



19, 20 de Julho de 2007 Maputo Moçambique

Fronteira de Paragem única • Ressano Garcia Lebombo



Workshop Sobre **FROPU** **RGL**

“WORKSHOP” SOBRE A HABILITAÇÃO DO
QUADRO LEGAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO
DO POSTO DE FRONTEIRA DE UMA SÓ
PARAGEM EM LEBOMBO -RESSANO
GARCIA

Michel Zarnowiecki

OBJECTIVO DO DOCUMENTO PARA DISCUSSÃO

O objectivo do documento para discussão é:

- Orientar e inspirar as discussões sobre a natureza, âmbito e definição do ambiente jurídico habilitador para a fronteira de uma só paragem;
- Orientar discussões sobre a identificação dos princípios operacionais de alto nível para imigração, alfândegas e policiamento para a fronteira de uma só paragem;
- Orientar discussões sobre as implicações de aplicação dos princípios operacionais;
- Dirigir discussões sobre como os princípios operacionais serão inseridos nos anexos ao Acordo Bilateral sobre o Posto Fronteiriço de Uma Só Paragem, na legislação nacional e Normas e Procedimentos de Operação (SOPs/ NPOs);
- Orientar discussões sobre o âmbito e profundidade realistas para os SOPs / NPOs que podem ser alcançados nesta fase; e
- Orientar discussões sobre a finalização de um grupo de propostas de instruções específicas para a equipa jurídica que prepara os anexos ao Acordo Bilateral sobre o Posto Fronteiriço de Uma Só Paragem, a legislação nacional e as Normas e Procedimentos de Operação (SOPs / NPOs)

2. HISTORIAL

2.1 Os Governos da África do Sul e Moçambique, decidiram criar em Lebombo – Ressano Garcia instalações polivalentes partilhadas de fronteira (o Posto de Fronteira de uma Só Paragem Lebombo – Ressano Garcia – LRG-OSBP). Estas instalações incorporarão todas as abordagens modernas aplicadas a este tipo de operações e de serviços e, em muitas áreas, irá incluir soluções inovadoras para acelerar o tráfego. Em particular, serviços como a leitura electrónica de passaportes, a tecnologia OCR para registo de matrículas de veículos, o reconhecimento mútuo de verificações e conclusões ou decisões, para além de uma integração de processos de acordo com a gestão levada a cabo por objectivo em vez de por instituições, irão melhorar significativamente as condições para a travessia da fronteira. A eficiência da OSBP será medida de acordo com as normas internacionais, com o objectivo de proporcionar uma poupança de tributação aos governos e à comunidade empresarial, como a causa directa de operações novas e mais eficientes.

2.2 O objectivo desta nota é de (i) descrever procedimentos e fluxo de tráfego de acordo com um ambiente modernizado, (ii) identificar desafios e soluções propostas, e (iii) oferecer opções diferentes para discussão.

2.3 Os instrumentos internacionais (planos de acesso da União Europeia (UE) para Alfândegas, Convenção de Kyoto e a Convenção de Genebra sobre controlos harmonizado de fronteiras), bem como as melhores práticas internacionais para a inspecção de produtos e veículos recomendam os seguintes princípios:

- Verificações devem ter lugar onde forem menos inoportunas, e tanto quanto possível, próximas do destino final dos produtos;
- Verificações de outras agências devem ser coordenadas com as Alfândegas, que é a única agência responsável pelo controlo de produtos que atravessam a fronteira e têm lugar ao mesmo tempo;
- Não deverá haver interferências de outros organismos no exercício das actividades pelas quais as Alfândegas são responsáveis;
- Tanto quanto possível, as verificações devem ser levadas a cabo conjuntamente pelas agências de ambos os lados da fronteira;
- Sistemas rápidos devem ser introduzidos para (i) veículos pré-identificados, e (ii) utilizadores regulares; e
- O objectivo do serviço da fronteira é de acelerar o tráfego e não de capturá-lo (idealmente, uma estação de fronteira deveria envolver uma situação em que não haverá paragem para o tráfego que não necessitar de levar a cabo qualquer formalidade administrativa).

2.4 Muitas experiências foram levadas a cabo na Europa Ocidental e na América do Norte. Todos eles indicaram que esquemas simplificados são práticos e permitem uma detecção melhor e mais aperfeiçoada de fraudes e irregularidades. Tais esquemas estão baseados em:

- Auto declarações pelos motoristas, que, ao seleccionarem a fila rápida [N. do T.: Via Rápida / Via / Linha Verde] indicam que cumpriram com todas as regras e regulamentos aplicáveis ao movimento rodoviário internacional (Imigração, tolerâncias Alfandegárias, etc.) (o sistema Franco-Suíço);
- Pré-vistorias adicionais possíveis de utilizadores regulares que possuam passes especiais (sistema EEUU - Canada);
- Utilização pelos veículos comerciais de um sistema de trânsito internacional ou regional (por exemplo o TIR) que, em teoria, deveria ser verificado apenas no início e no final da viagem;
- Processamento conjunto, inspecção e pagamento numa só terminal (Esquema de Ohrid entre a Albânia e a Macedónia em 1997), com uma nova atribuição subsequente de responsabilidades;

- Colecta de direitos num só ponto de pagamento (Iniciativa TTFSE 1 e a Janela Única [N. do T.: Balcão Único] da Moldávia, o sistema – Fronteira²); e
 - Utilização de um único certificado de peso aceite a nível internacional ou regional (SECI3 e recomendação TTFSE).
- 2.5 Localização conjunta num só país de todas as agências de fronteira ou até os dois países adjacentes podem melhorar significativamente a eficácia.
- 2.6 A maior parte destes princípios foram pensados ao abrigo do conceito do LRG-OSBP e das suas operações.

3. CONCEITO E DESENHO

3.1 Perfil geral

A opção retida é de separar, numa forma geral, o tráfego comercial do não comercial. O tráfego comercial será processado numa localidade no km 4 em território Moçambicano, enquanto as actividades do tráfego não comercial serão levadas a cabo na actual localidade, com uma nova infra-estrutura conjunta a atravessar a linha de fronteira. (O tráfego ferroviário será tratado numa estação a ser construída junto à linha férrea). A estação fronteiriça geral será conhecida como o Posto de Fronteira de Uma Só Paragem de Lebombo – Ressano Garcia (LRG-OSBP). Por isso, o desenho e funcionamento terão que incluir vários princípios diferentes, numa forma geral e sobretudo ligados a questões de soberania. Para além disso, como há vagas significativas de tráfego em certos períodos, deve ser planeada uma capacidade excedente para poder enfrentar picos excepcionais de tráfego.

A abordagem dos Estados Unidos em relação às estações de travessia da fronteira

As instalações devem ser agradáveis mas formais, compatíveis com os estilos regionais e locais, sensíveis às estruturas históricas existentes e respeitando as considerações paisagísticas e climatéricas.

As instalações de fronteira devem também proporcionar modelos claros de circulação, oferecendo um movimento simples e directo de tráfego e pessoal, localizando os balcões de serviço para que os membros do pessoal sejam visíveis pelo público.

Por outro lado, deveria proporcionar a qualidade de local de trabalho (evitando contrastes fortes de luz para encorajar a fiscalização local, dando a devida consideração aos problemas acústicos associados a cobertas e escapes barulhentos, e de forma a diminuir os gases dos tubos de escape, particularmente a poluição e o calor proveniente das viaturas em ponto morto).

O posto fronteiriço deverá promover a segurança, o controlo e protecção. Isto é feito através da exibição do aparato de segurança minimizando a imagem "penal" dada pelas vedações em cadeia e pelo arame farpado, minimizando as áreas sem controlo entre a fronteira internacional e o ponto de inspecção, prestando apoio visual com as actividades de inspecção posicionadas para que outro pessoal possa observar os funcionários ou oficiais que possam encontrar dificuldades na execução das suas responsabilidades.

Deveria assegurar a continuidade de operações, acomodar o desenvolvimento e crescimento a longo prazo e antecipar o tempo necessário para comprar e instalar materiais e equipamento que não sejam comuns a nível de região.

Fonte: Website das Alfândegas e protecção de fronteiras dos Estados Unidos.

3.2 A noção de fronteira

Uma fronteira é uma linha de demarcação entre duas soberanias nacionais. Na lei internacional nada é mencionado em relação à "terra de ninguém" por isso, as prerrogativas nacionais aplicam-se até ao limite total do território do Estado. No LRG-OSBP, os seguintes arranjos são recomendados:

- Na terminal não comercial, que atravessa a fronteira geográfica, a fronteira deverá ser a linha internacional de demarcação oficial, com as seguintes excepções (ver os diagramas sobre o processo do fluxo de descrição):
 - A linha de fronteira poderá ser ajustada para ter em consideração o desenho das instalações (se o território – numa direcção – for concedido, uma superfície equivalente é concedido na direcção oposta. Tal

¹ Os serviços e instalações de Comércio e Transporte na Europa de Sudeste (TTFSE) são um programa apoiado pelo banco Mundial de serviços de travessia da fronteira entre os nove países dos Balcãs.

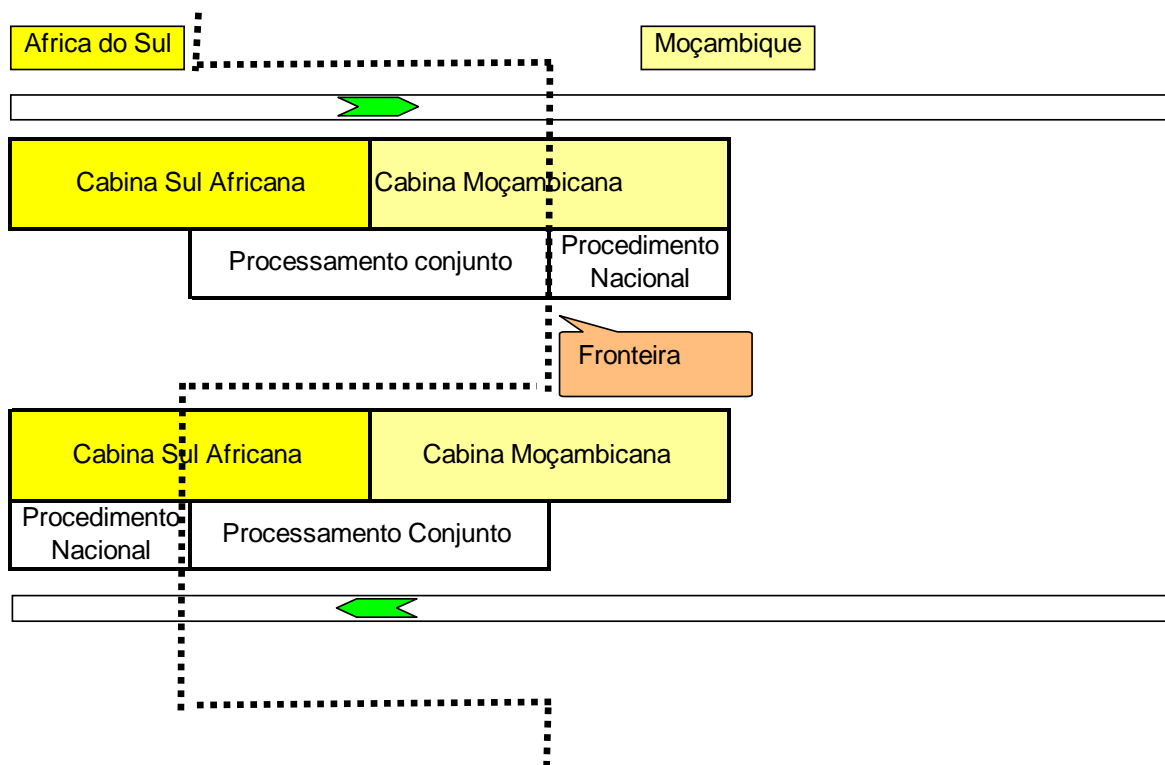
² "Fronteira" consistiu na consolidação de todos os pagamentos num só ponto no processamento fronteiriço, com acesso a computadores multi-agências.

³ Iniciativa de Cooperação do Sudeste Europeu.

procedimento, de todo, deve ser evitado, uma vez que poderá levar a delicadas e morosas negociações e decisões políticas.)

- o Uma cabina Moçambicana (essencialmente para a imigração) poderá estar localizada em território Sul Africano (e vice-versa) e a linha fronteira passar no interior da cabina para permitir o processamento conjunto, enquanto que os procedimentos domésticos se aplicam depois da linha de fronteira ter sido atravessada.

Diagrama 1 – Fronteira em Ziguezagues



Sem escala. O território concedido a Moçambique é compensado pelo território concedido à África do Sul

- o No interior das instalações partilhadas, como a inspeção de veículos e nas instalações de verificação electrónica, a linha fronteira poder ser móvel (dependendo de que lado leva a cabo a primeira verificação). (Ver o diagrama 10 adiante).
- o A linha fronteira deverá ser claramente marcada (linha no chão, na Via/ Faixa e no chão dos edifícios) com as placas necessárias em ambas as línguas ou bandeiras para assinalar claramente o território de cada país.
- Na terminal comercial e de carga (Km 4), a situação é mais complexa:

Entrada em Moçambique (da África do Sul)

- o Vindo da África do Sul, os veículos atravessam a fronteira quando saem do território Sul Africano. Encontram-se então em território Moçambicano.
- o Quando entram nas instalações do km 4, os veículos entram de novo num território onde a África do Sul pode exercer o seu poder soberano, uma vez que as instalações do km 4 têm um estatuto muito especial de "extraterritorialidade" (ver a seguir).
- o Os veículos estacionam numa área de controlo conjunto, mas estão ainda sob a soberania Sul Africana.
- o Quando as formalidades de saída forem completadas, as autoridades Sul Africanas entregam os veículos às autoridades Moçambicanas. Apesar dos veículos não terem sido movidos, encontram-se agora sob a soberania Moçambicana.
- o Quando os veículos são conduzidos para fora da zona conjunta de estacionamento no km 4, entram então em território Moçambicano propriamente dito.

Entrada na África do Sul (de Moçambique)

- o Os veículos que entrem nas instalações mantêm-se ao abrigo da soberania Moçambicana.
- o Tais veículos são entregues à soberania Sul Africana dentro da área de controlo conjunto desde o momento em que as autoridades Moçambicanas entregam o veículo às autoridades Sul Africanas.

- Quando saem do km 4, os veículos entram de novo em território Moçambicano até chegarem à linha de demarcação internacional.

