicados pelo BCV

Os ativos internos líquidos<sup>3</sup> registaram um aumento de 1.7%, em termos homólogos e diminuiu 2,1% face a setembro. O crédito interno líquido diminuiu 1.1% face a setembro e 2.8% em termos homólogos.

<sup>3</sup> Os ativos internos líquidos são compostos por duas variáveis (crédito interno líquido e outros ativos líquidos). A variável outros ativos tem um impacto inverso na evolução dos ativos internos, devido ao seu sinal negativo (variável de ajuste no equilíbrio monetário).

Quanto ao crédito à economia, destaca-se que face a setembro, a variação foi positiva em 0.5% e 4.4% em termos homólogos. O crédito ao sector privado subiu em relação a setembro 0.6% e 4.0% em relação ao período homólogo.

As reservas internacionais líquidas aumentaram 2.2% face a setembro e 28.3% em relação ao período homólogo. O valor das reservas no período garantiu 6,0 meses de importação de bens e serviços previstas para 2016.

Segundo o relatório de Doing Business, Cabo Verde ocupa a posição 129 de um total de 190 países da África Subsariana, tendo descido 2 pontos no índice do comércio internacional, passando da posição III para II3. O índice do comércio internacional é determinado com base no tempo e no custo associados ao processo logístico da importação e exportação de mercadorias.

A classificação das economias quanto à facilidade do comércio internacional é determinada pela distância das pontuações até a fronteira. Essas pontuações são obtidas através da média simples das pontuações na distância até a fronteira do tempo e do custo da conformidade com os documentos e conformidade com as exigências na fronteira para exportar e importar.

Normalmente os dados sobre o comércio internacional são coletados por meio de um questionário aplicado a especialistas em logística e transporte internacional como despachantes oficiais, autoridades aduaneiras, portuárias e comerciantes; Um dos aspectos fundamentais é o tempo de liberação de mercadorias nas fronteiras que afeta diretamente a posição dos países no Doing Business.

## IMPORTÂNCIA DO ETS

As Alfândegas e a OMA desempenham um papel fundamental na facilitação do comércio legítimo, através de estabelecimento de protocolos e acordos internacionais, diretrizes e práticas aduaneiras que estejam os mais harmonizados e simplificados possíveis. Quando os métodos de trabalho podem ser uniformizados em larga escala no âmbito da facilitação do comércio, isto pode trazer vantagens que podem ser aplicadas desde a cadeia do fornecimento de mercadorias e serviços, até ao destinatário final a nível global;

O ETS avalia os aspectos importantes da eficácia dos procedimentos operacionais que são efetuados pelas Alfândegas e outros agentes reguladores no processamento normalizado de importações, exportações e trânsito de mercadorias. Assim, procura avaliar exatamente os elementos do fluxo comercial, de modo que, as decisões visando a melhoria deste desempenho possam ser criadas e executadas.

A utilização do ETS foi recomendada por alguns membros da Organização Mundial do Comércio (OMC) nas suas propostas de assuntos a serem debatidos nas negociações da ronda de DOHA.

Outrossim, alguns membros da OMC propuseram a obrigatoriedade nas negociações da organização da publicação periódica do tempo médio para autorizar a saída das mercadorias com base no ETS da OMA.

Com base nos pressupostos atrás referidos, a Alfândega da Praia, em colaboração com os outros intervenientes no processo de desalfandegamento de mercadorias, nomeadamente Enapor, Despachantes Oficiais, Agências Marítimas, Ministério do Ambiente e da Agricultura (Serviço de Inspeção Sanitário), Guarda Fiscal, realizou um Estudo de Tempo de Saída de Mercadorias (ETS), que é um instrumento e método único aprovado pela Organização Mundial das Alfândegas (OMA) para avaliar o verdadeiro desempenho das atividades aduaneiras, diretamente relacionadas com a facilitação do comércio internacional.

Este estudo ajuda as Alfândegas a cumprir os requisitos comerciais, nos casos em que os operadores comerciais necessitam planejar previamente a circulação de mercadorias através das fronteiras.

A nossa abordagem sobre o estudo é de planeamento estratégico, visando estimar com uma maior precisão possível, e com base no software da OMA, o tempo médio necessário para cada intervenção entre a chegada e a saída das mercadorias, isto é, descarregar, armazenar, apresentar a declaração aduaneira, inspeccionar, autorização de saída e desova das mercadorias.



# 02 / OBJETIVOS



Os principais objetivos do estudo vão no sentido de identificar as restrições ou os estrangulamentos na cadeia de abastecimento e dar recomendações para a melhoria da eficiência e eficácia do processo de despacho de mercadorias. Como o Acordo de Facilitação do Comércio (ATF) entrará em vigor em breve, o estudo visa também preparar Cabo Verde para poder cumprir consistentemente os requisitos estabelecidos no nº 7.6 do Acordo.

### **OBJETIVOS A ATINGIR:**

- Medir o tempo médio de desalfandegamento desde a chegada da mercadoria até a saída do porto;
- Medir o tempo médio de cada atividade no processo de liberação da mercadoria, nomeadamente o tempo necessário para a verificação documental, inspeções físicas, canais de verificação e intervenções dos outros agentes;
- Medir o tempo médio exigido sempre que envolvimento e intervenção de outros intervenientes no processo de liberação sejam necessários;
- Identificar os pontos fracos do processo de liberação (incluindo as atividades individuais no processo);
- Identificar os obstáculos que afetam a liberação dos bens;
- Sugerir medidas corretivas para melhorar o tempo necessário para a saída de mercadorias.



# 03 / METODOLOGIA



O estudo de tempo de saída é um meio de avaliar o tempo gasto na saída das mercadorias e identificar os principais obstáculos nos procedimentos relacionados com círculos comerciais relativamente ao desalfandegamento das mercadorias e procurar soluções para os mitigar.

O estudo foi realizado na Alfândega da Praia, a maior do país, através de mercadorias entradas por via marítima, no período de 24 a 30 de junho de 2016. O referido estudo abrange todos os procedimentos necessários no processo de desalfandegamento de mercadorias, desde a chegada do navio até a entrega da mercadoria ao importador no porto de descarga ou no armazém do consignatário.

Foram envolvidos no estudo para além das Alfândegas, a Enapor, a Polícia Fiscal, os Despachantes Oficiais, as Agências Marítimas, e o Serviço de Inspeção do Ministério do Ambiente e Agricultura.

A metodologia utilizada no nosso estudo de acordo com o Guia do ETS da OMA foi a de amostragem. Durante o período do estudo deram entrada no Porto da Praia dois navios com as contramarcas 136/2016 e 140/2016. Retirando os contentores que fazem parte das exclusões referidas no quadro 2, obtivemos em termos gerais 110 DAU, 128 BL, 16 Manifestos e 222 contentores. Aleatoriamente, foram consideradas como amostra, **63 DAU que correspondem a 57,27% do total da população**, sendo que a percentagem mínima de amostra recomendada pela OMA é de 30%, 81 BL (63,23% da pop 14 Manifestos (87,50% da população) e 166 contentores representando 74,77% do total, como vem apresentado, resumidamente, no quadro I que segue.

