

Utilização indevida do transporte marítimo em contentores no comércio mundial de contrafações

Síntese



Síntese

O comércio de produtos de contrafação representa um risco socioeconómico mundial crescente e de longa data que ameaça a governação pública eficaz, a atividade empresarial eficiente e o bem-estar dos consumidores. Ao mesmo tempo, está a tornar-se uma importante fonte de rendimento para os grupos de crime organizado. Além disso, prejudica o crescimento económico, comprometendo tanto as receitas das empresas como o seu incentivo à inovação.

Os produtos pirateados e de contrafação tendem a ser expedidos por praticamente todos os meios de transporte. Em termos do número de apreensões, o tráfico de produtos de contrafação através de pequenas remessas está a aumentar e a tornar-se um problema significativo no que respeita à aplicação da lei; no entanto, em termos de valor, as contrafações transportadas em navios porta-contentores dominam claramente.

Ao longo das últimas décadas, os contentores tornaram-se o meio universal para agregar mercadorias em carga normalizada e uniforme. A introdução de contentores foi uma mudança revolucionária para os transportes, oferecendo novas possibilidades logísticas, aumentando a eficiência e reduzindo consideravelmente o custo global do comércio internacional. Ao mesmo tempo, os contrabandistas consideraram este tipo de transporte apelativo, dada a facilidade e o baixo risco da estiva em contentores não só dos produtos falsificados, mas também de narcóticos e de outros tipos de contrabando, e mesmo de migrantes sem documentos.

Os dados disponíveis confirmam que a utilização indevida do transporte marítimo em contentores pelos falsificadores é bastante elevada. A análise do presente relatório utiliza dois tipos de dados. O primeiro consiste em informações sobre o comércio de produtos de contrafação, baseadas nos dados aduaneiros relativos às apreensões desses produtos obtidos junto da Organização Mundial das Alfândegas, da Direção-Geral da Fiscalidade e da União Aduaneira da Comissão Europeia e da US Customs and Border Protection Agency (Agência dos EUA para as Alfândegas e a Proteção das Fronteiras, CBP). O segundo inclui dados constantes da base de dados do Fórum Internacional dos Transportes (ITF) da OCDE e da Comext do Eurostat sobre o comércio efetuado com navios porta-contentores, e índices desenvolvidos pela CNUCED (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento) sobre o transporte marítimo em contentores.

Uma revisão dos dados revelou que, embora o maior número de apreensões aduaneiras de produtos contrafeitos e pirateados fosse proveniente de remessas postais, o transporte marítimo representava o valor mais elevado das apreensões. Em 2016, os navios de contentores transportaram 56 % do valor total das contrafações apreendidas.

O maior número de remessas de contrafações teve origem na Ásia Oriental, com a China e Hong Kong (China) na posição cimeira. A Índia, a Malásia, o México, Singapura, a Tailândia, a Turquia e os Emirados Árabes Unidos também permanecem entre as principais economias de proveniência no que respeita às mercadorias pirateadas e de contrafação comercializadas a nível mundial durante os períodos considerados.

Uma análise adicional realizada para a União Europeia mostrou que mais de metade dos contentores transportados em 2016 por navios de economias conhecidas como principais fontes de contrafações entraram na UE através da Alemanha, dos Países Baixos e do Reino Unido. Há também alguns países da UE, como a Bulgária, a Roménia, a Croácia e a Grécia, com volumes relativamente baixos de comércio em contentores no geral, mas com um elevado nível de importações provenientes de economias com acentuados níveis de contrafação.

O desenvolvimento em curso e planeado das infraestruturas da UE poderia alterar significativamente os padrões de importação de mercadorias falsificadas através de contentores. Neste contexto, a iniciativa chinesa «Uma Cintura, uma Rota» (OBOR – One Belt One Road) reveste-se de particular importância, uma vez que poderia resultar num aumento substancial do número de falsificações que entram na União Europeia em navios porta-contentores através de portos na região do Mediterrâneo.

Para combater o comércio ilícito, vários métodos de avaliação dos riscos e de determinação dos alvos foram adaptados ao transporte marítimo em contentores, em especial para combater o tráfico ilícito de estupefacientes e de mercadorias perigosas e proibidas. No entanto, o comércio ilícito de contrafações aparentemente não tem constituído uma grande prioridade para as autoridades aduaneiras, uma vez que as remessas de contrafações são normalmente consideradas «infrações comerciais» e não atividade criminosa. Por conseguinte, os atuais esforços de aplicação da lei podem não estar devidamente adaptados para responder a este risco.

O setor já envidou alguns esforços no sentido de reforçar a coordenação para combater a ameaça do comércio ilícito no transporte marítimo. Um bom exemplo é a «declaração de intenções» em que conhecidos proprietários de marcas, operadores de embarcações e transitários trabalharam em conjunto para desenvolver orientações voluntárias destinadas a sensibilizar para a importância de recolher informações suficientes sobre as partes que utilizam os seus serviços de transporte marítimo. Afigura-se que existe uma margem considerável para melhorias a este respeito.