(c) Princípios institucionais

A forma como as operações de fronteira são geridas depende muito do historial do país. Enquanto tradicionalmente as Alfândegas são responsáveis pelo controlo dos movimentos dos produtos através das fronteiras (e subsidiariamente controlam também as pessoas e os veículos que os transportam), outros modelos emergiram nos últimos anos:

- O modelo do guarda fronteira
 - É feita uma distinção entre as travessias aprovadas da fronteira e a linha real que se alonga entre dois pontos de travessia aprovados;
 - O papel das Alfândegas é limitado à travessia aprovada, enquanto que o resto das áreas é da responsabilidade de outro órgão de aplicação da lei (e algumas vezes, mesmo, as forças armadas); quando os produtos são encontrados num ponto de entrada não aprovado, são retidos e levados ao mais próximo armazém alfandegário.

Este modelo é típico de países de trânsito, onde a travessia tradicional da fronteira era sujeita a uma autorização. Também se aplica a países onde, por uma ou outra razão, o controlo da fronteira é considerado como uma matéria de importância estratégica e militar. Não funciona bem num ambiente em que (i) as travessias da fronteira, algumas vezes, não têm pessoal de serviço, ainda que abertas a viajantes que nada têm a declarar a a tráfego comercial pré aprovado, (ii) a falta de requisitos de visto para a maioria dos viajantes, não justifica verificações completas, e (iii) há grandes movimentos de populações através da fronteira.

- O Modelo do portão de fronteira
 - Todas as verificações são feitas na fronteira. Logo que despachados, os produtos estão livres.
 - Por isso, as agências da fronteira só operam no ponto de entrada, com, algumas vezes, despacho (limitado) ainda dentro do território do país.

Este modelo aplica-se melhor às ilhas, uma vez que não oferecia inicialmente a capacidade de seguir o rasto do contrabando ou de estrangeiros ilegais depois de terem saído da área da fronteira. Evoluiu com o tempo e actualmente é complementado pela aplicação da lei no interior do território. Contudo não promove uma cultura de operações no interior do território para as agências da fronteira. Para além disso, não está bem adaptada aos requisitos modernos de redes de fornecimento.

- O modelo da Europa Ocidental
 - A fronteira é considerada como o local onde o estatuto dos produtos é verificada. Assim, a fronteira da Alfândega (que se aplica também aos viajantes) é distinta da fronteira geográfica, apesar das duas se poderem sobrepor em certos casos.
 - Como a ênfase é colocada na livre circulação e na necessidade de evitar a congestão a todos os custos, os controlos prévios ou adiantados são, numa forma geral, muito relaxados e complementados por (i) verificações e auditorias pós despacho, (ii) verificações nas estradas no interior do território para detectar contrabando e controlo de trânsito, e (iii) investigações anti-contrabando.

Este modelo oferece uma maior flexibilidade e facilitação de comércio mas requer operações no interior do território muito estruturadas. As alfândegas podem ser completamente removidas de actividades de aplicação da lei (apesar de, usualmente, isto não ser produtivo). Para além disto, é mais difícil conter a entrada de produtos ou animais perigosos ou contaminados.

- O modelo de gestão
 - Em alguns países (normalmente antigos países comunistas) toda a área da fronteira está sob a autoridade da polícia de fronteira ou guarda fronteira. Esta polícia supervisiona as actividades de todas as agências subordinadas, pode ultrapassar procedimentos internos, e está encarregada de garantir normas éticas adequadas os funcionários da zona da fronteira.
 - Enquanto outras agências não reportam oficialmente à polícia de fronteira, tem margens de autonomia muito limitadas e não podem melhorar as suas operações.

Este sistema é muito remnescente de estados polícias e não funciona bem. As Alfândegas acham difícil aplicar métodos selectivos porque muitas verificações e inspecções são impostas pela polícia. A posição anti-corrupção muitas vezes falha e pode levar a um ambiente altamente corrupto.

- O modelo independente

- Cada agência é totalmente independente e opera autonomamente. Todas as agências reponsáveis pela avaliação do estatuto daquilo que atravessa a fronteira e pela aplicação da legislação relevante ao processo da lei de travessia da fronteira individual e separadamente.
- Contudo, algum nível de inter-coordenação entre agências é algumas vezes aplicado, normalmente como iniciativa local.
- O modelo delegado
 - Dependendo ou de arranjos locais ou de uma política nacional, uma agência actua em nome de outra.
 - Os funcionários podem ser ou delegados ou destacados (por exemplo: actuam como se pertencessem a outra agência).
 - Este arranjo normalmente opera a nível de controlo primário e os casos referidos para controlo secundário são normalmente tratados por especialistas da agência mais importante nesse campo específico.

(d) Os modelos de aplicação da lei

Cada um dos modelos acima descritos leva a uma organização específica de aplicação e cumprimento da lei. Estas, numa forma geral, enquadram-se nas seguintes categorias:

- Todas as agências presentes ou representadas na fronteira são responsáveis pela (i) documentação, (ii) investigação e (iii) processar judicialmente as violações à legislação que deve aplicar. Neste ambiente há coordenação limitada mas uma cadeia de investigação bastante eficaz, baseada na competência técnica e fácil acesso ao processo do caso bem como informação antecedente.
- Todas as violações são reportadas de imediato a uma agência de aplicação da lei, única responsável por investigações e processamento subsequentes. Esta situação gera economias de escala, mas resulta muitas vezes em atrasos e ineficiências, porque os investigadores poderão não ter um conhecimento necessário de matérias específicas das agências.
- Em certos países existem modelos híbridos onde uma só violação poderá ser processada sob diferentes leis, ou pela agência detetora ou pela agência que aplica na prática a lei relevante.
- Num sistema verticalmente integrado, as agências da fronteira fazem o trabalho de sequência directamente dentro do país nos casos detectados na fronteira.
- Num modelo estratificado, cada camada geográfica entrega o caso à agência territorialmente competente para a aplicação da lei.

Estes exemplos mostram uma variedade de situações sobre como as questões de fronteira são tratadas nos diferentes países⁴. A evolução geral parece dirigir-se para uma gestão por abordagem de objectivo, ao contrário gestão por níveis organizacionais da instituição que prevalecia no passado. Tal é explicado por (i) recursos cada vez mais limitados, (ii) obrigações comerciais e de viagens, e (iii) melhor integração para uma maior eficiência. Como os arranjos podem ser feitos a nível nacional, mas também a nível local, melhorar a cooperação inter agências e promover uma maior integração, o conceito do LRG OSBP é uma oportunidade única de explorar futuras áreas de cooperação.

4. ASSUNTOS JURÍDICOS

4.1 Soberania e extraterritorialidade.

O ambiente multinacional do OSBP motiva algumas questões porque (i) os funcionários de um país poderão ter que exercer poderes de soberania no território que geograficamente, não é o seu e (ii) diferentes leis, algumas vezes inconsistente e em conflito, são aplicadas à mesma área geográfica. Apesar de isto não ser, muitas vezes, uma dificuldade como os procedimentos de autorização Alfandegária, uma vez que têm a tendência a estar alinhados nos padrões internacionais, podem levantar-se alguns problemas quando se trata de (i) leis aplicáveis em termos jurídicos, (ii) execução de leis criminais, e (iii) o mandato de administrações específicas.

A solução ideal numa instalação partilhada de fronteira é de estabelecer a linha de fronteira no último ponto de controlo no país de saída, imediatamente seguida pelo primeiro ponto de controlo no país de entrada. Tipicamente, isto seria o ponto de verificação de imigração, uma vez que tal é importante para estabelecer com toda a certeza em que território está a pessoa localizada se ocorrer um incidente. Como descrito no parágrafo acima, esta solução, que é a mais fácil de pôr em prática, aplica-se, com algumas excepções, às instalações de passageiros no LRG-OSBP.

Por isso são necessários os acordos sobre provisões especiais para definir princípios de extraterritorialidade que permitam a funcionários de um país, que não tenha soberania geográfica sobre as instalações, exercer os seus poderes de soberania com respeito ao exercício das suas funções.

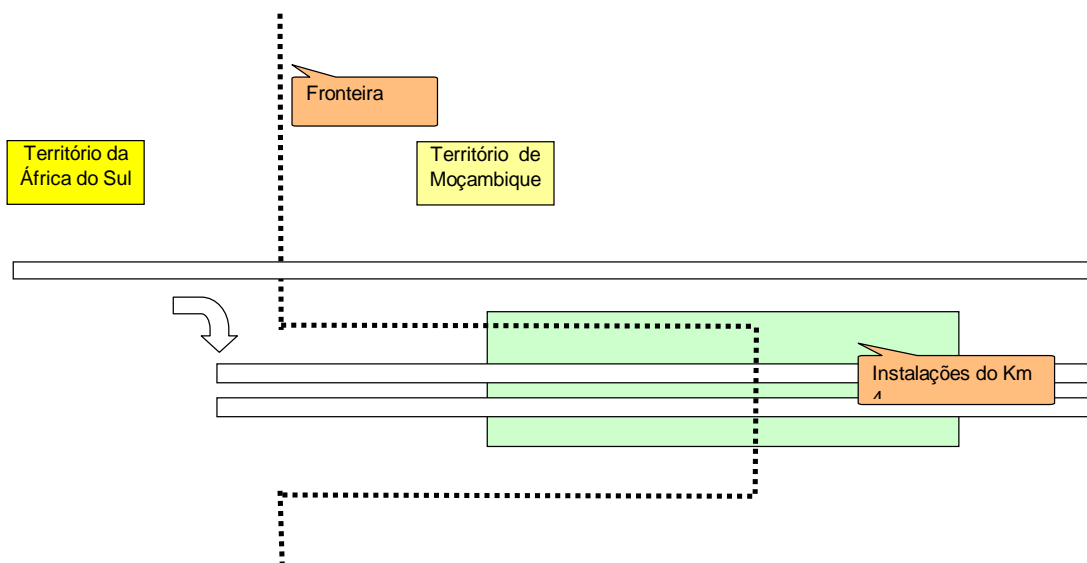
⁴ Certamente que poderá haver muitas combinações diferentes entre estes modelos.

Nas instalações do km. 4, que estão situadas bem no interior do território Moçambicano, a definição de linha de fronteira e delimitação dos limites de soberania poderiam ser baseados em várias opções:

Acesso às instalações

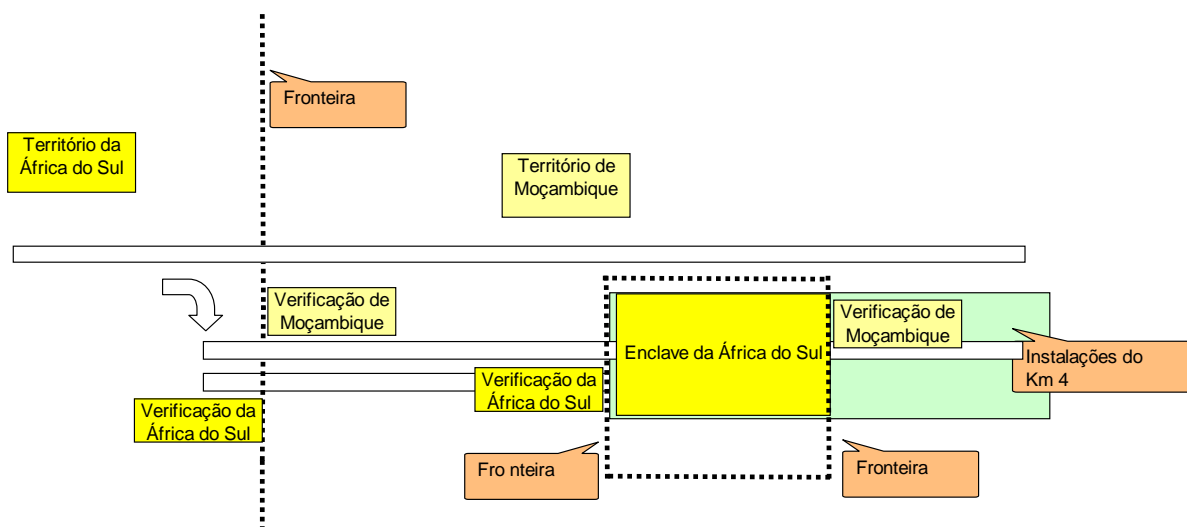
- Opção 1. A linha de fronteira está modificada, o novo acesso à estrada está inteiramente em território Sul Africano, e a fronteira atravessa fisicamente as instalações do km 4. Esta, em termos conceptuais é a solução mais fácil, mas requer um acordo internacional para definir a nova fronteira. Esta opção é usada entre a França e a Suíça, para dar acesso aos cidadãos suíços à secção Suíça do Aeroporto de Mulhouse, que se encontra totalmente em território Francês. Neste caso, a estrada é policiada e a manutenção é prestada pelas autoridades Suíças e a estrada é parte do Território Suíço. Esta Opção é também usada no acesso de Espanha ao enclave Espanhol de Llívia, em território Francês. Sob esta opção, o acesso à estrada para o km 4 estaria inteiramente sob a soberania Sul Africana, sendo assim a secção Sul Africana do km 4. (Diagrama 2.)

Diagrama 2 – Fronteira modificada



- Opção 2 . A linha de fronteira não é modificada, mas há um ponto de verificação nominal ao sair do território Sul Africano, os veículos entram em Moçambique e prosseguem depois para a verificação no km 4 entrando no enclave Sul Africano das instalações. Isto oferece uma alternativa à modificação da fronteira e necessita apenas de se proporcionar um enclave com o estatuto extraterritorial. Esta solução é utilizada na Ásia Central para juntar numerosos enclaves aos territórios dos países, mas implica a instalação de pontos de verificação duplos, o que pode fazer interromper o tráfego, e têm uma manutenção dispendiosa. (Diagrama 3.)

Diagrama 3 – O Modelo de enclave



- Opção 3. A estrada recebe também um estatuto de extraterritorialidade e arranjos específicos necessitam de ser feitos para a legislação que for aprovada e aplicada (tráfego, etc.).

- Opção 4. Os veículos entram em território de Moçambique, mas não fazem nenhuma verificação de fronteira até que cheguem às instalações do km 4. Neste caso, a soberania de Moçambique aplica-se à estrada e a soberania da África do Sul é limitada à secção Sul Africana das instalações. Esta é a solução mais amplamente utilizada na Europa. **É também a solução recomendada para o LRG-OSBP, uma vez que é a mais simples de implementar.**

A estrada tem que ser policiada em qualquer destas propostas.