**Quadro 1 – Amostra**

QUADRO RESUMO DA POPULAÇÃO / AMOSTRA			
DESCRIÇÃO	GERAL POPULAÇÃO	AMOSTRA	% AMOSTRA / POPULAÇÃO
DAU	110	63	57,27%
REFº BL	128	81	63,28%
REFº MANIFESTO	16	14	87,50%
CONTENTEORES	222	166	74,77%

As amostras foram selecionadas aleatoriamente, tendo como parâmetros, mercadorias perecíveis e não perecíveis, mercadorias contentorizadas, excluindo as viaturas, os combustíveis, as isenções e as grupagens (pequenas encomendas). Os despachos selecionados foram os referentes ao regime IM 4000 000, ou seja, despachos para o consumo em regime comum. Trata-se do primeiro estudo, pelo que futuramente serão feitos outros estudos englobando a totalidade das mercadorias e com abrangência nacional.

O estudo foi baseado tanto em procedimentos manuais como nos automatizados. No caso das Alfândegas praticamente todos os dados foram recolhidos no sistema Sydonia World que entrou em funcionamento em Setembro de 2015, o que minimiza a margem de erros. Em relação aos outros agentes que intervêm no desembaraço aduaneiro foram utilizados procedimentos manuais e em alguns casos a combinação dos dois sistemas.

O fluxograma 1 apresenta-nos os trâmites para a desalfandegação das mercadorias, desde o aviso da chegada do navio até à autorização de saída da carga.

## **O ETS DA ALFÂNDEGA DA PRAIA, RELATIVO À CARGA MARÍTIMA FOI DIVIDIDO EM TRÊS FASES:**

- > Preparação do estudo
- > Recolha de dados
- > Análise de dados e conclusões

## 3.1 FASE 1 – PREPARAÇÃO DO ESTUDO

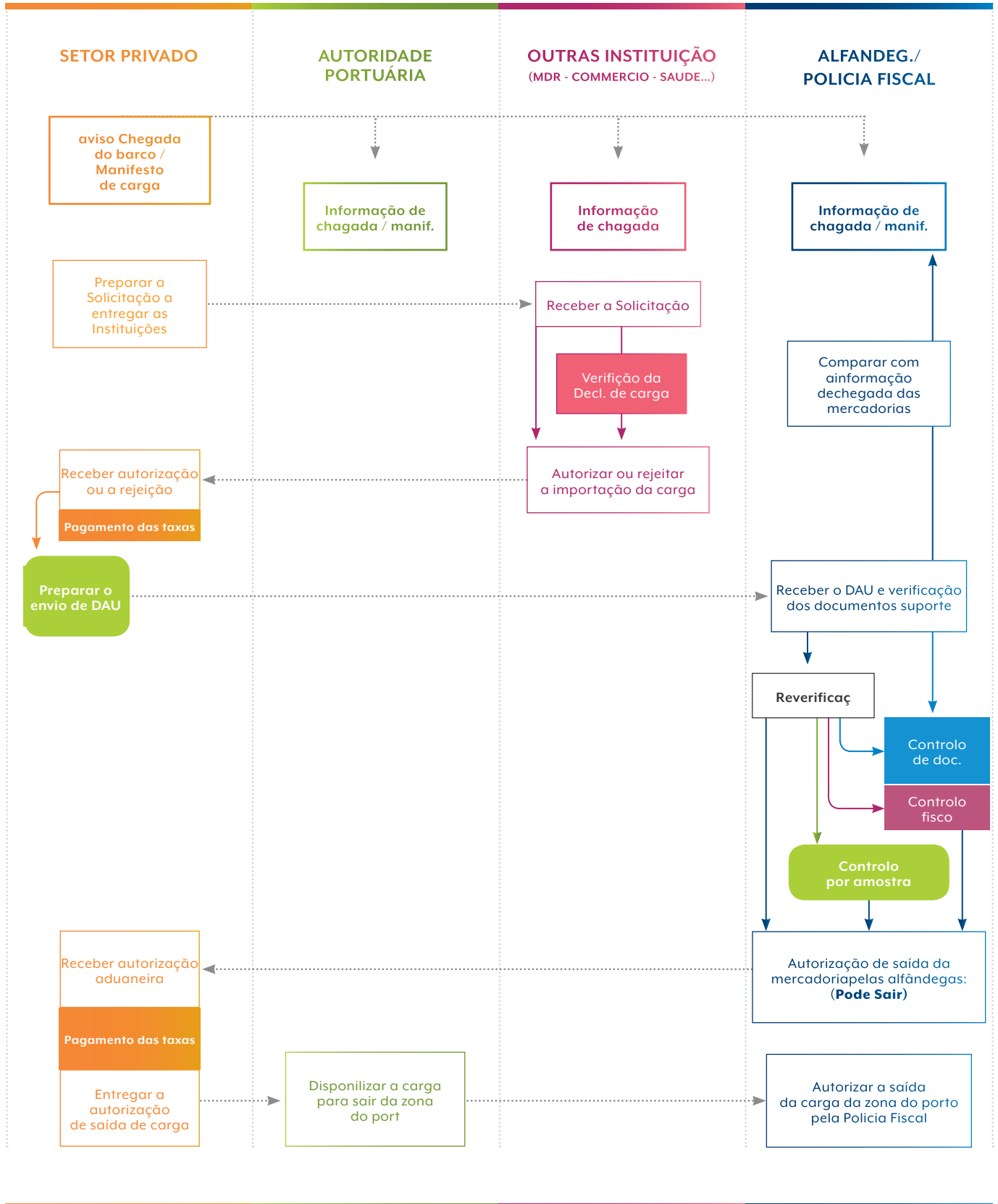
### 3.1.1 *Identificação dos Intervenientes no estudo*

- Sensibilização dos intervenientes no processo de desembaraço aduaneiro, nomeadamente Alfandega, Despachantes Oficiais, Enapor, Serviço de Inspeção Sanitário e Guarda Fiscal sobre a importância do estudo;
- Realização do Workshop Nacional da OMA sobre o Estudo do Tempo de Desalfandegamento, realizado na Praia de 28/09/2015 a 02/10/2015, ministrado por um Expert da TRS da OMA para dar orientações sobre os objetivos do estudo;
- Criação e formalização no dia 26/10/2015 do grupo de trabalho, data do primeiro encontro, constituído por representantes das Alfandegas, da Enapor, dos Despachantes Oficiais, da Guarda Fiscal e do Ministério da Agricultura e Ambiente (Serviço de Inspeção Sanitário);

### 3.1.2 *Esquematização do processo de Desalfandegamento*

- Através do fluxograma abaixo o grupo de trabalho identificou de uma forma detalhada todos os processos de tramitação aduaneira, bem como os agentes intervenientes em cada etapa, destacando as principais etapas:
  - > Processos antes da chegada do navio

Fluxograma 1 – Fluxograma da tramitação aduaneira



### 3.1.3 Definição do estudo

#### PARÂMETROS DO ESTUDO

Uma das principais decisões do grupo de trabalho tomadas nas várias sessões de trabalho efetuadas na fase preparatória foi a de determinar os parâmetros do estudo conforme o quadro 2, tendo em consideração que se trata do primeiro estudo a ser realizado nas Alfândegas de Cabo Verde. Trata-se de um estudo piloto, a acontecer apenas na Alfândega da Praia, por ser a maior do país, remetendo as mercadorias excluídas para estudos posteriores, até porque algumas já gozam de algum aligeiramento na saída, como são os casos das viaturas e dos combustíveis que são objetos de despachos em regime suspensivo, para entrepostos aduaneiros.

