

**02 - 09 | 2025****COMÉRCIO INTERNACIONAL: DESAFIOS DO TRÂNSITO ADUANEIRO DE MERCADORIAS EM MOÇAMBIQUE****International trade: challenges of customs transit of goods in Mozambique****Comercio internacional: desafios del tránsito aduanero de mercancías en Mozambique****Patrício António Namuquita<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Perito Aduaneiro e docente de Fiscalidade. [pnamuquita@gmail.com](mailto:pnamuquita@gmail.com) – Moçambique – <https://orcid.org/0009-0002-4081-9777>

Autor para correspondência: [pnamuquita@gmail.com](mailto:pnamuquita@gmail.com)

*Data de recepção: 01-06-2025*

*Data de aceitação: 15-08-2025*

*Data da Publicação: 02-09-2025*

**Como citar este artigo:** Namuquita, P. (2025). *Comércio Internacional: Desafios do trânsito aduaneiro de mercadorias em Moçambique*. ALBA – ISFIC Research and Science Journal, 1(8), pp. 187-199. <https://alba.ac.mz/index.php/alba/issue/view/11>

**RESUMO**

O artigo analisa os desafios do trânsito aduaneiro de mercadorias em Moçambique. Por conseguinte, trás uma reflexão sobre possível mitigação. Trânsito aduaneiro é o regime aduaneiro de circulação, no território aduaneiro nacional de mercadorias provenientes do exterior com destino a outro ponto do exterior, livre de pagamento de direitos e demais imposições, mediante prestação de garantia e sob controlo aduaneiro, (DM nº 116/2013). A localização de Moçambique na costa marítima, reveste-se de grande importância, no contexto do comércio internacional. Todos países da África Austral, em particular os que não são costeiros, como Botswana, Lesoto, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbabué precisam dos portos moçambicanos para exportar ou importar mercadorias. Através do método bibliográfico-descritivo a pesquisa apurou que mercadorias com maior fluxo no trânsito em Moçambique são minérios e combustíveis. Foram identificados os

seguintes constrangimentos no fluxo de mercadorias em trânsito: prevalência do Duplo processamento do trânsito aduaneiro - manual e eletrónico; falhas de sincronização dos sistemas de desembarque aduaneiro; oscilações de internet; indisponibilidade dos declarantes em algumas fronteiras; falsos trânsitos e o fraco domínio de procedimentos aduaneiros, em ambientes digitais de desembarque aduaneiro de mercadorias. Entendemos que, o concurso destes constrangimentos sem uma solução a altura, pode gerar resultados adversos para o trânsito aduaneiro, nomeadamente, na elevada perda de receitas para o Estado, na medida em que contrabandistas podem aproveitar-se das fragilidades e lacunas dos procedimentos aduaneiros para explorar oportunidades de comércio ilícito de mercadorias, o que pode anular todas as vantagens inerentes ao trânsito aduaneiro, em sede do comércio internacional.

**Palavras-chave:** alfândegas, controlo aduaneiro, JUE, procedimentos aduaneiros, trânsito aduaneiro

## ABSTRACT

The article analyzes the challenges of customs transit of goods in Mozambique and, therefore, reflects on how to mitigate them. Customs transit is the customs regime for the circulation, in the national customs territory, of goods coming from abroad and destined for another point abroad, free from payment of duties and other taxes, upon provision of a guarantee and under customs control, (DM no. 116/2013). Mozambique's location on the sea coast is of great importance in the context of international trade. All Southern African countries, particularly those that are not coastal, such as Botswana, Lesotho, Malawi, Swaziland, Zambia and Zimbabwe need Mozambican ports to export or import goods. Using the bibliographic-descriptive method, the research found that the goods with the greatest flow in transit in Mozambique are ores and fuels. The following constraints on the flow of goods in transit were identified: prevalence of dual processing of customs transit - manual and electronic; synchronization failures of customs clearance systems; internet fluctuations; unavailability of declarants at some borders; false transits and poor command of customs procedures, in digital environments for customs clearance of goods. We understand that, the combination of these constraints without a suitable solution, can lead to significant disadvantages for customs transit, namely, the high loss of revenue for the State, as smugglers can take advantage of weaknesses and gaps in customs procedures to explore opportunities for illicit trade in goods, which can nullify all the advantages inherent to customs transit, in terms of international trade.