Princípios

- Os veículos deixam o território Sul Africano pela nova estrada policiada. Sinalização na Estrada e mambas as línguas (colocada na fronteira territorial com Moçambique [?]) informa os condutores que estão a entrar em território Moçambicano e sujeitos portanto ao código de estradas de Moçambique.
- Apesar de não haver verificações de rotina, as autoridades Moçambicanas (Alfândegas e Polícia) podem patrulhar a estrada e podem actuar no caso de transgressões do código de estradas ou outros crimes (por exemplo, um condutor a tentar atirar mercadorias por cima da vedação). O crime é sujeito a acção judicial ao abrigo da lei Moçambicana. Em tal caso, o motorista é imediatamente levado para a secção Moçambicana das instalações do km 4, apesar das formalidades de saída da África do Sul não terem ainda sido completadas formalmente.
- Nenhuma violação ao longo da estrada, seja de natureza alfandegária ou de imigração pode ser investigada, documentada ou notificada pelas autoridades Moçambicanas exceptuando contrabando óbvio (isto é, detenção demonstrada de contrabando), e só se houver uma necessidade urgente de interceptar, no local, o veículo e o motorista.
- Se for registado um acidente, o motorista é considerado como estando em território Moçambicano e como tal a legislação do país aplica-se.
- Os funcionários da África do Sul podem circular ao longo da estrada para irem para os seus locais de trabalho. É acordado entre os dois países que eles (i) possuem sempre a passagem livre, (ii) não serão sujeitos a verificações pelas autoridades Moçambicanas, (iii) podem transportar as suas armas de serviço oficialmente autorizadas, (iv) e não podem ser processados por qualquer acção relacionada, mesmo remotamente, com as suas obrigações oficiais. Apenas violações envolvendo funcionários Sul Africanos que não tenham impacto ou efeito sobre Moçambique ou o seu povo não são processadas ao abrigo da lei moçambicana, mas certamente darão origem a um relatório (queixa) oficial apresentado pelas autoridades Moçambicanas aos suas homólogas Sul Africanas.
- Todos os funcionários Sul Africanos que são autorizados a operar nas novas instalações e, assim, a utilizar a estrada ao abrigo de tais disposições, devem ter a aprovação das autoridades Moçambicanas. Contudo, a recusa de autorização só pode ser baseada em actividades ilícitas no território Moçambicano (por exemplo, um cidadão Sul Africano que incorreu em débito em Moçambique).
- Em caso de emergência, os funcionários Sul Africanos que estiverem a utilizar a estrada poderão tomar todas as medidas necessárias para evitar um acidente ou um crime. Estão autorizados a usar as luzes de emergência e de prioridade e sirenes, mas devem também ser capazes de justificar a necessidade das suas acções. Em caso de emergência poderão também utilizar as suas armas, mas só para auto defesa ou para proteger a vida de outras pessoas. Em todos os casos, devem imediatamente informar as autoridades Moçambicanas e entregar um relatório através dos canais hierárquicos da África do Sul, explicando os seus actos ou acções.
- As autoridades Sul Africanas são responsáveis pelos prejuízos causados pelo seu pessoal e pelo pagamento das compensações ou reparações correspondentes.

As instalações do km 4 – Secção da África do Sul

A entrada para as instalações através da cabina de controlo, quer dizer que os motoristas estão de novo em território Sul Africano (não deveríamos ter definido este termo anteriormente com o significado de que o território recebe o estatuto de extraterritorialidade, o que dá poderes de actuação como se estivesse em território Sul Africano?), com o único objectivo de entrar em Moçambique.

- Desde que se mantenham dentro da secção Sul Africana das instalações, os funcionários estão apenas sujeitos às leis Sul Africanas. Qualquer violação só poderá ser processada ao abrigo das leis e procedimentos Sul Africanos e a Polícia Sul Africana tem os mesmos poderes que no interior do seu território.
- Os motoristas e viajantes estão também sujeitos à legislação Sul Africana. A Polícia Sul Africana é responsável pela manutenção da lei e ordem.
- Todos os infractores são levados de volta para o território normal da África do Sul.⁵ As declarações por escrito feitas dentro das instalações do km 4 são consideradas administrativas como datadas, assinadas e assumidas na estação de fronteira de Lebombo, da qual a secção Sul Africana das instalações do km 4 são um anexo designado.
- Mercadorias e veículos confiscados e apreendidos são imediatamente transportados para o interior do território normal.

⁵ Se os infractores forem de nacionalidade Moçambicana, esta disposição deve ser claramente acordada entre os dois países.

- Os funcionários Moçambicanos podem participar nos procedimentos Sul Africanos, mas só como observadores. Não deverão ter consigo armas enquanto se encontram na secção Sul Africana.
- Contudo, no caso de emergência, os funcionários Sul Africanos podem pedir a assistência activa das autoridades Moçambicanas.

As instalações do km 4 – Área de controlo conjunto

Esta é a área onde a soberania dos dois países se sobrepõe geograficamente, apesar de se registar uma separação funcional clara.

- A área de controlo conjunto (JCA) é essencialmente utilizada como uma área de estacionamento e exame para a carga dos camiões. Por isso, haverá menos probabilidades de acontecerem muitos dos incidentes encontrados em estações fronteiriças devido a viajantes individuais.
- Para questões relacionadas com a travessia da fronteira, as leis, regras e procedimentos do país do funcionário que conduz o processo são aplicáveis durante a duração do controlo, apesar dos funcionários do outro país poderem estar presentes a este trabalho, tanto como observadores, tanto activamente. Qualquer detecção é, por isso, sujeita a acção judicial ao abrigo das leis do país do funcionário que detecta a infracção.
- Acções criminosas relacionadas com o trabalho da travessia das fronteiras, (por ex.: agressão contra um funcionário, ou tentativa de suborno) são processadas de acordo com as leis do país de cidadania do funcionário que está a conduzir o controlo, apesar dos funcionários do outro país poderem assistir os seus homólogos.
- Quaisquer outros crimes ou violações são sujeitos a processamentos ao abrigo da lei do país anfitrião. Isto implica que a polícia de Moçambique é responsável pela ordem e aplicação da lei em geral na área conjunta de controlo, apesar de poder ser assistida por funcionários Sul Africanos se necessário. O requisito da lei e ordem não deverá interferir com a execução do despacho de mercadorias e outros procedimentos.
- Quando os funcionários de um país terminaram as suas verificações, entregam o veículo e carga ao outro país. Esta entrega implica automaticamente a mudança de legislação, regulamentos e procedimentos, para os do outro país.

As instalações do km 4 – Utilização partilhada dos leitores ópticos (scanners) e outro equipamento

Estas instalações especializadas são também uma zona de sobreposição da soberania.

- Irrespective de quem opera os leitores ópticos, básculas automáticas ou outro equipamento, os resultados de uma verificação são considerados como feitos pelo funcionário que os pediu. Por exemplo, se um funcionário Sul Africano solicitar a pesagem de um camião e a pesagem for feita por um subempreiteiro Moçambicano, o funcionário Sul Africano poderá anotar os resultados como as suas próprias conclusões oficiais.
- Os funcionários de um país podem comunicar os seus resultados aos seus homólogos do outro país, que os aceitam como provas oficiais. Um arranjo especial com tal objectivo terá que ser criado. Este é o caso, particularmente com os certificados da báscula automática, mas também se aplicam às leituras ópticas.

As instalações do km 4 – Secção Moçambicana.

- As autoridades Moçambicanas exercem a soberania total na sua secção da instalação do km 4.
- Funcionários Sul Africanos poderão participar nos procedimentos dos seus homólogos Moçambicanos como observadores. Não devem possuir armas consigo.
- Os funcionários Moçambicanos poderão solicitar a assistência dos seus homólogos Sul Africanos.

A questão de Mandatos Incompatíveis e de Legislação

Poderá haver casos onde a legislação não corresponde entre os dois países. Por exemplo, uma actividade poderá ser ilícita num país não no outro, ou as normas poderão ter diferentes níveis de severidade ou rigor.

- A legislação aplicada é a do país em que o procedimento se está a desenrolar.
- Deveriam ser feitos esforços para alinhar a legislação e as normas.
- Quando um documento ou certificado é partilhado entre os dois países, deverá indicar claramente que normas são aplicáveis e, preferivelmente, indicar as conclusões de acordo com ambas as normas.
- Uma conversão computadorizada de uma norma para outra poderá ser aceite como prova jurídica.



O quadro abaixo, mostram um exemplo das actividades que podem ser conduzidas no LRG-OSBP e como se podem sobrepor.

Quadro 4 – terminal não comercial


Da África do Sul para Moçambique																	
Actividade																	
Administração	Agência	Portão de Entrada		Bagageira	Secundário	Autocarro	Área de Serviço		Exame detalhado	Balcão de serviço	de	Bagageira da viatura	Secundário	Balcão de Pagamento	Portão de Saída		
Sul Africana	Polícia	X						X	X								
	Alfândega	X		X	X	X		X	X	(O)	X		X	X	X		
	Reembolso do IVA										X						
	Fitossanitário										X						
	Outras										X						
	Imigração			X	X	X					X		X				
Moçambicana	Imigração		O									X		X			
	Alfândega		O					X	X			X					X
	Fitossanitário											X					
	Outras											X					
	Polícia		O					X	X								X
De Moçambique para a África do Sul																	
Moçambicana	Polícia	X	O					X	X								
	Alfândega	X	O	X	X	X		X	X	(O)	X				X		
	Reembolso do IVA			X	X	X					X						
	Fitossanitário										X						
	Outras										X						
	Polícia										X						
Sul Africana	Imigração		O					X				X	X	X			
	Alfândega	X	O					X	X	O	X	X	X		X	X	
	Fitossanitária											X					
	Polícia	X	O					X	O	X							X
	Outras										X						

- Autoridades Sul Africanas
- Autoridades Moçambicanas
- Instalações ou Equipamento Partilhado
- X Agência desempenha um papel activo – sublinhado indica competência avançada
- O Agência presente apenas como observadora – não tem poderes para aplicar as leis


Quadro 5 – Instalações de Despacho do km 4

		Moçambique		África do Sul		Moçambique									
		Da África do Sul para Moçambique 													
		Actividades ou Localização													
Administração	Agência	Estrada de Acesso da A do S	Portão de entrada	Área de Controlo especial	Alfândega da África do Sul	Área de Controlo conjunto	Área Serviço de	Leitor Óptico e outro Equipamento	Armazém das Alfândegas Moçambique	Área de Controlo especial	Armazém de Moçambique	Balcão de Pagamento	de	Portão de Saída	
Sul Africana	Polícia	O		X		X		O							
	Alfândega	O		X	X	X	O	X					(X)		
	Reembolso do IVA				X										
	Fitossanitário				(X)										
	Outras				(X)										
	Imigração		X	X	X										
Moçambicana	Imigração		X												X
	Alfândega	X	O	O		O	X		X	X	X		X	X	
	Fitossanitário								X						
	Outras								X						
	Polícia	X	X			O	X	X		O			X		X
		Moçambique		A do S		Moçambique		África do Sul		MOÇ		A do S		M O Ç	
		De Moçambique para África do Sul 													
		Actividades ou Localização													
		Portão de entrada	Armazém Moçambique	Área de Controlo Especial	Alfândega de Moçambique	Área de Controlo Conjunto	Área Serviço de	Leitor Óptico e outro equipamento	Alfândega África do Sul	Área de Controlo Especial	Balcão de Pagamento	de	Portão de Saída	Estrada de Acesso à África do Sul	
Moçambicana	Polícia	X		X		X	X	O					O	X	
	Alfândega	X	X	X	X	X	O	X		O	X		O		
	Imigração	X													
	Fitossanitário				X										
	Reembolso do IVA				X										
	Outras				X										
Sul Africana	Imigração	O							X	X			X		
	Alfândega	O		O		O	X		X	X		(X)	X	O	
	Fitossanitário								(X)						
	Polícia						X						X	O	
	Outras								(X)	(X)					

A área de serviço inclui os corretores, abastecimento de alimentação, lojas e bancos.

 Autoridades Sul Africanas

 Autoridades Moçambicanas

 Instalações ou equipamento partilhados

X Agência desempenha um papel activo – o sublinhado indica competência avançada

O Agência apresenta-se apenas como observadora – nenhum poder de aplicação da lei

Assuntos do Pessoal

Em alguns países, o pessoal do país adjacente que viaja para as instalações fronteiriças que se localizam no país anfitrião, iniciam o seu turno no país de origem e só depois viajam para o país anfitrião. A viagem é, assim, considerada como parte integrante do tempo do turno. Apesar disto poder não ser significativo no caso do LRG, se o pessoal que entra de turno se tiver que mudar para a sua farda quando chegar à sua estação de serviço, poderá haver um atraso que tem que ser levado em conta e possivelmente considerado como tempo de serviço.

Quando todo o pessoal de turno se apresenta ao serviço, poderá ser mais económico transportar todo o pessoal em autocarro para o local de serviço. Tal prática tem o benefício adicional de evitar que funcionários cometam ofensas de tráfico ou outras violações no território do país adjacente.

Há casos em que quando um funcionário é destacado para outro país, recebe ajudas de custo diárias para poder superar o custo de vida mais elevado do outro país. Outra justificação para um bónus específico é um prémio por representar a administração do seu país no estrangeiro – o que implica padrões impecáveis e elevados níveis de profissionalismo e eficiência.

4.2 Validade da declaração implícita pela faixa ou via de selecção

Em muitos países, os viajantes e veículos são solicitados a seleccionar a faixa ou via de processamento, dependendo daquilo que levam ou transportam consigo e a sua conformidade com as leis dos respectivos países. Muitas vezes, os códigos alfandegários incluem disposições para declarações orais ou implícitas (por exemplo: declaração tácita feita ao escolher-se uma via ou faixa). Mesmo que tais disposições não existam numa lei Alfandegária, os tribunais normalmente consideram que, se um viajante ou motorista for informado antecipadamente, a sua selecção de faixa ou via corresponde a uma declaração do que leva consigo.

A outra opção é de solicitar aos viajantes ou motoristas para preencherem um formulário de declaração alfandegária. Nesse caso, é preferível preencher um formulário único para todas as formalidades que tenham que ser cumpridas em vez de um formulário por cada administração ou serviço. Contudo, se houver apenas alguns viajantes com significativas formalidades a cumprir, é preferível utilizar o processo de selecção de faixa ou via.