**Quadro 2** – Contexto do ETS

	INCLUSÕES	EXCLUSÕES
TIPO DE MERCADORIAS	Percíveis e não percíveis	Viaturas e combustíveis
LOCAL DESCARGA	Porto da Praia	Restantes portos
TIPO DE CARGAS	Contentores FCL	Contentores de grupagem (pequenas encomendas)
TIPO DE DECLARAÇÕES	IM 4000 000 e Pedidos de Levantamento	Ilsenções, Trânsito
INTERVENIENTES	Alfândega, Policia Fiscal, Enapor, Agencias Marítimas, Serviço Inspeção MAA, Despachantes Oficiais	

#### PLANO DE AÇÃO

Foi elaborado o plano de ação inicial, reajustado posteriormente, de acordo com as recomendações da OMA, tendo sido determinado o período de estudos de 24 a 30 de Junho de 2016. Ainda foi determinado pelo grupo que o estudo seria feito utilizando processos automatizados, recolhendo informações no Sydonia World, e também em processos manuais sobretudo na parte que diz respeito a outros intervenientes.

#### ELABORAÇÃO DE QUESTIONÁRIOS

O grupo de trabalho decidiu pela elaboração de um questionário único, utilizando o software da Organização Mundial das Alfândegas, através da criação de uma conta em nome de Cabo Verde. Os elementos do grupo tiveram algumas dificuldades em compreender os procedimentos da plataforma, a ponto de terem sido feitas várias emendas e frequentes pedidos de apoio à OMA.

Os questionários foram divididos em várias secções em função dos processos aduaneiros e das respetivas intervenções dos diferentes agentes, como a seguir se indica:

- Secções A e B contendo informações gerais antes e depois da chegada do navio, até porque o nosso Código Aduaneiro, aprovado pelo Dec. Lei 4/2010, no seu artigo 104 diz, "...o capitão do navio deverá transmitir, por via eletrónica, com a antecedência mínima de 72 horas relativamente à data prevista de chegada do navio ao país, cópia digital integral do manifesto de carga à estância aduaneira do porto de entrada."
- A secção C abrangendo questões relacionadas com a descarga das mercadorias, desde o momento da atracação do navio, passando pelo processo de scâner de todos os contentores, até à colocação das mercadorias no armazém temporário da Enapor situado no Cargo Village.
- Conforme descrito no quadro 2 acima, o nosso estudo abrange também as mercadorias perecíveis, pelo que a Secção D, trata exclusivamente dos procedimentos ligados ao serviço de inspeção sanitária do Ministério de Agricultura e Ambiente (MAA).
- A Secção E ocupa-se especificamente do tratamento da declaração aduaneira, pelo que os intervenientes nesse processo são as Alfândegas e os Despachantes Oficiais. Nesta secção faz-se uma análise de toda a tramitação de uma declaração aduaneira, desde o seu registo no programa Sydonia World pelos Despachantes, passando pela verificação e liquidação até ao pagamento dos direitos e demais imposições. Convém ressaltar que estes processos se encontram totalmente informatizados.

### TESTE PILOTO

Para testar a validade dos questionários e o nível de preenchimento dos mesmos pelos funcionários de todas as partes interessadas, o grupo fez um teste piloto, na semana de 13 a 18 de junho, em que foram distribuídos os questionários a cada membro do grupo, com o objetivo de preparar e informar os funcionários dos respetivos serviços sobre a forma de preenchimento das questões, e também de promover a sensibilização sobre a importância do ETS.

Após a realização do teste piloto, o grupo reuniu-se novamente para discutir os constrangimentos detetados na aplicação do questionário, pelo que foram retificadas algumas questões.

Convém ressaltar que nesta fase preparatória foram realizadas mais de seis reuniões do grupo de trabalho, sendo que a maioria delas com a presença do representante da OMA através do skype.

## 3.2 FASE 2 – RECOLHA DE DADOS

- Os dados foram recolhidos através dos formulários concebidos e validados pelos intervenientes, seguindo o guia do ETS da OMA. As informações automatizadas foram retiradas do sistema Sydonia World e relativamente aos processos manuais, a cada interveniente foi-lhe entregue formulários para o preenchimento dos dados necessários para o estudo, conforme o anexo 2.
- Cada elemento do grupo ficou encarregado de acompanhar o preenchimento dos questionários nos sete dias em que decorreram os estudos, sendo que os representantes das Alfândegas acompanharam todos os outros intervenientes, apoiando-os, porque a parte aduaneira encontra-se informatizada e foi fácil a recolha das informações pretendidas.
- O serviço da Enapor que é responsável pela logística de toda a movimentação de carga no porto da praia, infelizmente preencheu os questionários parcialmente, pelo que tivemos que nos deslocar aos diferentes serviços daquela instituição para reconfirmar e recolher os dados em falta. Como parte do processo encontra-se informatizada, foi possível responder às principais questões; também houve alguma morosidade por parte de alguns Despachantes Oficiais a ponto dos processos serem reanalisados e preenchidos posteriormente.
- Após a recolha de todos os questionários junto da Enapor, Despachantes Oficiais, Caixeiros Despachantes, Agencias Marítimas, Policia Fiscal, Serviço de Inspeção Sanitária do MAA, e também de terem sido recolhidas as informações no Sydonia World, procedeu-se ao seu lançamento na plataforma da OMA.

## 3.3 FASE 3 – ANÁLISE E TRATAMENTO DOS DADOS

Com os dados devidamente descarregados no sistema, procedeu-se à extração do “relatório rápido” que a plataforma fornece para posterior análise conforme se pode ver no ponto 4 - resultado do estudo.

O período de estudo (junho) foi determinado por ser uma época de tráfego médio e em função da chegada das embarcações comerciais para uma maior fiabilidade dos dados, coincidindo com um fim-de-semana, o que influenciou o estudo pela negativa.



# 04 / RESULTADOS DO ESTUDO



Conforme os procedimentos de desalfandegamento de mercadorias e as diferentes etapas da sua tramitação foram medidos os seguintes tempos:

- O tempo médio global desde a atracação do navio até o levantamento da mercadoria pelos importadores;
- O tempo gasto no tratamento das declarações aduaneiras desde a apresentação da declaração até a reavaliação/liquidação das declarações;
- O tempo médio de chegada das mercadorias (atracação do navio) até estas estarem no parque de contentores no Cargo Village;
- Tempo gasto pelos serviços de inspeção sanitária para as mercadorias sujeitas a tais procedimentos;
- Tempo médio para o levantamento das mercadorias após a autorização de saída pela Alfandega.

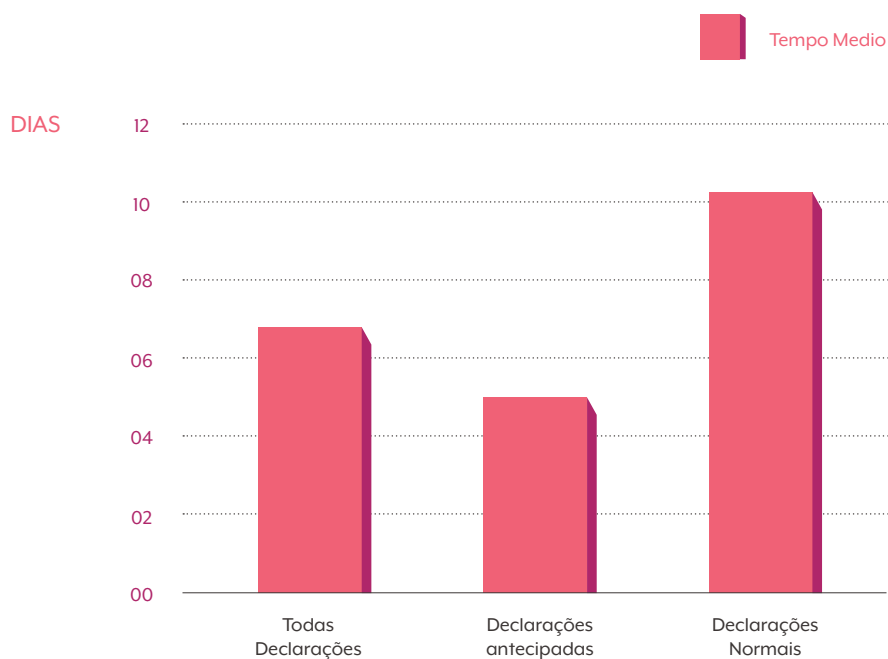
## 4.1 RESULTADOS GERAIS

O resultado do estudo indica, conforme o quadro 3, que o **tempo médio de desalfandegamento de mercadoria na Alfândega da Praia desde a chegada até a saída, é de 6 dias, 19 horas e 16 minutos.**