**keywords:** customs, customs control, JUE, customs procedures, customs transit

## RESUMEN

El artículo analiza los desafíos del tránsito aduanero de mercancías en Mozambique y, por tanto, reflexiona sobre cómo mitigarlos. El tránsito aduanero es el régimen aduanero para la circulación, en el territorio aduanero nacional, de mercancías provenientes del exterior y con destino a otro punto del exterior, libres del pago de derechos y otros impuestos, previa prestación de garantía y bajo control aduanero, (DM nº 116/2013). La ubicación de Mozambique en la costa del mar es de gran importancia en el contexto del comercio internacional. Todos los países del sur de África, particularmente aquellos que no son costeros, como Botswana, Lesotho, Malawi, Swazilandia, Zambia y Zimbabwe, necesitan puertos mozambiqueños para exportar o importar bienes. Utilizando el método bibliográfico-descriptivo, la investigación encontró que los bienes con mayor flujo en tránsito en Mozambique son minerales y combustibles. Se identificaron las siguientes limitaciones al flujo de mercancías en tránsito: prevalencia del procesamiento dual del tránsito aduanero: manual y electrónico; fallas de sincronización de los sistemas de despacho de aduanas; fluctuaciones de Internet; falta de disponibilidad de declarantes en algunas fronteras; falsos tránsitos y mal dominio de los trámites aduaneros, en entornos digitales para el despacho aduanero de mercancías. Entendemos que, la combinación de estas limitaciones sin una solución adecuada, puede generar importantes desventajas para el tránsito aduanero, a saber, la elevada pérdida de ingresos para el Estado, ya que los contrabandistas pueden aprovechar las debilidades y lagunas de los procedimientos aduaneros para explorar oportunidades de comercio ilícito de mercancías, que pueden anular todas las ventajas inherentes al



trânsito aduanero, em termos de comércio internacional.

**Palavras clave:** aduanas, control aduanero, JUE, trâmites aduaneros, trânsito aduanero

## INTRODUÇÃO

Nosso desiderato neste artigo é analisar os Desafios do trânsito aduanero de mercadorias em Moçambique. Devido ao seu posicionamento face à facilidades de acesso a toda costa marítima que possui, a localização de Moçambique na África Austral, reveste-se de grande importância, no contexto do comércio internacional.

Quase todos os países da África Austral, em particular aqueles que não tem acesso ao mar, isto é, não são países costeiros e situam-se no interior, como são os casos de Botswana, Lesoto, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbábue precisam dos portos moçambicanos para exportar ou importar as suas mercadorias. O movimentar dessas mercadorias no território moçambicano para o seu destino final, tecnicamente toma o nome de trânsito internacional de mercadorias, ou genericamente trânsito aduanero.

Trânsito aduanero está consagrado nas regras gerais de desembaraço aduanero de mercadorias, como um regime aduanero especial através do Decreto nº 37/2023, de 29 de Junho, nos termos conjugados do art.º 34 e 40, com a característica principal de passagem de mercadorias por Moçambique, em determinadas condições de controlo, sem o pagamento de direitos aduanero.

Por definição, de acordo com o Diploma Ministerial nº 116/2013, de 8 de Agosto, trânsito aduanero de mercadorias é o

regime aduanero de circulação, no território aduanero nacional de mercadorias provenientes do exterior com destino a outro ponto do exterior, livre de pagamento de direitos e demais imposições, mediante prestação de garantia e sob controlo aduanero. (al. f], art.º 1).

O trânsito aduanero de mercadorias em Moçambique não é novo, após a independência nacional por exemplo e com a criação da Conferência para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), Moçambique passou a liderar a vanguarda como porta de entrada e saída de mercadorias de e para o hinterland, através dos corredores de transportes que ligam os países vizinhos do interior, aos portos moçambicanos, principalmente de Maputo, Beira e Nacala.