4.3 Troca e arquivo de dados

Operações simplificadas implicam a utilização de sistemas de computadores e a sua interacção. As opções para o LRG-OSBP são:

- Utilização dos sistemas Sul Africanos e Moçambicanos (CAPE e TIMS) com o mínimo de interacção;
- Desenvolvimento de um sistema novo Moçambicano com o máximo de interacção com o sistema CAPE;
- Desenvolvimento de um módulo de interacção entre os dois sistemas presentemente em uso; tal necessitará da determinação do tipo e quais os dados que necessitam de ser partilhados e transferidos e como essa transferência irá ser feita em termos técnicos;
- Desenvolvimento de uma base de dados local para o LRG-OSBP;
- Desenvolvimento de um sistema conjunto para o LRG-OSBP, com uma capacidade de interacção vasta, tanto com o sistema Sul Africano como Moçambicano.

Para além disto, o sistema deveria ter a capacidade para integrar dados de outras agências para além das Alfandegárias como por exemplo, dados de imigração, polícia, agricultura e sanitários que podem ser usados sob o sistema Alfandegário para (i) simplicidade de colecta e arquivo de dados, (ii) processamento instantâneo, (iii) fiabilidade e (iv) prestação de contas. Como algumas agências poderão pensar que os seus dados devem manter-se confidenciais, um protocolo de acesso deve ser preparado.

A duração de arquivo de dados de rotina é normalmente sujeita à legislação de protecção de dados. Devem ser tomadas precauções para garantir a consistência entre a legislação Sul Africana e Moçambicana nesta matéria.

5. FLUXO DE TRÁFEGO

5.1 Definições

Faixa ou Via Vermelha: Formalidades de todo o género, incluindo: (i) mercadorias em excesso da tolerância por passageiro; (ii) Montantes que têm que ser declarados; (iii) formalidades de reembolso do IVA; (iv) Formalidades agrícolas e fito sanitárias; (v) Requisitos de Vistos de entrada; (vi) Operações comerciais; (vii) Outras.

Faixa ou Via Verde: Nenhuma das formalidades acima descritas.

Faixa ou Via Verde Especial: Poderia incluir: (i) Residentes nas zonas de fronteira; (ii) Trabalhadores Migratórios; (iii) Utilizadores regulares e (iv) Possivelmente outras categorias. Todos devem possuir um passe para além de um autocolante verde afixado ao pára brisas.

Verificação Primária: A verificação básica aplicável a viajantes de boa fé (sinceros e genuínos) consistindo da verificação de (i) identidade, (ii) validade dos documentos e autorizações de viagem, (iii) conformidade com as leis do país, particularmente relacionados com as Alfândegas. A maioria destas verificações devem ser levadas a cabo implicitamente, através da declaração tácita feita pelo viajante que selecciona a faixa ou via verde ou, alternativamente a vermelha.

Verificação Secundária: Aplica-se sempre que um funcionário não esteja satisfeito com a declaração implícita ou explícita de um viajante, tenha uma suspeita de fraude ou actividade criminosa, leva a cabo uma verificação de conformidade com as exigências legais ou leva a cabo um exame pontual, ou detecta uma fraude, crime ou anomalia e toma as medidas apropriadas.

Entrega: Tem lugar quando as autoridades de um país de saída completaram as suas verificações de saída e implicitamente afirmam que não pretendem continuar a exercer a sua soberania sobre os viajantes, motoristas, transportes e mercadorias. Normalmente tem lugar na linha de fronteira como delineada no OSBP.

Linha de Fronteira: Linha para além da qual é estabelecida a soberania do país adjacente. No OSBP, a linha de fronteira é a fronteira geográfica, com alguns ajustamentos. Algumas áreas das instalações possuem uma linha de fronteira móvel, dependendo da nacionalidade dos funcionários que realizam as verificações ou exames.

Nota: As instalações devem trabalhar dia e noite.

5.2 Viaturas Privadas e Motocicletas.

Princípio

Todos os veículos que não tenham mais que nove passageiros podem ser considerados como veículos privados. Veículos com mais que nove passageiros devem ser considerados como autocarros.

Os veículos que se aproximam das instalações são orientados para faixas ou vias especializadas de tráfego, dependendo do tipo de segmentação de tráfego que foi conjuntamente adoptada pelos dois países. Duma forma geral, tal segmentação é: (i) Veículos com formalidades a cumprir (Faixa ou Via vermelha); (ii) Veículos que nada têm a declarar (Faixa ou Via Verde); e (iii) Tráfego de utilizadores habituais (por exemplo: residentes locais sem formalidades a cumprir – faixa ou via verde especial).

- Na Faixa ou Via Verde Especial, os veículos não param com a excepção de verificações casuais.
- Na Faixa ou Via Verde, os veículos só param numa cabina única de passaportes e podem ser sujeitos a verificações casuais.
- Na Faixa ou Via Vermelha os veículos devem estacionar para que as formalidades necessárias sejam levadas a cabo.

As formalidades são realizadas, em sequência, pelas autoridades Sul Africanas e depois Moçambicanas. Funcionários Moçambicanos podem estar na secção Sul Africana com objectivos de alvos específicos. Os dados ou são consolidados numa só base de dados para todas as agências ou em ambos os países, ou há bases de dados específicas que contêm dados do outro país.

A sequência dos controlos é a seguinte:

1. A Polícia Sul Africana no ponto de entrada no OSBP
2. Alfândegas Sul Africanas (e reembolso do IVA)
3. Imigração Sul Africana
- 4. O veículo é entregue a Moçambique sendo o ponto onde essa entrega tem lugar a fronteira.**
5. Imigração Moçambicana
6. Alfândegas Moçambicanas

De forma ideal, para o tráfego de passagem, todas as agências de controlo estão localizadas na mesma cabina partilham o mesmo sistema TI (IT). Os veículos podem ser reorientados para um exame secundário no território Sul Africano ou em território Moçambicano.

As cabinas de verificação de alvos específicos têm funcionários conjuntos para a Imigração e Alfândegas; tais funcionários receberam formação cruzada e podem, se necessário, substituir-se uns aos outros. A cabina para alvos específicos de Moçambique é adjacente à Sul Africana e ambas as cabinas têm uma janela de comunicação. Num cenário mais sofisticado, todos os funcionários estão na mesma cabina de verificação de alvos sem que haja separações na cabina. A fronteira está no meio da secção Moçambicana da cabina de verificação de alvos.

A regra operacional é que, com a excepção de circunstâncias muito especiais, não deve ser autorizada o aumento da fila. No caso de congestão deve ser utilizada a faixa ou via de escoadouro para permitir aos veículos contornarem ou evitarem as áreas de estacionamento para inspecção. Uma área tampão é também criada para permitir a retenção de veículos quando a faixa ou via de escoadouro não puder ser usada. Estas decisões são tomadas conjuntamente pelas autoridades de ambos os países.

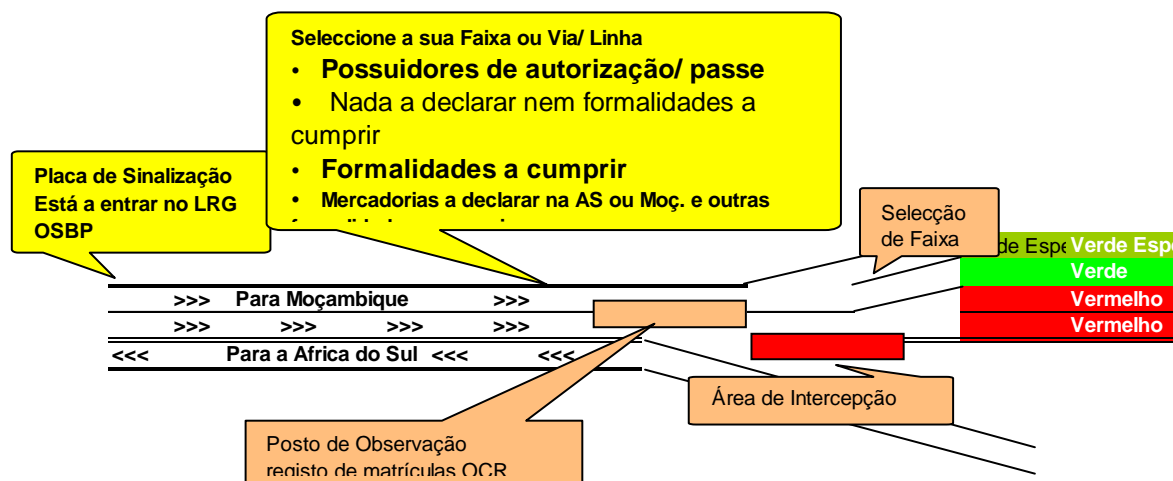
Deverá existir também uma faixa ou via de escoadouro para os veículos que não forem autorizados a entrar em Moçambique e tal tráfego deverá ser desviado para as linhas de entrada na África do Sul.

Processo de Fluxo (da África do Sul para Moçambique⁶)

- Os veículos e seus condutores e passageiros que entram no OSBP devem (i) ter a intenção de seguir a viagem para o interior de Moçambique, ou (ii) ter qualquer assunto a tratar no OSBP. Todos os ocupantes devem estar em posse da documentação necessária e, quando ingressam na área do OSBP, devem estar em cumprimento e de acordo com as leis de ambos os países. Deve ser colocada uma placa e mambas as línguas indicando os regulamentos.
- Uma câmara de leitura dos números de matrícula regista o número de matrícula dos veículos. Este número é comparado com uma base de dados de veículos procurados gerida pela África do Sul. Esta base de dados é partilhada com Moçambique, ou por outro lado contém dados fornecidos por Moçambique. Inclui dados da Polícia e das Alfândegas.
- As Autoridades (Alfândegas e Polícia) da África do Sul possuem um ponto de observação na entrada para a área. Poderão registar manualmente o número de matrícula se o equipamento OCR não o fez correctamente. Não devem parar o tráfego a não ser que o veículo seja suspeito ou faça parte de uma lista de alerta. Um observador de Moçambique poderá permanecer no posto de observação, e está em ligação com os sistemas de dados do seu país. A hora de entrada é registada no sistema de computador. Se for detectado um veículo é dirigido para a área de intercepção.

Só veículos registados na base de dados da África do Sul podem ser interceptados nesta área. Os que são suspeitos de Moçambique são autorizados a prosseguir e a cabina de verificação de alvos de Moçambique (ver ponto 5) é alertada, a não ser que haja um acordo para a Polícia Moçambicana para os veículos no território Sul Africano.

Diagrama 6 – Entrada no OSBP



Não está à escala. O número de faixas de rodagem e espaços entre as cabines são simplesmente indicativos.

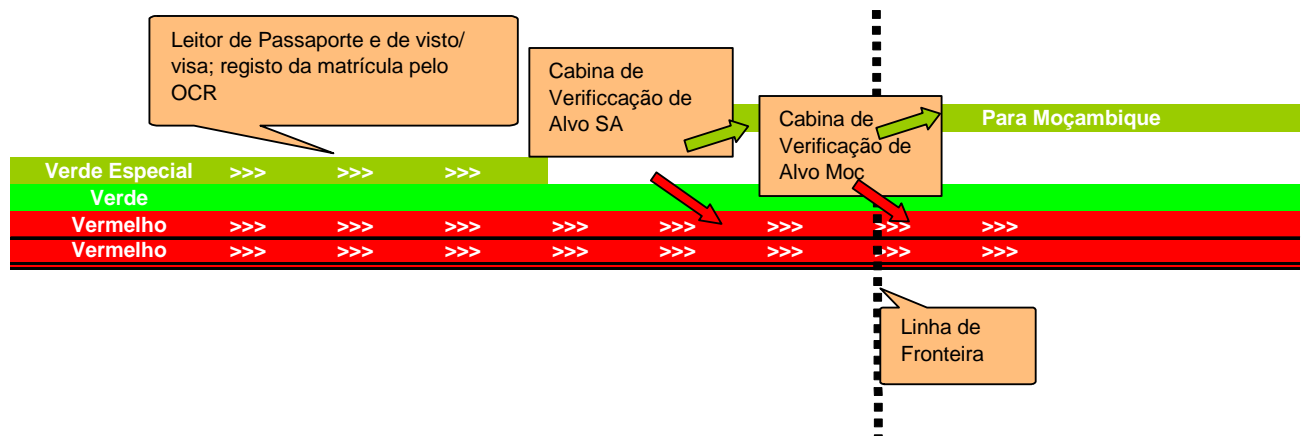
- Veículos seleccionam a sua faixa / via ou linha de processamento (verde especial, verde ou vermelho) de acordo com a placa de sinalização.
- **Faixa ou Via / Linha Verde especial:** Um equipamento óptico electrónico automático de leitura de passaportes e / ou passe ou autorização especial é acessível ao motorista sem que este saia do veículo. O motorista passa os passaportes de todos os seus passageiros no equipamento de leitura óptica, enquanto a

⁶ Exactamente os mesmos processos são aplicados na direcção oposta.

câmara do OCR lê a matrícula da viatura. Se necessário, a página com o visto/ visa do passaporte é também passado pela leitura óptica. Os dados são verificados na base de dados (Ver o ponto 2 acima).

- Se o sistema de computador de ambos os países indicar que os viajantes cumprem com os trâmites legais, uma luz verde acende-se e o veículo é autorizado a passar.
- Se houver uma anomalia, é alertada a cabina de verificação de alvo correspondendo ao país onde se regista a anomalia, acende-se uma luz vermelha e o veículo é depois orientado para seguir para a faixa / via ou linha vermelha atravessando por cima da faixa ou linha verde regular.
- Se tudo estiver em ordem, o veículo continua e está autorizado a sair da área do OSBP. Uma câmara OCR regista o veículo e a hora de saída é registada.
- Os motoristas e passageiros não precisam, em princípio, saírem dos seus veículos.
- Poderá haver uma verificação casual na cabine de verificação de alvos.
- As autoridades Sul Africanas exercem todas as suas prerrogativas até à linha de fronteira (que está desenhada no chão e indicada pela placa de sinalização e ou uma bandeira). A linha de fronteira está dentro da cabina de verificação de alvos de Moçambique.