**Quadro 3** – Tempo Global de saída de mercadorias

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO	%
TODAS DECLARAÇÕES	2d 20h 50m	16d 22h 50m	6d 19h 37m	100%
DECLARAÇÕES ANTECIPADAS	2d 20h 50m	5d 19h 35m	4d 21h 55m	63%
DECLARAÇÕES NORMAIS	4d 23h 7m	16d 22h 50m	10d 4h 38m	33%

**Gráfico 1** – Tempo Global de saída de mercadorias



- O estudo mostra que 63% das declarações foram levantadas com despachos antecipados, tendo gasto em média 4 dias, 21 horas e 55 minutos, enquanto que os despachos normais, representando 33% da nossa amostra, levaram em média 10 dias, 4 horas e 38 minutos. É de realçar que 41% dos despachos registados antes da chegada das mercadorias já estavam com autorização de saída das Alfândegas.
- Uma outra análise, prende-se com o facto do tempo mínimo gasto para os despachos feitos antes da chegada do navio ser de apenas **2 dias 20 horas e 50 minutos**, e que só não foram levantados pelo facto do navio ter chegado no fim de semana, e todos os serviços funcionarem de segunda a sexta das 8 às 16 horas. No entanto, no ponto 1 das recomendações há uma proposta de solução para ultrapassar este problema.

**Quadro 4 – Tempo por canal de verificação**

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO.	% DE TODAS DECLARAÇÃO
TODAS DECLARAÇÕES	2d 20h 50m	16d 22h 50m	6d 19h 37m	100%
CIRCUITO VERDE	Sem dados	Sem dados	Sem dados	0%
CIRCUITO AMARELO	2d 17h 25m	16d 17h 20m	6d 4h 47m	93,6%
CIRCUITO VERMELHO	2d 18h 10m	11d 22h 20m	7d 8h 15m	6,3%

- O estudo mostra que nenhuma declaração foi para o canal verde, porque o mesmo ainda é praticamente inexistente por se encontrar em fase experimental e a gestão de risco ainda não está devidamente implementada.
- No quadro 4 acima vê-se que a maioria das declarações, ou seja 93.6% foi direccionada para o canal amarelo, tendo o tempo mínimo sido de 2 dias e 17 horas, sendo que a média de tempo gasto para todas as declarações desse circuito é de 6 dias e 4 horas.
- O tempo para o canal vermelho é mais elevado (7 dias e 8 horas) tendo em conta que as mercadorias estão sujeitas a inspeções físicas. No entanto, a visita física em si gasta em média aproximadamente uma hora. O problema está nos procedimentos da logística da movimentação das mercadorias e sobretudo da intervenção do despachante oficial que analisaremos mais adiante.

**Quadro 5** – Tempo global dos processos

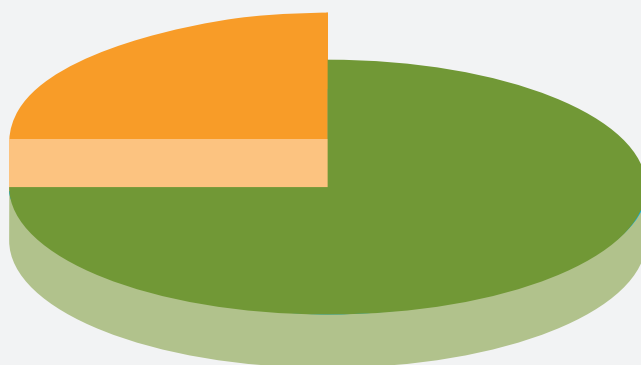
	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO
TODAS DECLARAÇÕES	2d 20h 50m	16d 22h 50m	6d 19h 37m
1. ATRACAÇÃO – SCANNER	2d 16h 33m	9d 20h 34m	4d 16h 30m
2. SCANNER – ARMAZÉM	0d 0h 7m	0d 0h 36m	0d 0h 18m
3. ARMAZÉM – SAÍDA	0d 0h 2m	9d 5h 33m	1d 13h 40m

**Gráfico 2** – Tempo Global dos processos**TEMPO MEDIO**

0% Atracação – Scanner

25% Scanner – armazém

75% Armazém – saída



- Durante todo o processo de desalfandegamento de mercadorias o maior tempo gasto é na submissão das mercadorias ao scanner, que é um processo conjunto entre a Alfândega e a Enapor, conforme as justificações no ponto 1, da análise do quadro 6 abaixo.

**Quadro 6** – Tempo médio por intervenientes no processo de desalfandegamento

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO
TODAS DECLARAÇÕES	2d 20h 50m	16d 22h 50m	6d 19h 37m
MINISTÉRIO DE AMBIENTE E AGRICULTURA (MAA)	0d 0h 3m	1d 4h 15m	0d 21h 51m
DESPACHANTES	0d 0h 38m	7d 12h 28m	1d 18h 58m
ENAPOR	0d 0h 10m	3d 4h 54m	0d 6h 40m
ALFÂNDEGA	0d 0h 45m	2d 3h 32m	0d 7h 24m
GUARDA FISCAL	0d 0h 0m	1d 23h 55m	0d 5h 2m
PROCESSOS CONJUNTOS (ALFANDEGA, ENAPOR)	2d 16h 33m	9d 20h 34m	4d 16h 30m

**Gráfico 3** – Tempo médio por intervenientes**TEMPO MEDIO**

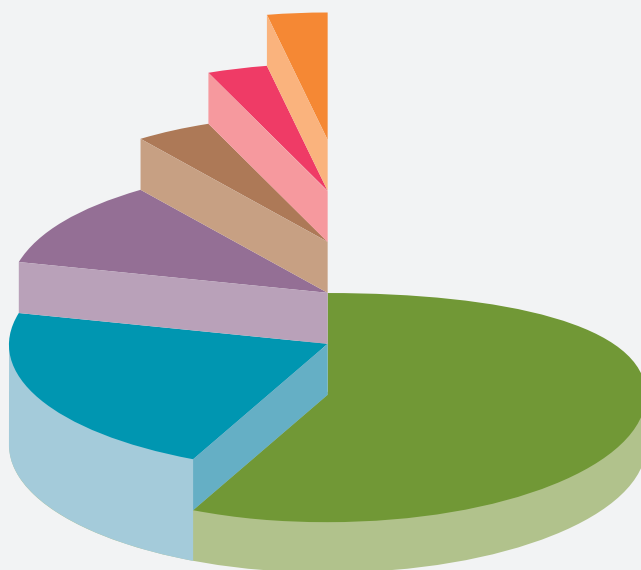
3% Guarda Fiscal

3% Enapor

4% Alfândega

11% Ministério de Ambiente  
e Agricultura (MAA)

22% Despachantes

57% Processos Conjuntos  
(Alfandega, Enapor)

Ao analisarmos os processos por intervenientes chegamos aos resultados seguintes:

- 1** O estudo demonstrou que o tempo gasto entre a chegada de mercadorias e a sujeição das mesmas para o scanner **é relativamente alto**, perfazendo **uma média de 4 dias, 16 horas e 30 minutos**, sendo que o tempo mínimo foi de 2 dias, 16 horas e 33 minutos.