Diagrama 7 – Processamento da Faixa / Via ou Linha Verde para categorias especiais de utilizadores habituais



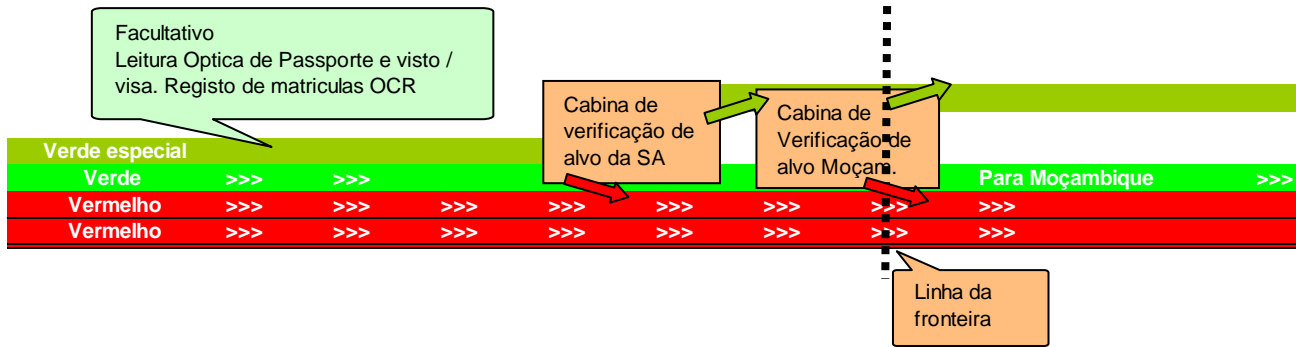
Não está à escala. O número de faixas de rodagem e espaços entre as cabines são simplesmente indicativos.

- **Faixa ou Via / Linha Verde:** Os veículos que seleccionaram a linha verde fazem uma declaração implícita de que não transportam produtos sujeitos a direitos e não têm formalidades a cumprir. Em relação aos procedimentos de imigração, estão ao dispor duas opções:
 - Ou há um leitor óptico automático de passaportes e o procedimento é o mesmo do que para os portadores de passes ou autorizações, ou
 - Os motoristas apresentam o seu passaporte e os dos seus passageiros ao funcionário de serviço na primeira cabina de verificação de alvo.
 - Os motoristas e passageiros, em princípio, não precisam de sair da viatura.
- Em ambos os casos, se os passaportes e os vistos ou visas estiverem em ordem, o veículo pode prosseguir para Moçambique.

Pode ser feito um processamento de imigração mais eficiente com funcionários do departamento de imigração dos dois países na mesma cabina (consultar "Passageiros Peões", fluxo de processamento.)

- Poderá realizar-se uma verificação casual para garante de cumprimento na cabina de verificação de alvo.
- As autoridades Sul Africanas exercem todas as prerrogativas até à linha de fronteira (que está marcada no chão e assinalada por uma placa e / ou uma bandeira). A Linha de fronteira está no interior da cabina Moçambicana de verificação de alvo.

Diagrama 8 – Processamento da Faixa/Via ou Linha Verde



Não está à escala. O número de faixas de rodagem e espaços entre as cabines são simplesmente indicativos.

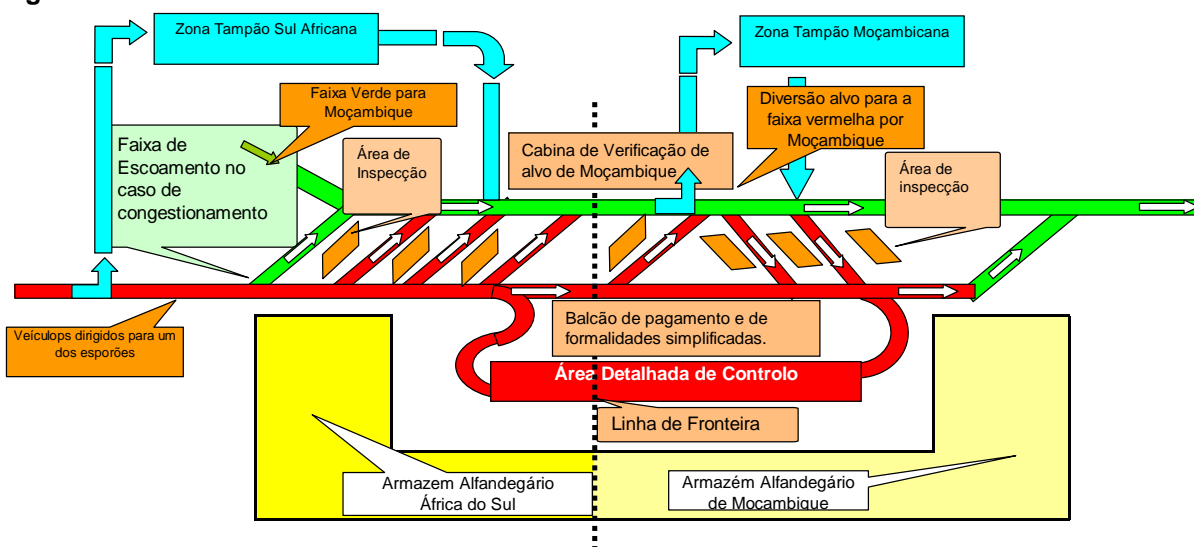
Nota: Neste diagrama os veículos, depois da cabina de verificação de alvo, são orientados para a faixa / via ou linha Verde Especial. Esta é apenas uma opção. A outra é de manter o tráfego da Faixa / Via ou Linha verde na mesma faixa de rodagem depois da cabina. Isto depende do volume de tráfego e não tem incidência no fluxo de processamento, mas pode ser utilizada para acelerar o tráfego (com orientação automática do tráfego).

- **(7) Faixa ou Via / Linha Vermelha.** Todos os veículos cujos passageiros devem cumprir as formalidades tanto na África do Sul (saída) como Moçambique (entrada) devem escolher a (s) Faixa (s) ou Via (s) vermelha (s). Os veículos que são sujeitos a verificações secundárias são também orientados para a faixa ou via vermelha. O controlo inicial tem lugar na faixa. Em princípio, só o motorista precisa de sair do carro.
 - No caso de formalidades necessárias só na África do Sul, logo que estejam completadas, o veículo atravessa para a linha vermelha para entrada em Moçambique. As autoridades Moçambicanas poderão dirigir a viatura de novo para a faixa / via vermelha logo que seja atravessada a linha de fronteira, marcada no chão, assinalada por uma placa e/ ou bandeira.
 - Os veículos são depois dirigidos para um dos esporões de estacionamento onde há um balcão de inspeção. A verificação tem lugar neste balcão ou o motorista ou passageiros são informados para sair da viatura e conduzidos para um balcão especializado.

Pode ser feito um processamento de imigração mais eficiente com funcionários do departamento de imigração dos dois países na mesma cabina (consultar "Passageiros Peões", fluxo de processamento.)

- As formalidades simplificadas e o pagamento têm lugar num balcão de pagamento sem necessidade de entrar no Armazém Alfandegário.
- Se todos os esporões estiverem ocupados por veículos, as autoridades poderão deixar que os veículos utilizem a faixa de escoamento para evitar congestionamentos a montante. Esta decisão é tomada conjuntamente pelas autoridades Sul Africanas e Moçambicanas. (Uma zona tampão de excedentes poderá ser estabelecida para absorver excesso de tráfego se uma parte decidir que não permite que os veículos saiam pela faixa de escoamento). Com certeza que não se aplica a veículos que entram espontaneamente na faixa/ via vermelha para apresentarem uma declaração.

Diagrama 9 – Processamento da Faixa / Via ou Linha Vermelha



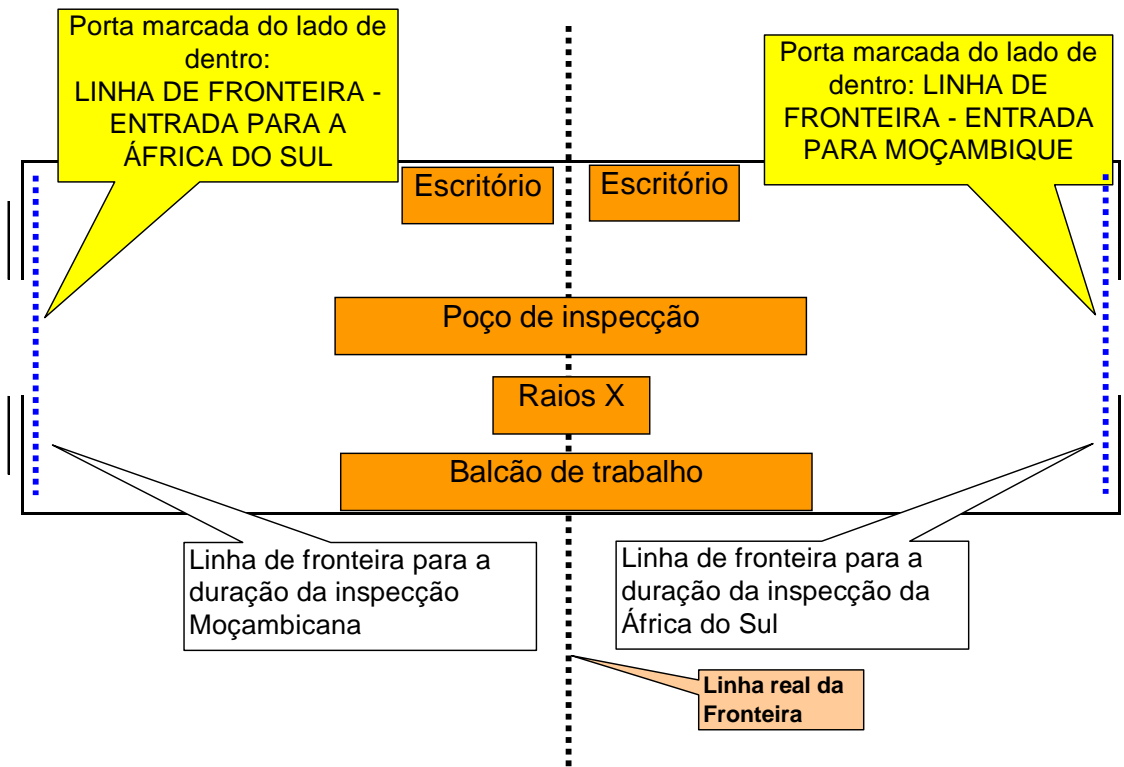
Não está à escala. O número de faixas de rodagem e espaços entre as cabines são simplesmente indicativos.

No final do processamento Sul Africano, deveria haver uma faixa para o tráfego não autorizado a sair do país. No final do processamento de entrada em Moçambique deveria haver uma faixa de regresso para o tráfego que não fosse autorizado a entrar no país e fosse enviado de volta para a África do Sul.

- o Se for feita uma detecção, o veículo é levado para uma instalação de verificação detalhada, com duas entradas, uma do lado Sul Africano e outra do lado Moçambicano. Uma linha da fronteira está no chão. O veículo fica estacionado no lado apropriado da linha de fronteira.

Outro cenário é de fechar a saída para o outro país, e toda a área fica situada em território do país que levar a cabo a verificação durante o período da inspecção.

Diagrama 10 – Instalações de inspecção secundária partilhada para veículos com um arranjo fronteiriço funcional.

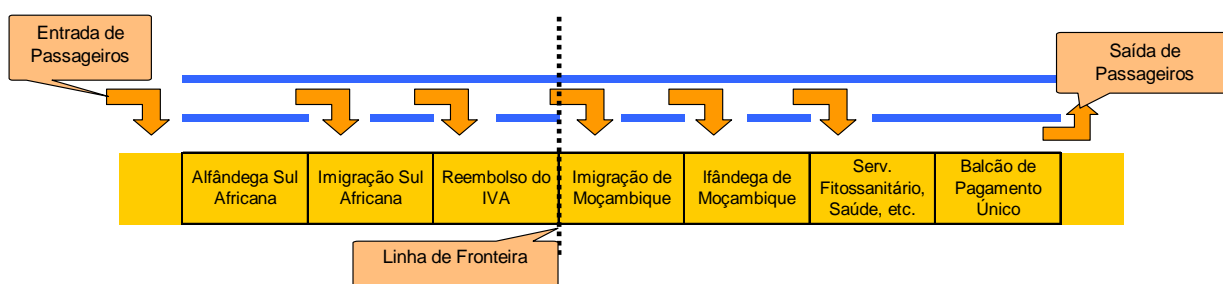


Não está à escala. O número de faixas de rodagem e espaços entre as cabines são simplesmente indicativos.

Se uma verificação de saída for levada a cabo pelas autoridades Sul Africanas, o veículo entra pelo lado esquerdo do diagrama e a porta para Moçambique está encerrada. Se uma verificação de entrada é levada a cabo pelas autoridades Moçambicanas, o veículo entra do lado direito do diagrama, e a porta da África do Sul está fechada. Todas as instalações são consideradas por isso como estando no território do país que executa a verificação. Funcionários da outra parte poderá estar presente mas não toma medidas jurídicas em relação à verificação que está a ser levada a cabo.

- O Balcão das Alfândegas está ligado a um sistema de despacho alfandegário para passageiros que quantidades comerciais de produtos. Enquanto não é indispensável que um funcionário superior da Alfândega esteja sempre presente durante os casos mais complicados, é sempre necessário que um funcionário de armazém de frete das Alfândegas esteja disponível se necessário.

Diagrama 11 – Esquema do Balcão de Serviços



Com o objectivo de realizar o processamento conjunto, as cabines de imigração da África do Sul e de Moçambique poderão estar adjacentes e as cabines de reembolso do IVA poderão estar integradas com as alfândegas.

5.3 Autocarros de Passageiros

Princípio

Veículos com mais de nove passageiros são tratados como autocarros de passageiros. Há duas opções para o processamento destes autocarros:

- São processados na terminal de veículos e passageiros; ou
- São processados nas instalações do quilómetro 4.

A segunda opção é mais lógica, mas as condições locais poderão justificar o processamento nas instalações dos camiões, mesmo que só no caso de se registar um elevado número de tráfego.

Em ambos os casos, os regulamentos de processamento deveriam ser os mesmos.

Há uma via especial para autocarros de passageiros que serve de entrada para as instalações. Todos os autocarros de passageiros são parados num ponto único de verificação e são visitados sucessivamente por funcionários Sul Africanos e Moçambicanos (de Imigração e Alfândegas). Os passageiros não necessitam de sair do autocarro. Em casos de controlo intensificado, (um máximo de cerca de um em cada vinte), os autocarros devem ser guiados para um hangar especial de controlo, onde os passageiros saem do autocarro, a sua bagagem é descarregada e os passageiros seguem por uma série de controlos integrados e voltam a entrar para o autocarro do outro lado da fronteira.

Os passageiros devem informar o motorista ou a hospedeira do autocarro sobre se têm alguma formalidade a completar para que o autocarro possa ter acesso directamente à via para as instalações de controlo ou possa permitir que o passageiro saia para cumprir com as formalidades necessárias. Os passageiros poderão também preencher formulários indicando aos funcionários dos dois países quais as formalidades que têm que cumprir (visa, formalidades Alfandegárias, etc.)

As formalidades são levadas a cabo sequencialmente pelas autoridades Sul Africanas e depois Moçambicanas. Os funcionários Moçambicanos podem estar no lado Sul Africano com objectivos de verificações controladas. Os dados ou são consolidados numa só base de dados para todas as agências de ambos os países, ou são bases de dados específicos a cada país que contêm dados do outro país.

A sequência do controlo é a seguinte:

1. A polícia Sul Africana no ponto de entrada para o OSBP
2. Alfândegas Sul Africanas (e reembolso do IVA)
3. A Imigração Sul Africana
- 4. O veículo é entregue a Moçambique e o ponto onde se verifica esta entrega é a fronteira.**
5. Imigração Moçambicana
6. Alfândega Moçambicana

Todas as agências de controlo estão localizadas no mesmo hangar de controlo e partilham do mesmo sistema de TIC / ITC.

Funcionários de Imigração e Alfândegas devem ser treinados em todas as áreas e, se necessário, poderão substituir-se uns aos outros.

A regra operacional é que, exceptuando circunstâncias muito especiais, não se deve permitir que uma fila comece a alongar-se. No caso de congestão, uma via de saída é estabelecida para permitir que os autocarros possam evitar ou contornar as instalações de controlo. Uma zona de excedentes é também criada para permitir o abastecimento dos autocarros no caso de tráfego intenso. A decisão para utilizar esta zona é feita conjuntamente pelas autoridades de ambos os países.

Deverá ser criada uma via de saída para o tráfego não autorizado a seguir para Moçambique, ou dirigido para as instalações de carga do km 4.

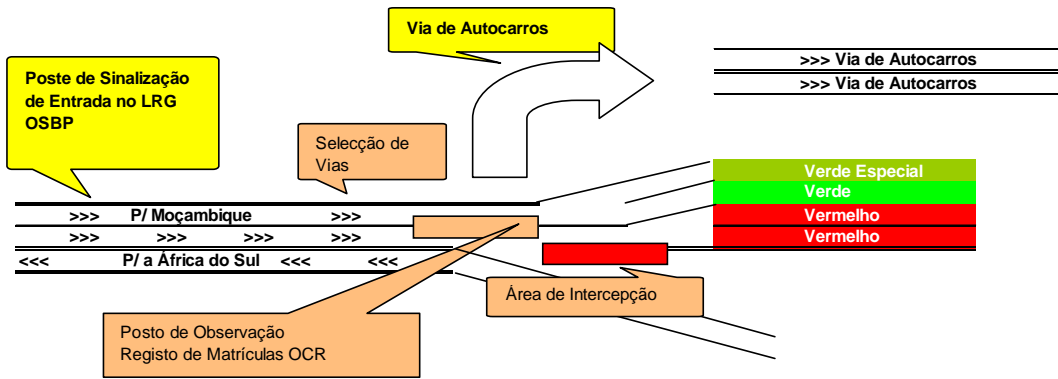
Processo de Fluxo (África do Sul to Moçambique⁷)

- Os passageiros que seguem no autocarro devem informar o motorista ou a hospedeira se têm formalidades a cumprir em ambos os lados da fronteira. Isto poderá ser feito através da utilização de um formulário simples de declarações. Considera-se que os passageiros que não preencherem o formulário declaram intrinsecamente que não têm formalidades a cumprir.

⁷ Exactamente os mesmos processos são aplicados nas direcções opostas.

- Estes passageiros podem desembarcar no ponto de entrada da zona de controlo para cumprirem as suas formalidades e voltar a entrar para o autocarro subsequentemente; ou
- O motorista do autocarro selecciona a via para as instalações de controlo (em particular se houver muitos passageiros que necessitam de levar a cabo formalidades).
- Os autocarros que se aproximam das instalações seguem pela via dedicada aos autocarros. Uma câmara OCR lê a matrícula e regista-a na base de dados local onde é comparada com dados anteriormente registados. Poderá haver um posto de observação à entrada do OSBP e os funcionários Moçambicanos podem observar o tráfego.

Diagrama 12 – Via dedicada aos Autocarros



- O Autocarro pára no local de verificação. Funcionários de verificação poderão orientar o autocarro para o hangar especial de controlo ou permitir que siga na via regular. Esta decisão de ver ser tomada conjuntamente pelos funcionários Sul Africanos e Moçambicanos.

Diagrama 13 – Processamento de autocarros e reorientação para o hangar de controlo

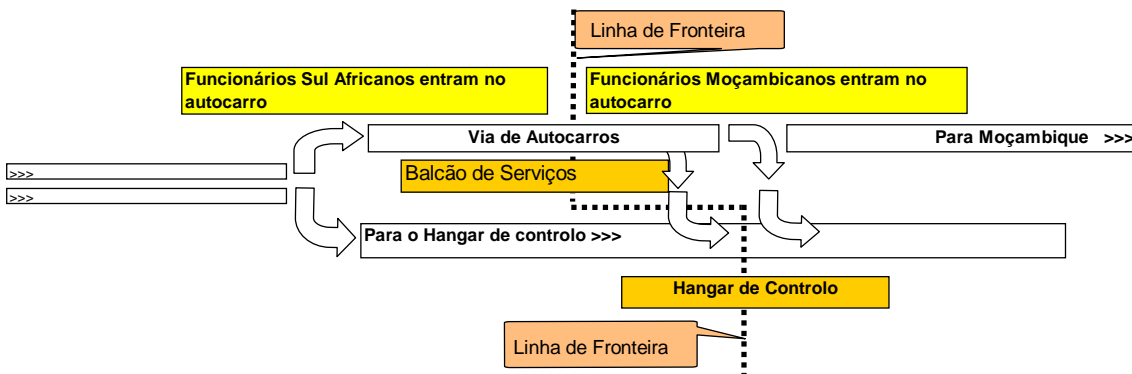
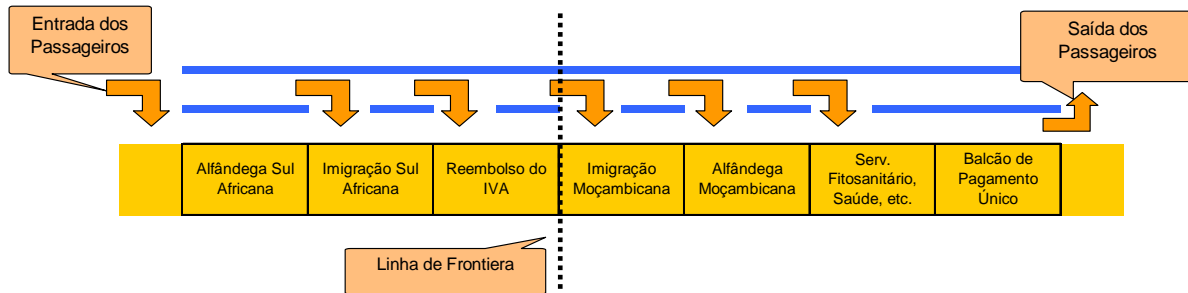


Diagrama 14 – Esquema do Balcão de Serviços



- Mesmo que os funcionários Moçambicanos queiram mandar o autocarro para o hangar de controlo, os funcionários Sul Africanos têm a possibilidade de levar a cabo a verificação a bordo do autocarro no seu lado da fronteira.
 - A Alfândega Sul Africana entra no autocarro, colecta os formulários de declarações e identifica os passageiros que necessitam de cumprir formalidades; estes funcionários ou processam estes passageiros a bordo do autocarro, nos casos mais simples, ou solicitam que saiam do autocarro e se dirijam ao balcão de serviços junto à via de autocarros.
 - A Alfândega Sul Africana poderá também identificar os passageiros para uma verificação secundária.
 - A Alfândega Sul Africana poderá decidir nesta altura reorientar o autocarro através do hangar de controlo.
 - Os funcionários da Imigração Sul Africana entram no autocarro e fazem o exame dos passaportes e passes e, se necessário carimbam-nos. Poderão decidir nesta altura reorientar o autocarro para o hangar de controlo.
 - Nota: estas verificações poderão ser levadas a cabo conjuntamente entre as duas administrações.

Diagrama 15 – Declaração simplificada do passageiro

Este pró-forma é apenas um exemplo; os dados necessários poderão ser diferentes.

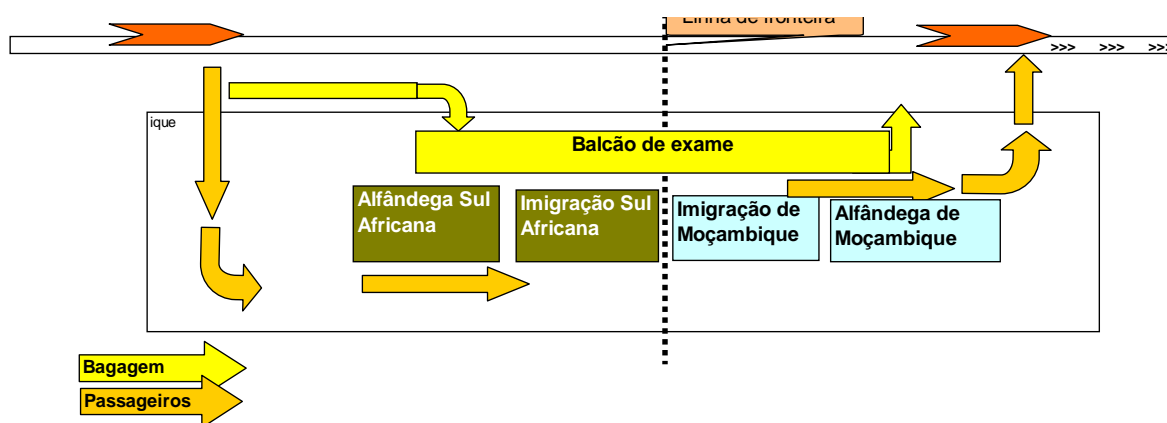
República da África do Sul	República de Moçambique
Lebombo - Ressano Garcia : Travessia da Fronteira	
Bemvindo ao LRG OSBP. Preencha este formulário e entregue-o ao motorista do autocarro nos seguintes casos:	Marque as caixas apropriadas
1. Tem que se apresentar à Imigração Sul Africana à partida	<input type="checkbox"/>
2. Tem produtos e valores a declarar à Alfândega Sul Africana	<input type="checkbox"/>
3. Tem outras formalidades de saída a cumprir (descreva a seguir)	<input type="checkbox"/>
4. Deseja obter o reembolso do IVA	<input type="checkbox"/>
3. Precisa de um Visto/ Visa Moçambicano	<input type="checkbox"/>
5. Tem produtos e valores para declarar à Alfândega de Moçambique	<input type="checkbox"/>
6. Transporta produtos em quantidades comerciais	<input type="checkbox"/>
3. Tem outras formalidades Moçambicanas a cumprir (descreva a seguir)	<input type="checkbox"/>
Nome: Nacionalidade Endereço Permanente Passaporte Nº Data Assinatura	
SE TIVER QUE FAZER UMA DECLARAÇÃO À ALFÂNDEGA DA ÁFRICA DO SUL E / OU MOÇAMBIQUE, PREENCHA O REVERSO DESTE FORMULÁRIO	
Há pesadas multas para o caso de declarações falsas ou incompletas.	

- O autocarro é em seguida entregue às autoridades Moçambicanas.
 - Os funcionários Moçambicanos de imigração entram no autocarro e levam a cabo o exame dos passaportes e passes e, se necessário, carimbam-nos. Poderão decidir nesta altura reorientar o autocarro para o hangar de controlo.
 - A Alfândega Moçambicana entra no autocarro, colecta os formulários de declarações e identifica os passageiros que necessitam de cumprir formalidades; estes funcionários ou processam estes passageiros a bordo do autocarro, nos casos mais simples, ou solicitam que saiam do autocarro e se dirijam ao balcão de serviços junto à via de autocarros. É aplicado um procedimento simplificado (tryptique) de entrada para o autocarro.
 - A Alfândega Moçambicana poderá também identificar os passageiros para levarem a cabo uma verificação secundária.
 - A Alfândega Moçambicana poderá decidir nesta altura reorientar o autocarro através do hangar de controlo.
- Nota: estas verificações poderão ser levadas a cabo conjuntamente entre as duas administrações.
- O Autocarro é depois autorizada a seguir viagem para Moçambique. Uma câmara OCR no portão de saída regista a matrícula e a hora de saída.
- Quando o autocarro é reorientado para o hangar de controlo, antes da linha de fronteira:
 - Os passageiros saem do autocarro e entram no hangar de controlo.
 - A bagagem é descarregada, colocada num tapete rolante e transportada assim para o balcão de exame.
 - Os passageiros identificam a sua bagagem, fazem o despacho através da Alfândega Sul Africana e seguem para a Imigração Sul Africana.

Pode haver um processo mais eficiente de imigração, com funcionários de imigração de ambos os países na mesma cabina. (Ver sob o título “Passageiros Peões”, processo de fluxo.)

- Os passageiros seguem para a Imigração de Moçambique.
- Os passageiros identificam a sua bagagem e fazem o despacho através da Alfândega de Moçambique.
- A bagagem é depois recolocada no autocarro.
- Durante o processamento dos passageiros, os funcionários das Alfândegas de ambos os países podem fazer uma busca do autocarro, especialmente com a utilização de cães polícias.
- Os passageiros sobem para o autocarro que é depois autorizado a seguir para Moçambique.

Diagrama 16 – Esquema do hangar de controlo



Os funcionários das Alfândegas Sul Africana e Moçambicana podem trabalhar lado a lado para acelerar o processamento e despachos. Quando um funcionário da Alfândega Moçambicana detecta uma bagagem suspeita, espera até que seja despachada pelo seu colega Sul Africano e pega nela quando terminar o processamento do passageiro nas cabinas de imigração.

c. Passageiros Peões

Princípio

Os passageiros peões, normalmente chegam ao OSBP em viaturas privadas ou táxis que estacionam num parque demarcado adjacente à terminal de passageiros. Os passageiros peões entram na terminal de passageiros, cumprem as diferentes formalidades de saída e entrada e entram para um carro ou táxi do outro lado das instalações. O processamento é muito idêntico aos passageiros dos autocarros no hangar de controlo, com o senão de que os passageiros a pé não chegam todos ao mesmo tempo. Assim sendo, o desenho das instalações não necessita de ter grande capacidade para pessoas num só lugar.