O processo de scanner dos primeiros contentores só teve início dois dias depois, apesar de 41,27% das declarações antecipadas já se encontrarem com autorização de saída ou livre prática da Alfândega. Trata-se de um processo conjunto entre a Alfândega e a Enapor e as causas dessa demora são as seguintes:

- a) Não implementação da gestão e análise de risco aduaneira;
- b) Determinação da passagem de 100% das mercadorias que entram no país pelo scanner. Os contentores são descarregados dos navios e ficam sobre o cais por vários dias à espera da sua apresentação ao scanner e posterior transporte ao cargo village, aonde fica o parque de contentores (armazém da Enapor). Contudo, o scanner encontra-se a escassos metros da zona de descarga.
- c) A Enapor não dispõe de equipamentos suficientes para o transporte de mercadorias do local de descarga para o scanner e do scanner para o armazém (Cargo Village).
- d) O horário de funcionamento do scanner é de segunda a sexta das 08 às 16 horas;

As propostas de soluções dos obstáculos acima mencionados encontram-se nas recomendações deste relatório, no ponto 1.

- 2** O estudo também demonstrou que o tempo gasto entre o processo de verificação e o processo de reavaliação é considerado demasiado longo, em média 1 dia útil de trabalho, ou seja 7 horas e 24 minutos, e é desnecessário em determinadas situações porque há duplicação de serviços sendo a intervenção do Reavaliador neste estudo de apenas 1, 57% pelo que, para melhorar este procedimento e facilitar a saída de mercadorias, fazemos as recomendações devidas no número 2 do presente relatório.

- 3** A intervenção dos serviços de inspeção sanitária (MAA), na emissão de certificado fitossanitário gasta em média 5 dias, 18 horas e 42 minutos, mas esse tempo começa a ser contabilizado antes da chegada das mercadorias com as análises documentais. A emissão do certificado só é feita com a inspeção física das mercadorias;

No entanto apesar do tempo médio ser elevado, não há uma interferência direta no levantamento das mercadorias, porque aquele serviço emite um certificado provisório para o prosseguimento da declaração aduaneira.

## 4.2 RESULTADOS POR INTERVENIENTES

Dos dados recolhidos através do questionário durante o tempo de estudo, foi possível calcular, através do software da OMA, não só o tempo médio desde a chegada das mercadorias até à saída, mas também o tempo médio para cada etapa dos processos de desalfandegamento, bem como, a intervenção dos diferentes intervenientes.

### 4.2.1 Alfândega

Os procedimentos aduaneiros encontram-se totalmente informatizados com a introdução do Sydonia World, o que tem contribuído muito para a redução do tempo da tramitação aduaneira, mas ainda os tempos precisam ser melhorados.

**Quadro 7 – Tempo Médio na Alfândega**

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO
1. REGISTO – VERIFICAÇÃO	0d 0h 7m	3d 17h 35m	0d 12h 36m
2. VERIFICAÇÃO – NOTIFICAÇÃO	0d 0h 1m	2d 0h 13m	0d 2h 52m
3. RESPOSTA – REVERIFICAÇÃO	0d 2h 51m	0d 20h 7m	0d 14h 6m
4. INÍCIO – FIM DE SCANNER	0d 0h 1m	0d 0h 12m	0d 0h 3m

- O resultado do estudo espelhado no quadro acima, mostra que em média gastam-se 12 horas e 36 minutos para a primeira intervenção da verificação na declaração. Este elevado tempo está diretamente relacionado ao facto de que os Despachantes Oficiais e Caixeiros Despachantes registam as declarações no horário pós-laboral e aos fins-de-semana e a intervenção da Alfândega nas declarações processa-se entre as 8 e as 16 horas dos dias normais de expediente. Exemplificando, o tempo máximo está diretamente ligado ao registo das declarações aos fins-de-semana.
- O processo de análise de imagem é muito rápido, é de apenas 3 minutos. O equipamento de scanner tem capacidade para processar vários contentores por hora.



### 4.2.2 Enapor

A Enapor, entidade responsável pela gestão do porto e dos armazéns, intervém em várias etapas do processo de desalfandegamento das mercadorias, desde a descarga, passando pelo processo de manuseamento dos contentores para o scanner, transporte de mercadorias para os armazéns temporários até à entrega das mercadorias aos seus destinatários.

No quadro 8 abaixo segue a descrição do tempo médio das intervenções da Enapor.

**Quadro 8 – Tempo Médio da Enapor**

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO
1. INICIO – FIM DE TRANSPORTE PARA PARQUE	0d 0h 7m	3d 17h 35m	0d 12h 36m
2. INÍCIO – FIM DE PAGAMENTO DE DESCARGA	0d 0h 1m	2d 0h 13m	0d 2h 52m
3. FIM DE PAGAMENTO – DISPONIBILIZAÇÃO DE MERCADORIAS	0d 2h 51m	0d 20h 7m	0d 14h 6m

- O transporte de mercadorias do cais para o parque de contentores gasta em média 15 minutos, porque a partir do momento em que as mercadorias são submetidos ao scanner, saem diretamente para o armazém de depósito temporário.
- O tempo gasto no pagamento da descarga na Enapor é de 14 horas e 6 minutos, o que é elevado tendo em conta que as mercadorias já estão com autorização de saída (pode sair).
- A média de tempo da entrega da mercadoria é alta, 1 dia, 22 horas. Esta demora está diretamente relacionada com o atraso verificado na chegada do contentor, à sua submissão ao scanner, conforme já descrito anteriormente.

### 4.2.3 Serviço de Inspeção (MAA)

O serviço de inspeção sanitário do MAA intervém nos processos em caso de mercadorias sujeitos à emissão de um certificado fitossanitário e zoonitário.

Quadro 9 – MMA

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO
1. INÍCIO – FIM DE ANÁLISE DOCUMENTAL	0d 0h 0m	0d 0h 10m	0d 0h 4m
2. FIM DE ANÁLISE DOCUMENTAL – PAGAMENTO	0d 0h 1m	0d 0h 11m	0d 0h 4m
3. PAGAMENTO – PEDIDO DE INSPEÇÃO	0d 0h 0m	6d 21h 57m	5d 9h 36m
4. PEDIDO DE INSPEÇÃO – DISPONIBILIZAÇÃO DO CONTENTOR PELA ENAPOR	0d 0h 15m	0d 0h 39m	0d 0h 23m
5. DISPONIBILIZAÇÃO DO CONTENTOR PELA ENAPOR – INÍCIO DE INSPEÇÃO FÍSICA	0d 0h 0m	0d 0h 30m	0d 0h 10m
6. INÍCIO – FIM DE INSPEÇÃO FÍSICA	0d 0h 3m	0d 2h 5m	0d 0h 48m

- O maior atraso neste processo é na etapa que ocorre entre o pagamento e o pedido de inspeção que é de 5 dias, 9 horas e 36 minutos. Processo que começa com a entrega das documentações exigidas por aquele serviço passando pela inspeção física das mercadorias até a emissão dos certificados.
- O tempo médio entre o pagamento e o pedido de inspeção é elevado, pois os operadores económicos normalmente entregam os documentos antes da chegada do navio, sendo que o tempo médio contabilizado é desde início da entrega dos documentos até a emissão do certificados fito e zoonitário que certificam a mercadoria como próprias para o consumo.
- A emissão do certificado acima referido só é possível após a chegada do navio, com a inspeção física das mercadorias.
- Em alguns casos o serviço de inspeção emite um certificado provisório, apenas para facilitar o andamento das declarações e a inspeção física é feita posteriormente no armazém do consignatário.