As formalidades são levadas a cabo sequencialmente pelas autoridades Sul Africanas e Moçambicanas. Os funcionários Moçambicanos podem estar no lado Sul Africano com o objectivo de estabelecer alvos. Os dados ou são consolidados numa só base de dados para todas as agências de ambos os países, ou bases de dados específicos do país contêm dados do outro país.

A sequência do controlo é a seguinte:

A sequência do controlo é:

1. A polícia Sul Africana no ponto de entrada para o OSBP
2. Alfândegas Sul Africanas (e reembolso do IVA)
3. A Imigração Sul Africana
- 4. O veículo é entregue a Moçambique e o ponto onde se verifica esta entrega é a fronteira.**
5. Imigração Moçambicana
6. Alfândega Moçambicana

Todas as agências de controlo estão localizadas na mesma terminal e partilham do mesmo sistema de TIC / ITC. Funcionários das Alfândegas de Moçambique podem estar presentes no exame aos passageiros levado a cabo pelos funcionários alfandegários da África do Sul.

Funcionários de Imigração e Alfândegas devem ser treinados em todas as áreas e, se necessário, poderão substituir-se uns aos outros.

No caso de tráfego intenso, uma zona de saída é também estabelecida para permitir o processamento dos viajantes. A decisão para utilizar esta zona é feita conjuntamente pelas autoridades de ambos os países.

Deverá haver um canal de saída para viajantes não autorizados a seguir para Moçambique. Tais pessoas devem ser dirigidas para o canal de entrada.

Processo de Fluxo (África do Sul para Moçambique⁸)

Tornar mais eficiente o processo de imigração

Os passageiros passam pelos pontos de emigração da África do Sul e a imigração de entrada em Moçambique. Os passaportes são apresentados a um funcionário de migração da África do Sul que faz a sua leitura electrónica e compara-os com a base de dados da África do Sul. Os dados copiados electronicamente são passados automaticamente para os serviços moçambicanos de Imigração.

O funcionário de imigração carimba o passaporte com o carimbo de visto de saída da África do Sul e entrega o passaporte ao funcionário de imigração Moçambicano em cuja terminal do computador aparecem os dados do passaporte. Estes dados são comparados com a base de dados de Moçambique e o funcionário de imigração carimba o passaporte.

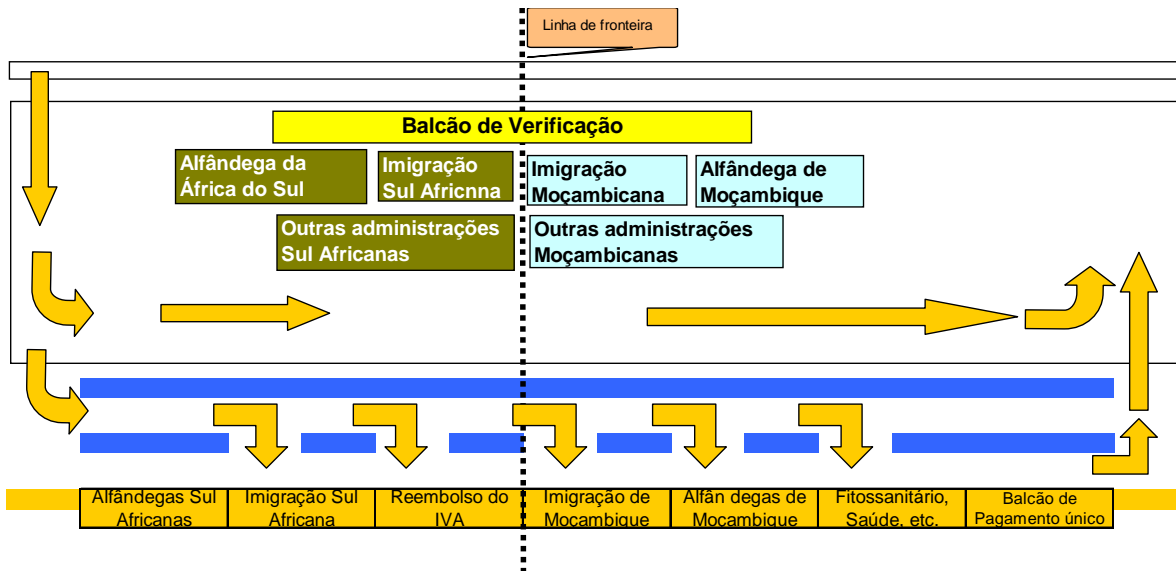
Há uma janela especial para a outorga de vistos.

Na prática, os funcionários poderão ser treinados como funcionários de imigração de primeira linha, tratando dos casos mais simples e referindo os mais complicados a um funcionário de imigração de serviço.

- Passageiros entram na terminal com a sua bagagem e colocam-na no balcão de verificação. A inspecção da Alfândega Sul Africana pode ter a presença de um funcionário da Alfândega de Moçambique. Se o funcionário Moçambicano verificar uma anomalia, espera até que o passageiro atravesse a linha de fronteira que está marcada no chão, para confrontar o viajante.
- Os passageiros cumprem os trâmites da emigração Sul Africana e da imigração de Moçambique.
- Os passageiros fazem o despacho na Alfândega de Moçambique.

⁸ Exactamente os mesmos processos são aplicados nas direcções opostas.

Diagrama 17 – Esquema da terminal de passageiros e balcão de serviços



Lojas “Duty-free”

Algumas vezes, nos postos de travessia das fronteiras, são criadas lojas “Duty-free”. A sua existência pode ser discutida, uma vez que as vendas isentas de direitos alfandegários só deveriam ter lugar fora do território das Alfândegas e não há espaço numa fronteira terrestre que possa ser considerado sob tal definição (enquanto que nos aeroportos, os aviões que partem, deixam o território Alfandegário e não entram no território de outro país por um período de tempo). Contudo, a fundamentação lógica para vendas isentas de direitos é também que os produtos são exportados e, como tal, poderão qualificar-se para o reembolso de impostos.

Ao mesmo tempo, as lojas “duty-free” servem um interesse económico e proporcionam um serviço aos viajantes. Se forem criadas, deveriam sê-lo sob condições estritas de controlo e gestão:

(i) A loja “duty-free” só poderá ser acessível aos viajantes que saem do país. Devem ser exercidos os cuidados suficientes para garantir que os viajantes não vão apenas à fronteira para comprarem produtos “duty-free” e voltarem logo a seguir para o seu país de partida.

- O empregado deve pedir os passaportes aos clientes para terem a certeza que há um carimbo de saída;
- Não se deverá realizar qualquer venda aos passageiros que saem do país por menos de 24 horas;
- As vendas não devem exceder a isenção no país de entrada;
- Uma factura de venda deve ser entregue por cada compra;
- Os funcionários de Alfândega devem levar a cabo verificações aos viajantes, especialmente aos que regressam;
- As entradas e saídas devem ser feitas através de portões de cruz rotativa com a saída no outro lado da linha da fronteira.

(ii) A loja “duty-free” deveria ser controlada para inventários de forma regular, com verificações não anunciadas. Dependendo do contrato para a abertura destas lojas “duty-free”, o controlo poderá ser levado a cabo pelas Alfândegas de um ou dos dois países. Nesse caso, deveria ser assinado um protocolo para controlo entre as duas administrações de Alfândegas.

5.5 Camiões e carga

Princípio

Normalmente há três escoamentos para os camiões que atravessam uma fronteira:

- Uma via rápida para aqueles que estão ao abrigo do regime internacional de trânsito;
- Uma via rápida para os camiões que estão ao abrigo do esquema de trânsito bilateral e que não estão sujeitos a despacho na fronteira;
- Uma via normal para os camiões que são sujeitos a despacho na fronteira.

Assume-se que no LRG OSBP todos os camiões serão sujeitos a despacho para consumo no interior.

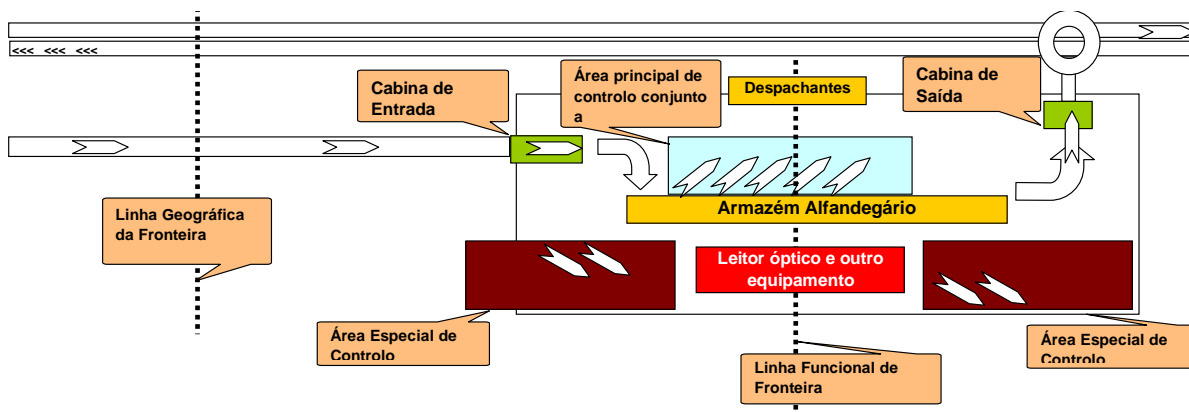
Os camiões devem ser registados no ponto de entrada, processados para saída declarados para entrada, sujeitos a despacho e ao pagamento dos direitos e registados depois no ponto de saída. Os motoristas deveriam ao mesmo tempo cumprir os seus trâmites legais pessoais da Imigração e Alfândegas para as suas posses pessoais e conteúdo da cabina de condução.

Os dados de trânsito só deveriam ser registados uma vez com o objectivo de controlo de carga, e utilizado tal registo durante todo o processo de despacho alfandegário. O mesmo despachante deveria preparar todas as declarações (exportação, importação e trânsito). Todos os pagamentos deveriam ser feitos num ponto de pagamento único. Instalações de verificação deveriam ser partilhadas e, se necessário, utilizadas conjuntamente.

Processo de Fluxo (África do Sul para Moçambique⁹)

- Todos os camiões e veículos com quantidades comerciais de produtos a declarar e despachar são orientados – do lado Sul Africano da fronteira, para a via específica de acesso às instalações do km 4. Na entrada das instalações, poderia haver uma via de pré-selecção, de acordo com o tipo de tráfego (por exemplo: trânsito ou despacho completo e sem reservas), e dependendo das opções adoptadas pelos dois países.

Diagrama 18 – Organização do despacho



- Nas cabinas de entrada, os motoristas apresentam a sua documentação de trânsito ou outra bem como o seu passaporte. A matrícula é copiada electronicamente e comparada com a base de dados e a hora é também registada. A referência à documentação apresentada é também registada no sistema.
- Um funcionário de imigração (ou o funcionário de Alfândegas designado de travessia) faz a cópia electrónica do passaporte do motorista.

Poderá haver um processamento de imigração mais eficiente, com os funcionários de imigração de ambos os países na mesma cabina. (Ver sob o título de "Passageiros Peões", fluxo de processamento.) Ou o motorista cumpre os trâmites legais nas autoridades de imigração, ou é verificado pela imigração Sul Africana, e pré-verificado pela Imigração Moçambicana. Nesse caso, o passaporte será de novo copiado electronicamente na cabina de saída perante os dados registados e o passaporte é carimbado pelas autoridades Moçambicanas.

- O condutor entra em contacto com um despachante oficial para preparar as declarações de exportação e importação.
- A declaração de exportação é registada. O camião é estacionado na área principal de controlo conjunto. Quando as formalidades de exportação estão a decorrer, a despachante regista a declaração de importação com as Alfândegas de Moçambique. Logo que as formalidades de exportação estejam completadas, as Alfândegas de Moçambique assumem o controlo.
- Os direitos alfandegários são pagos (importação e, dependendo do caso, os montantes dos direitos de exportação), e o camião segue para a cabina de saída, onde a nota de despacho é verificada comparando-a com o registado no sistema.
- Se houver mais formalidades em qualquer dos países, o camião é orientado para uma área de controlo especial dentro da jurisdição de cada país.
- Os camiões podem ser sujeitos à leitura óptica ou inspeccionados em instalações de inspecção conjuntas, operando da mesma forma que o controlo de viaturas de turismo (ver o diagrama 5).

6. DESPACHO DE MERCADORIAS

⁹ Exactamente o mesmo processo é aplicado em direcções opostas.

Princípio

O procedimento é baseado em (i) um despachante só a tratar das transacções em ambos os lados da fronteira, (ii) registo único do controlo de carga no ponto de entrada (com a descarga no outro lado da fronteira), (iii) processamento contínuo, com o camião entregue às autoridades Alfandegárias do outro lado da fronteira logo que o processamento da exportação esteja completado e com o despachante a apresentar em antecipação a declaração de importação, (iv) interligação entre os dois sistemas de despacho, (v) utilização partilhada das instalações de controlo e equipamento e reconhecimento mútuo das conclusões dos funcionários do outro país, e (vi) ponto único de pagamento.

Melhores práticas internacionais devem ser seguidas, especialmente relacionadas com o exame físico e através de leitor óptico. Estas inspecções deveriam ser a excepção e não a norma.

O despacho deve ser possível 24 horas por dia.

6.1 Despachantes

Os despachantes deveriam ser acreditados tanto na África do Sul como em Moçambique. Isto poderá necessitar de algumas mudanças nas leis e regulamentos de concessão de licenças bem como os requisitos dos entrepostos alfandegários. Um arranjo especial deveria ser estabelecido para o OSBP rever decisões afectando as licenças dos despachantes, uma vez que uma decisão unilateral poderá fazer com que um despachante tenha que fechar as suas portas. Seria melhor se investigações e procedimentos disciplinares fossem levados a cabo conjuntamente pelas duas Administrações Alfandegárias.

A acreditação implica formação nos procedimentos alfandegários de ambos os países. Tal esforço deve ser acompanhado de treino, cujo custo deve ser acordado entre os dois países. Deveria ser criado um procedimento como um exame ou um teste conjunto.

Há três opções para garantias serem dadas pelos despachantes:

- Apresentam diferentes garantias junto das duas administrações;
- Apresentam uma garantia única com uma administração que é aceite pela outra administração;
- O abonador ou pessoa responsável, actua como intermediário junto de ambas as administrações.

Os emolumentos dos despachantes devem ser estabelecidos pela associação dos despachantes locais, sob o controlo de ambas as administrações Alfandegárias.