#### 4.2.4 Despachante Oficial

A intervenção do Despachante Oficial começa antes da chegada do navio, com o recebimento de alguns documentos, como é o caso das faturas, que lhes permitem solicitar o Título de Comércio Externo (TCE) junto à Direção Geral do Comércio.

O quadro 10, permite-nos analisar a atuação dos Despachantes Oficiais, que começa com o recebimento de alguns documentos, até seis dias antes do registo da declaração, ou mesmo da própria chegada do navio;

**Quadro 10** – Tempo Médio do Despachante Oficial

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO
1. DOCUMENTOS IMPORTADOR – REGISTOU DAU	0d 1h 8m	8d 4h 38m	2d 4h 32m
2. NOTIFICAÇÃO – RESPOSTA (CIRCUITO AMARELO)	0d 0h 3m	9d 0h 32m	1d 11h 4m
3. NOTIFICAÇÃO – RESPOSTA (CIRCUITO VERMELHO)	0d 1h 35m	10d 18h 0m	3d 15h 28m
4. LIQUIDAÇÃO – PAGAMENTO	0d 0h 23m	8d 20h 1m	1d 13h 31m
5. PAGAMENTO – IMPRESSÃO DE PODE SAIR	0d 0h 0m	0d 19h 11m	0d 2h 13m

- O tempo médio entre a notificação ao declarante e a resposta à mesma para as declarações direcionadas para o canal amarelo é de **1 dia, 11 horas e 4 minutos** e para as direcionadas para o canal vermelho é de **3 dias, 15 horas e 28 minutos**;
- A média da elaboração dos despachos pelos Despachantes Oficiais após terem todos os documentos exigidos é de **2 dias, 4 horas e 32 minutos**.
- Um aspeto importante desta análise prende-se com o facto de os Despachantes Oficiais levarem em média três dias para responder à notificação e criação das condições para a realização de visitas físicas, das mercadorias destinadas ao canal vermelho.

### 4.2.5 Guarda Fiscal

A atuação da Guarda Fiscal está diretamente relacionada com os outros serviços, nomeadamente Alfândega e Enapor pois autoriza e assiste a entrega das mercadorias.

**Quadro 11** – Tempo médio da Guarda Fiscal

	TEMPO MIN.	TEMPO MAX.	TEMPO MEDIO
1. BAIXA – ACOMPANHAMENTO (PORTO)	0d 0h 0m	1d 1h 20m	0d 2h 50m
2. SOLICITAÇÃO – DISPONIBILIZAÇÃO (DOMICÍLIO)	0d 0h 0m	2d 22h 30m	0d 7h 15m

- Ficou apurado no estudo que entre a solicitação e a disponibilização da Guarda Fiscal, para as desovas ao domicílio, o tempo médio é de 7 horas e 15 minutos e que entre os encargos pagos à Enapor e o acompanhamento para a desova no porto o tempo médio é de 2 horas e 50 minutos.
- Quando as desovas são feitas no porto há uma maior celeridade, tendo em conta os efetivos disponíveis no momento para acompanhar o processo.

# 05 / CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES



1 O estudo demonstrou que o tempo gasto entre a chegada de mercadorias e a apresentação das mesmas ao scanner precisa ser reduzido. A fim de melhorar esta situação, as seguintes recomendações foram formuladas por todas as partes interessadas para tratar as causas profundas deste longo processo:

- Melhorar a capacidade de Gestão de Risco Aduaneiro para assegurar que as declarações de importadores em conformidade sejam dirigidas ao Canal Verde no Sydonia World, pelo que as mesmas não devem ser submetidas ao scanner. Isso exigirá também uma decisão da tutela das finanças em renunciar à exigência de passar 100% das mercadorias que entram no país pelo scanner. Para a melhoria da capacidade de Análise e Gestão de Risco das Alfândegas poderá ser solicitado o apoio de parceiros internacionais e de desenvolvimento, como o FMI (Afrítac II) e a OMA.
- Encorajar e/ou apoiar a ENAPOR na aquisição de mais equipamentos para transporte de mercadorias do local de descarga para o scanner e do scanner para o armazém (Cargo Village).
- Alterar o horário de funcionamento do Scanner, que é das 08h00 às 16h00 de segunda a sexta-feira para as 08h00 às 17h00 de segunda a sexta-feira. Criar condições para o funcionamento do scanner aos sábados das 08h00 às 13h00, o que exigiria que todos os intervenientes no processo de desembaraço aduaneiro trabalhassem nesse período.

**2** O estudo também demonstrou que o tempo gasto entre o processo de verificação e o processo de reavaliação pode ser reduzido, pelo facto de apenas 1,57% do total da amostra ter uma discrepância entre os resultados da reavaliação e da verificação. Esta etapa pode, portanto, ser considerada como redundante na maioria das situações e deve ser suprimida em grande medida. Recomenda-se o seguinte:

- Limitar o processo de reavaliação das declarações, cujas mercadorias são objetos de taxas elevadas e representam valores significativos em termos de arrecadação de receitas, tais como, bebidas alcoólicas, viaturas, tabaco, combustíveis/gás; também recomenda-se a manutenção do controlo aleatório de outras declarações.
- A equipa de reavaliação disponível poderia ser reafectada ao serviço de controlo a posteriori. Tal medida permitiria a utilização eficaz e eficiente dos recursos humanos e reduziria o tempo decorrido entre a verificação e a liquidação das declarações. Esta mudança de controlos baseados em transações para controlos baseados em sistemas é considerada a melhor prática em todo o mundo.

A fim de assegurar que esta transição seja suave, todos os reavaliadores deveriam beneficiar de uma formação intensiva em matéria de inspeção e auditoria para análise pós-despacho, a fim de assegurar que os serviços aduaneiros estejam devidamente preparados para esta mudança de foco.

Além disso, para limitar potenciais práticas menos corretas dos Oficiais Aduaneiros, recomenda-se uma rotação regular do pessoal no Porto de 6 em 6 meses, seguindo as recomendações da Declaração de Arusha.

**3** O estudo também realçou a necessidade de reduzir o tempo gasto entre a liquidação da declaração e o pagamento pelos importadores. A fim de facilitar o pagamento das taxas, recomenda-se o seguinte:

- Permitir o pagamento das declarações mediante a emissão de um novo documento gerado no Sistema Sydonia "DUC" que possibilita ao utente pagar as declarações em qualquer banco comercial;
- Desenvolver e promover opções de pagamento através de meios eletrónicos alternativos (transferências, pagamento por cartão, pagamento on-line);

- > Incentivar os Despachantes Oficiais, Caixeiros e Operadores Económicos a efetuarem pagamentos mais rápidos após a liquidação das declarações;
- > Encorajar os Despachantes Oficiais e os Operadores Económicos a responder de forma mais célere às notificações feitas pela Alfandega.