6.2 Procedimentos de controlo de carga (entrada)

- Todos os camiões devem entrar na cabina, onde um funcionário das Alfandegas da África do Sul faz o registo no sistema de computador dos detalhes da carga, baseado nos documentos de trânsito / transporte. Ao mesmo tempo, uma câmara OCR lê a matrícula do camião (câmara da frente) e, se for diferente, a do atrelado (câmara de trás). Um funcionário da Alfândega de Moçambique poderá estar presente na Cabina.
- Os dados registados são (i) comparados com a base de dados com o objectivo de estabelecer alvos e de seleccionar, e (ii) arquivar para processamento posterior da declaração.
 - Se um camião é considerado alvo, nesta altura, pela África do Sul, é enviado para a área de controlo especial do lado Sul Africano.
 - Se um camião é considerado alvo pelas autoridades Moçambicanas, nada poderá acontecer nesta altura, o camião será orientado para fora do fluxo quando for entregue às autoridades Moçambicanas depois do seu processamento no lado Sul Africano.
- A hora de entrada é registada no sistema.
- Os dados básicos do transporte (veículo, peso bruto, o carregador e o consignatário) são passados para os sistemas de despacho Sul Africano e Moçambicano, de acordo com as normas de codificação internacional (mensagens Edifact).
- O camião recebe um espaço de estacionamento, que é registado no sistema.

- Se o transporte tivesse sido sujeito a um regime de transito aplicável anteriormente, os dados são registados para posterior cumprimento do trânsito.

6.3 Certificado de Despacho de exportação

Nota: No caso de procedimento de uma transgressão, o certificado de despacho é suspenso, uma mensagem é enviada para as Alfândegas de Moçambique e o camião é mantido na parte Sul Africana das instalações (ou poderá ser enviado para o território Sul Africano).

- O motorista ou o seu agente apresenta-se a um Despachante da Alfândega com a documentação do transporte e as instruções do carregador/ consignatário.
- O camião é estacionado na zona de controlo normal.
- O despachante regista electronicamente a declaração; mantém com ele a documentação de suporte no caso das Alfândegas Sul Africanas os solicitarem.¹⁰
- O sistema de computador despacha a declaração se tudo estiver em ordem.
 - Se a Alfândega Sul Africana pretender ver a documentação comprovativa, uma mensagem é enviada para o despachante e a despacho é atrasado.
 - Se as Alfândegas Sul Africanas desejarem inspeccionar a consignação, uma mensagem é enviada para o despachante; uma segunda mensagem é enviada para as Alfândegas Moçambicanas.
 - Se outra agência desejar inspeccionar a consignação, uma mensagem idêntica é enviada para as Alfândegas Moçambicanas.
 - Se as Alfândegas Sul Africanas quiserem pesar ou fazer a leitura óptica do camião, é enviada uma mensagem para as Alfândegas Moçambicanas; a verificação tem lugar numa zona especial de controlo ou na área partilhada de raio x e um funcionário de Moçambique poderá estar presente à verificação. No caso de pesagem, uma cópia do certificado de pesagem é entregue à Alfândega de Moçambique.
- Uma mensagem de autorização de despacho é enviada para as Alfândegas de Moçambique juntamente com os emolumentos, direitos e impostos que podem ter sido tributados pela África do Sul para o carregamento.
 - Se for imediatamente devido ao exportador um reembolso, uma mensagem nesse sentido é enviada às Alfândegas de Moçambique.
- A declaração é registada como tendo sido despachada nas Alfândegas Sul Africanas, e parte da informação é enviada para o sistema de despacho computadorizado de Moçambique.¹¹

6.4 Despacho de Importações

Fase preparatória

- Quando o despachante prepara a declaração de exportação para a África do Sul também prepara ao mesmo tempo a declaração de importação para Moçambique e apresenta-a ao sistema de despacho Moçambicano como um esboço. Ele dá validade à declaração que está arquivada no sistema das Alfândegas e é dado um número à declaração. O módulo de selecção indica um canal (vermelho, amarelo ou verde), que nesta altura ainda não é notificado ao importador / motorista / despachante.
- O camião mantém-se no mesmo espaço de estacionamento.
 - Se o camião foi considerado alvo, na cabina de entrada, pela Alfândega Moçambicana, pode avançar para a área de controlo especial, mas, nesta altura, nenhuma medida adicional pode ser tomada.
 - Se a Alfândega Sul Africana decidir inspeccionar o camião, funcionários da Alfândega Moçambicana poderão estar presentes à inspecção com a declaração de importação e levarem a cabo o seu próprio exame. Um relatório da verificação é anexado à declaração, que poderá subseqüentemente ser utilizado como comprovativo.

¹⁰ Ao abrigo deste esquema, espera-se que os despachantes mantenham consigo toda a documentação até ao final dos estatutos de limitação.

¹¹ Nem todos os dados das declarações de exportação podem ser enviados para Moçambique devido às regras de confidencialidade relacionadas com as transacções comerciais.

Fase de Despacho

- Logo que a mensagem de autorização de despacho seja recebida da Alfândega Sul Africana, o camião é considerado como tendo sido entregue à Alfândega Moçambicana, a declaração é avaliada e o canal de selecção é notificado ao importador / motorista / despachante.
- A Alfândega poderá ou não inspecionar a mercadoria e / ou o camião:
 - Se foi realizada uma inspecção pela Alfândega da África do Sul e um funcionário da Alfândega Moçambicana estiver presente, o relatório da inspecção deve ser anexado à declaração de importação.
 - A Alfândega Sul Africana poderá também enviar, ao abrigo dum Acordo de Assistência Mútua mais simplificado, o seu relatório de exame à Alfândega Moçambicana (contudo, é pouco provável que tal relatório tenha um valor jurídico para além de um testemunho no caso de acção judicial sob a lei Moçambicana).
 - Se o camião foi inicialmente considerado alvo ou aparece na via / canal vermelho, a Alfândega Moçambicana poderá orientá-lo para a área de controlo especial.
- Se as outras agências desejarem inspecionar o camião, deveriam registar uma declaração na base de dados da Alfândega, ou enviar uma mensagem electrónica logo que recebam a versão electrónica da declaração de importação. As inspecções deveriam ter lugar ao mesmo tempo que os exames da alfândega.
- Durante o curso da inspecção, ou independentemente, os funcionários das Alfândegas devem levar a cabo uma verificação da cabina do camião.
- Se tudo estiver em ordem, a Alfândega emite uma factura, se necessário, comprovando o pagamento.
- O motorista/ importador/ despachante apresenta-se no balcão de pagamento e faz um pagamento consolidado para os direitos aduaneiros tanto da África do Sul como de Moçambique.
- O balcão de pagamento emite um documento de despacho completado que é notificado à cabina de saída, e o motorista poderá seguir viagem.

6.5 Procedimento de controlo de carga (saída)

- O Camião prossegue para a cabina de saída, onde as matrículas do camião e do atrelado são lidas, comparadas com a base de dados, o motorista mostra o seu passaporte que é sujeito a uma leitura óptica e o portão abre-se. A hora de saída é registada.

7. INTEGRAÇÃO DE PROCESSOS

7.1 IT / TI

Deveria ser tomada rapidamente uma decisão relacionada com os programas de computadores que a África do Sul e Moçambique pretendem utilizar para substituir ou suplementar os seus sistemas actuais. Isto irá determinar o nível de integração entre as duas administrações Alfandegárias. Para além disso, é essencial concluir os acordos de partilha de dados entre as diferentes administrações adicionais e preparar as salvaguardas necessárias.

Também, uma decisão relacionada com a utilização da inspecção óptica, a sua estrutura de emolumentos e têm que ser concluídos os arranjos sobre a partilha de dados. Sugere-se que (i) a leitura óptica deveria ser feita apenas numa base de risco e com os seus emolumentos claramente acordados, (ii) os custos são absorvidos pelas duas autoridades Alfandegárias e (iii) os dados são partilhados entre as autoridades que assinarem o contrato (Alfândegas, Polícia.)

7.2 Processamento conjunto

Alterações legislativas poderão ser necessárias para aceitar as conclusões de funcionários do outro país como provas jurídicas. Há três formas de se alcançar este objectivo:

- Trocas são consideradas como parte de um acordo de Assistência Mútua internacional concluído entre as duas administrações Alfandegárias;
- Existe um Memorando de Entendimento para o LRG-OSBP aceitando o reconhecimento mútuo;
- As leis são alteradas em ambos os países.

7.3 Pagamento único

Um balcão de pagamento único oferece muitas vantagens, desde que não resulte no estabelecimento de mais um balcão e não dificulte o processo de despacho. Por isso há necessidade de uma integração computadorizada de elevado

nível, com a redistribuição das receitas por país e por administração. As leis bancárias bem como a legislação das Alfândegas de ambos os países poderão ter que ser revistas para capacitar tal possibilidade.

8. Gestão

Foi recentemente preparado um projecto de termos de referência para uma estrutura de gestão do LRG-OSBP. Será também preparada a introdução da carta de operações.

Os seguintes princípios deverão ser considerados:

8.1 Medida de execução (realização)

Isto implica:

- Estimativa de base do tempo que leva a passar a fronteira (todas as agências em conjunto)
- Análise de processos e esforços na integração.

Tipicamente, as Alfândegas são normalmente consideradas como as administrações mais morosas para que se cumpram os trâmites legais. Contudo, como controlos selectivos, a média de espera é muitas vezes relativamente curta. Por outro lado, os procedimentos de imigração demoram menos tempo a realizar do que o despacho das Alfândegas, mas são aplicados a todos os viajantes. Por isso, o tempo de filas nas cabinas de imigração é, muitas vezes e em média, maior do que os pontos de verificação das Alfândegas.

No workshop, serão apresentadas as metodologias disponíveis para a realização de tais medidas bem como os resultados obtidos noutros países.

8.2 Estrutura de gestão

A carta deve também definir todos os aspectos de operar, administrar e controlar a qualidade do trabalho do OSBP. O envolvimento do sector privado é muito recomendado.

8.3 Serviço ao cliente

Os padrões de serviço deveriam ser estabelecidos com uma comissão de utilizadores locais.

Assim, é importante que representantes do sector privado estejam envolvidos de perto no desenho da infra-estrutura e deliberações relacionadas com os detalhes operacionais do LRG-OSBP. O sector privado, não só possui uma experiência prática destes assuntos, mas em vários outros países proporcionou apoio material à operação e suas instalações.

9. CONCLUSÃO

Esta nota apresenta uma visão ambiciosa para o futuro LRS-OSBP. Tal visão requer uma boa cooperação e integração das agências de controlo de fronteira em cada lado da fronteira para além da coordenação ou integração total das actividades das agências de fronteira de Moçambique e da África do Sul. Enquanto as características operacionais do OSBP irão ser informadas pelas práticas de outras agências de fronteira que operam postos fronteiriços conjuntos e integrados, seria inovador implementar tecnologia moderna como o equipamento de vistoria óptica, leitores ópticos de matrículas de veículos, leitores electrónicos de passaportes, balcão único de pagamentos, que geram dados partilhados entre as várias agências. É importante que esta visão seja endossada pelos participantes no workshop e recomendada aos funcionários superiores para o seu aval. Daí o facto de uma boa estratégia de comunicação necessitar de apoiar o processo de preparação. A estratégia deveria tratar os intervenientes internos – pessoal das várias agências de controlo de fronteiras – bem como os intervenientes externos – vários Ministros e agências bem como os operadores do sector privado.

A nota configura uma série de opções para a operação do OSBP uma vez que trata de passageiros e veículos comerciais e chama a atenção para a necessidade de tornar mais eficientes as operações para os períodos de picos de tráfego que tradicionalmente tem criado grandes desafios. Uma escolha necessita de ser feita depois de dada a devida consideração às implicações de cada uma das opções apresentadas. A nota também menciona alguns assuntos legislativos chave que necessitarão de serem tratados. Um destes importantes assuntos relaciona-se com a extraterritorialidade da estação de vistoria do km 4 bem como a estrada de acesso. A nota torna claro que a definição de extraterritorialidade implica que as agências que operam no km 4 operarão com o mesmo mandato e poderes do que no seu próprio território. Os detalhes terão que ser articulados em Anexos ao Acordo bilateral recentemente assinado. Esta articulação deveria estar baseada em cada uma das revisões da presente legislação, procedimentos operacionais e regulamentos das agências para se identificar até que tais são consistentes com a operação de uma "base extraterritorial" e numa forma cooperativa com as outras agências nacionais e com as do outro país. Baseado nas conclusões desta revisão, cada agência necessitará de identificar (i) quais as alterações necessárias de

legislação e procedimentos operacionais e (ii) como redigir as propostas alterações e conseguir aprová-las por quem de direito.

É portanto claro que o resultado esperado da operação sem dificuldades no OSBP irá valorizar a competitividade externa de ambos. O tesouro irá beneficiar uma vez que o funcionamento eficaz e eficiente do OSBP levará a uma melhor aplicação da legislação de travessia da fronteira e dos controlos e processos de despachos Alfandegários. O sector privado irá beneficiar grandemente nos termos de um período de tempo mais curto na travessia da fronteira, reduzindo assim os seus custos operacionais. O Porto de Maputo e o Corredor de Maputo tornar-se-ão mais competitivos e atrairão maiores volumes de tráfego, diminuindo assim a congestão no Porto de Durban e diminuindo o nível de investimentos nele requeridos. É a opinião dos autores que o sector privado deveria associar-se muito de próximo com o desenho e características operacionais do OSBP. Tal associação próxima irá beneficiar o projecto em termos da abordagem pragmática que os representantes do sector privado tendem a adoptar quando enfrentados com novos desenhos e procedimentos, beneficiando, assim, o projecto, ainda no estágio do desenho. Por outro lado, o sector privado já indicou a sua vontade em prestar apoio material para a operação do OSBP.

Estabelecer um OSBP deveria ser uma operação ganhadora para todos e que irá beneficiar de uma monitorização intensa. Assim, esta nota sublinha a necessidade de medir um indicador de base para o tempo que demora atravessar a fronteira, que poderá depois ser usado para medir o progresso ou a falta dele.

São muitos os passos a seguir para realizar o OSBP dentro do prazo prometido e previsto e alguns necessitarão de criatividade e de atenção dedicada ao detalhe. Será importante que as estruturas de Governança recentemente estabelecidas para o OSBP – a *Autoridade de Gestão* e *Comissão de Implementação Técnica* – exerçam uma supervisão intensa, mostrem dedicação e flexibilidade e garantam que os recursos necessários sejam mobilizados.