**4 O estudo demonstrou ainda que o tempo gasto na inspeção sanitária das mercadorias também pode ser melhorado, pelo que recomenda-se o seguinte:**

- > Prover o desenvolvimento de uma Janela Única do Comércio, de acordo com o compêndio da Janela Única da OMA, que exigiria, por conseguinte, a modernização / atualização do MAA e o acesso à Janela Única pela Polícia Fiscal;

**5 Institucionalizar o Estudo de Tempo de Desalfandegamento mediante a assinatura de um memorando entre todos os intervenientes no processo de desalfandegamento, através da:**

- > Capacitação de mais funcionários em metodologia do ETS;
- > Adaptação ou desenvolvimento de um sistema automatizado para fornecer os dados necessários para o estudo;
- > Sensibilização de todas as partes interessadas sobre a estratégia e a importância da realização do estudo de uma forma contínua;
- > Implementação das recomendações deste estudo para avaliar as melhorias alcançadas, bem como identificar os problemas que persistem e os novos que venham a surgir.



# 06 / ENSINAMENTOS DO ESTUDO

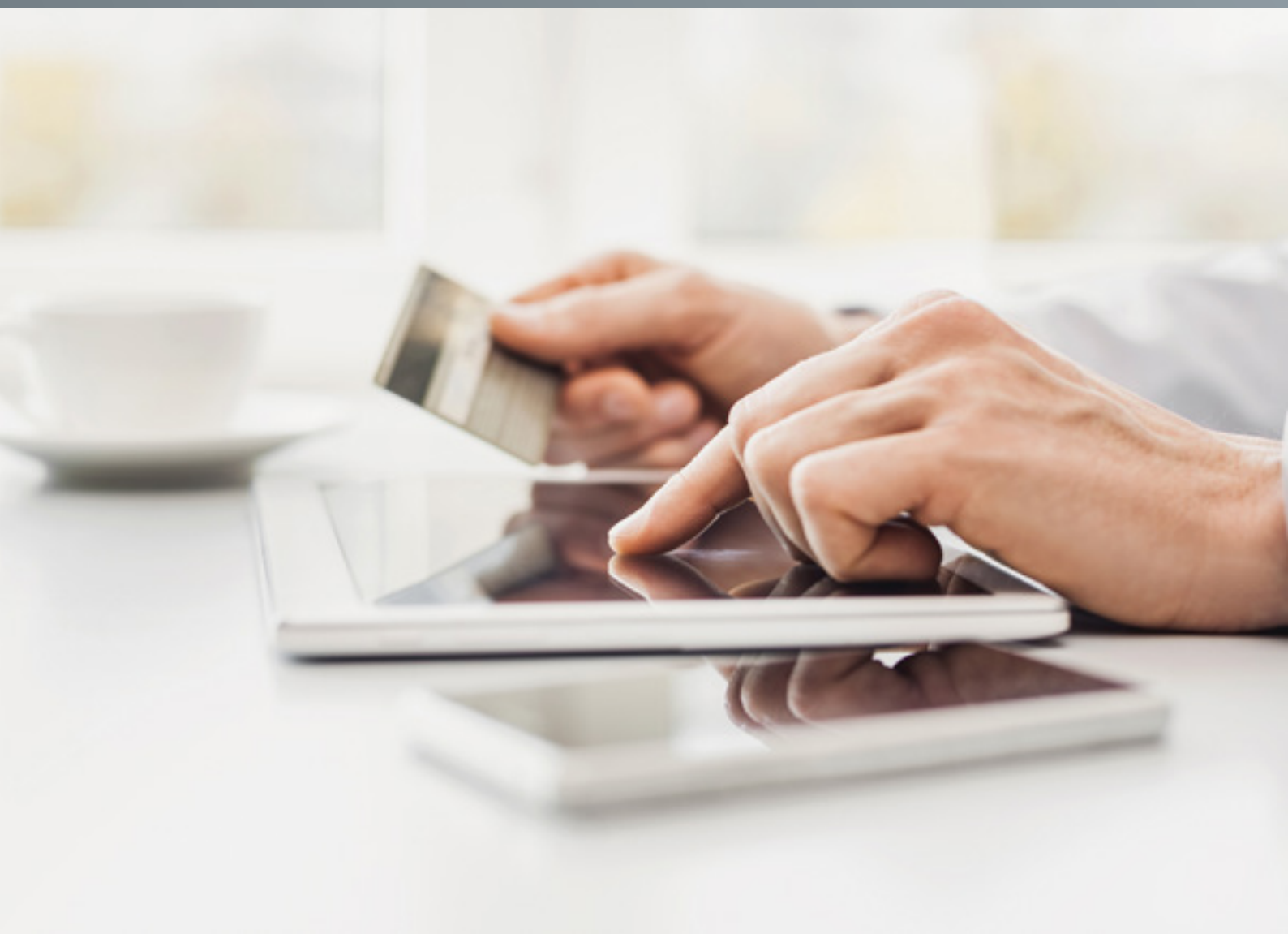


- O ETS é uma ferramenta crítica para Cabo Verde, uma vez que fornece a todas as partes envolvidas no processo de desalfandegamento a oportunidade de medir o seu desempenho e conseqüentemente a performance do país em termos de facilitação do comércio.

Permite igualmente identificar obstáculos e fazer recomendações para a melhoria do processo de saída de mercadorias. Esta informação é fundamental para o país, uma vez que fornece ao Governo e ao sector privado recomendações claras para melhorar o posicionamento do país no ranking do doing business e em termos de facilitação do comércio. Para tal, os decisores devem apoiar a implementação das recomendações.

- O ETS pode ser considerado como um empreendimento multisectorial complexo e os membros do grupo de trabalho do ETS já estabelecidos devem estar prontos para trabalhar juntos e cumprir com as suas responsabilidades de acordo com os planos de ação acordados;
- O ETS requer o envolvimento e o comprometimento de todas as partes interessadas ao longo de todo o processo de estudo, desde a elaboração do plano até a elaboração do relatório final.

# 07 / ANEXOS



## Anexo 1 — Lista de participantes da formação

NOME	INSTITUIÇÃO	EMAIL
Edna Veiga	Direção das Alfândegas	veiga_4@hotmail.com
Maria Celestina Pereira	Alfândega da Praia	maria.c.pereira@dgalf.gov.cv
Maria Jesus Costa	Direção das Alfândegas	maria.j.costa@dgalf.gov.cv
Helena Évora	Alfândega da Praia	helen.evora@dnre.gov.cv
Jorge Humberto Andrade	Polícia Fiscal	jorge.h.andrade@pn.gov.cv
Maria José Lima	Delegação do MDR	maria.j.lima@mdr.gov.cv
Ibaltino da Cruz	ENAPOR	ibaltino.cruz@enapor.cv
Neusa Pereira Tavares	Direção das Alfândegas	neusa.p.tavares@dgalf.gov.cv
Marco Aurélio Évora Semedo Lopes	Enapor	marco.lopes@enapor.cv
César Augusto Semedo Lopes	Delegação do MDR	cesar.lopes@mdr.gov.cv
Gladis Cruz	Despachante Oficial	glades.cruz@adcruz-lda.com
Carlos Luiz Modesto	Despachante Oficial	carlospmo@cvtelecom.cv
Adilson Mascarenhas	Alfândega da Praia	adilson.mascarenhas@dnre.gov.cv
Bernardino Barbosa	Agência Nacional de Viagens	
Brites Fernandes Correia	Agencia Portmar	
Marco António Moreira	Caixeiro - Adega	
Danielzinho Barbosa Amado	Caixeiro – Calú & Ângela	

## Anexo 2 – Formulário

Secção A – Informação Geral					
1	Circunscrição Aduaneira da Praia	<input type="checkbox"/> Alfândega da Praia			
2	NIF Importador				
3	Refº Contentor				
4	Refº BL				
5	Número de DAU				
6	Código do Despachante				
Secção B – Comunicação sobre a Chegada do Navio - Agência Marítima					
7	Aviso chegada de navio	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
8	Emissão e Transmissão da Contra Marca	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
9	Envio de Manifesto	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
Tratamento Manifesto					
10	Entrada do manifesto no Sydonia	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
11	Validação do Manifesto	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
Secção C – Chegada do Navio					
12	Atracação do navio	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
13	Início de visita a Bordo	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
14	Fim de visita a bordo	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
15	Licença de descarga	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
16	Descarga do contentor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
17	Levantamento do BL	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
18	Início de Scanner do contentor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
19	Fim de Scanner do contentor / Início de transp. de mercad.	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
20	Fim de transporte de mercadorias para parque	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
Secção D – Ministério de Desenvolvimento Rural (MDR)					
21	Início Análise documental (conforme)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
22	Fim Análise documental (conforme)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
23	Pagamento de taxa de inspecção	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
24	Pedido de Inspeção	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
25	Solicitação do contentor à Enapor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
26	Disponibilização do contentor pela Enapor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
27	Início de inspeção física	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
28	Fim de inspeção física	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
29	Emissão de certificado sanitário	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
30	Início da Inspeção Física (não conforme)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
31	Fim da Inspeção Física (não conforme)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
32	Auto de Inspeção (não conforme)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos

<b>Secção E – Tratamento da Declaração Aduaneira</b>					
<b>33</b>	Início de entrega dos documentos ao despachante	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>34</b>	Fim de entrega dos documentos ao despachante	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>35</b>	Registo e Selecção da declaração no Sydonia	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>36</b>	Circuito de tratamento da DAU	<input type="checkbox"/> Verde	<input type="checkbox"/> Amarelo	<input type="checkbox"/> Amarelo	
<b>DAU Canal amarelo</b>					
<b>37</b>	Verificação documental - DAU conforme	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>38</b>	Notificação/Solicitação documental	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>39</b>	Resposta à notificação	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>40</b>	Solicitação/Notificação visita física	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>41</b>	Elaboração certificado visita	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>DAU Canal Vermelho</b>					
<b>42</b>	Verificação documental	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>43</b>	Solicitação/Notificação visita física	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>44</b>	Resposta à notificação	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>45</b>	Disponibilização mercadoria (enapor)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>46</b>	Início de visita física	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>47</b>	Fim de visita Física	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>48</b>	Elaboração certificado visita	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>49</b>	Reverificação da declaração e liquidação de direitos e taxas	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>50</b>	Pagamento dos direitos e taxas	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>51</b>	Emissão do recibo de levantamento automático	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>52</b>	Impressão de PODE SAIR	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>Secção F – Levantamento da Mercadoria</b>					
<b>53</b>	Início de pagamento de descarga (enapor)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>54</b>	Fim de pagamento de descarga (enapor)	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>55</b>	Início de pagamento de demoragem do contentor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>56</b>	Fim de pagamento de demoragem do contentor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>57</b>	Autorização de levantamento da mercadoria	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>58</b>	Baixa na Enapor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>59</b>	Solicitação do contentor à Enapor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>60</b>	Disponibilização da mercadoria pela Enapor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>Desova da mercadoria no Porto</b>					
<b>61</b>	Baixa na Guarda Fiscal	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>62</b>	Acompanhamento da Guarda Fiscal	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>63</b>	Início da desova no Porto	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
<b>64</b>	Fim da desova no Porto	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos

Desova da mercadoria à domicílio					
65	Pedido de saída de contentor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
66	Autorização da saída do contentor	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
67	Nomeação do pessoal da Alfândega	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
68	Nomeação do pessoal da Guarda Fiscal	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
69	Disponibilização do pessoal da Alfândega	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
70	Solicitação do pessoal da Guarda Fiscal	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
71	Disponibilização do pessoal da Guarda Fiscal	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
72	Disponibilização do pessoal de MDR	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
73	Solicitação do conferente da mercadoria	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
74	Disponibilização do conferente da mercadoria	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
75	Início da desova à domicílio	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos
76	Fim da desova à domicílio	<input type="checkbox"/> Dia	<input type="checkbox"/> Mês	<input type="checkbox"/> Horas	<input type="checkbox"/> Minutos



## Anexo 3 – Plano de Acção

	ATIVIDADES	RESPONSABILIDADE	PRAZO DE EXECUÇÃO
1	Finalização do questionários (30/05)	Celeste e Neusa	30/05/2016
2	Apresentação do questionário aos Membros do Grupo Nacional de trabalho de TRS e confirmação se os passos inseridos no questionário são os corretos (reunião)  OBS: Neste dia deve se fazer o anuncio das datas do Teste- Piloto e do Estudo.	Celeste e Neusa	01/06/2016
3	Reforço na propaganda.  OBS: Durante estes dias deve-se informar todos aqueles que terão contacto com o questionário sobre como estes devem preencher o mesmo. Deve-se ter em atenção que não apenas são os funcionários das Alfandegas que devem preencher o questionário.	Todos os Membros do Grupo de Trabalho	03 a 07/06/2016
4	Teste- Piloto	Todos os Membros do Grupo de Trabalho	08 a 10/06/2016
5	Avaliação da eficiência do Teste- Piloto (reunião)  OBS: Nesta fase o grupo de trabalho deve discutir os principais constrangimentos na recolha de dados durante o Teste-Piloto. Quem ou não preencheu o questionário, e aqueles que não preencheram porque que não o fizeram de modo que este problema seja resolvido durante o estudo real.	Todos os Membros do Grupo de Trabalho	15 /06/2016
6	Período de Estudo – Emissão de questionários  OBS: Durante este período os Membros do grupo devem ser espalhados em vários pontos para assegurar que efetivamente os questionários estão a ser devidamente preenchidos. Os questionários devem ser distribuído durante este período todo.	Todos os Membros do Grupo de Trabalho	20-25 /06/2016
7	Recolha final dos questionários preenchidos  OBS: Deve ser criado um ponto em que todos os questionários devem ser apresentados para que o Grupo de trabalho possa posteriormente analisar.	Depende do ponto criado	22 /07/2016
8	Análise dos dados e elaboração do Relatório final (Reuniões regulares)  OBS: Durante estes períodos devem ser analisados aprofundadamente as informações constantes do questionário, deve ser inserida as informações na plataforma da OMA sobre ETD e devem ser criados relatórios estatísticos e o relatório final sobre o Estudo.	Todos os Membros do Grupo de Trabalho	27/07/ a 17/08/2016







**Editora:**

Organização Mundial das Alfândegas

Rue du Marché 30

B-1210 Bruxelas - Bélgica

Tel. : +32 (0) 2 209 92 11

Fax: +32 (0) 2 209 92 62

[www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)

**Data de publicação:** junho 2017

**Copyright © 2017 World Customs Organization**

Todos os direitos reservados. Os pedidos e perguntas sobre direitos de tradução, reprodução e adaptação devem ser enviados para [copyright@wcoomd.org](mailto:copyright@wcoomd.org)

D/2017/0448/13

Este estudo foi realizado pela Alfândega de Cabo Verde e seus parceiros, com o apoio da Organização Mundial das Alfândegas (OMA), como parte do projecto MADA0 da OMA e financiado pela Suécia.





WORLD CUSTOMS ORGANIZATION  
ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES



[www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)