Tendo em conta que as trocas comerciais entre os países do interior e, destes para o comércio mundial, há muito que são feitas através dos corredores ferroviários e rodoviários e via aérea pode-se considerar de históricas, na medida em que inicia no século XIX com a construção das vias terrestres para o mesmo propósito, (Min, 2010, p. 14).

Assim, tanto no passado quanto nos dias actuais, o trânsito aduanero de mercadorias desempenha um papel fundamental no comércio internacional, na medida em que agrupa inúmeras vantagens na logística dos países intervenientes. Contudo, por razões operacionais o trânsito aduanero em Moçambique é realizado a meio de inúmeras adversidades. Diversidades essas que nos propusemos a analisar por conseguinte, trazer uma reflexão sobre uma possível mitigação.

Em Moçambique, o trânsito aduaneiro de mercadorias é regulado através do Diploma Ministerial nº 116/2013, de 8 de Agosto, que estabelece o respectivo regulamento e procedimentos de entrada, passagem e saída de mercadorias em trânsito no território moçambicano, bem como as responsabilidades dos seus intervenientes, nomeadamente os Agentes transitários ou seus representantes, os transportadores, Despachantes aduaneiros e as próprias Alfândegas, enquanto entidade estatal responsável pelo controlo e fiscalização das operações de trânsito.

Com efeito, nos termos do art.º 7 do DM anteriormente citado, as mercadorias em trânsito no território aduaneiro estão sujeitas ao controlo aduaneiro desde a estância de entrada até a de saída, sendo que nesse acto de entrada e de saída deve ser declarado às Alfândegas, pelo transitário representado pelo seu despachante aduaneiro, apresentando a respectiva declaração de trânsito e os documentos relativos a carga e ao meio de transporte.

Considerando que actualmente, em vista a modernização do processo de desembaraço aduaneiro de mercadorias, as operações de trânsito aduaneiro são geridas através de uma plataforma eletrónica, designada Janela Única Eletrónica – JUE, que suporta várias outras entidades intervenientes do processo, por vezes tem registado problemas de sincronização ou comunicação dos sistemas que potencialmente provocam demoras na expedição das mercadorias.

Esse fenómeno de demoras na expedição das mercadorias em trânsito, a nosso ver é a consequência directa de várias adversidades procedimentais no fluxo do trânsito de mercadorias em Moçambique, que na sua generalidade representam verdadeiros desafios, os quais nos propusemos a estudar neste artigo.

Assim, fomos em busca da questão central de partida – quais são os diversos constrangimentos do trânsito aduaneiro de mercadorias em Moçambique, cientes que é um processo de elaboração que se pode desenvolver em várias fases diferentes da própria pesquisa – evoluindo à medida que estudamos autores, fazemos pré-observações e pensamos metodologicamente sobre como abordar nosso objecto (Braga, 2005, p. 291).

E, tendo em conta tal objecto de estudo – trânsito aduaneiro de mercadorias em Moçambique, que conforme referimos, enfrenta desafios a diversos níveis do seu fluxo, pretende-se então identifica-los e, por conseguinte, trazer uma reflexão sobre como mitigá-los no contexto do desembaraço aduaneiro de mercadorias.

Quanto a estrutura, para além do resumo onde apresentamos o objectivo e a metodologia da investigação, o artigo é constituído por uma introdução, onde é feita uma contextualização com enunciação do tema, problema, justificativa e o objecto da investigação. De seguida é apresentado o quadro teórico onde são discutidos os principais conceitos de investigação e sua confrontação com outras experiências. A

posterior é feita a apresentação das principais conclusões, face as discussões do quadro teórico. Faz-se no final, a relação das referências bibliográficas.

Trata-se de uma pesquisa bibliográfico-descritiva, sobre o trânsito aduaneiro de mercadorias em Moçambique. Entendemos que a relevância deste estudo está no âmbito da sua contribuição para possível mitigação destes constrangimentos para a melhoria dos processos de desembarque aduaneiro de mercadorias e próprio regime de trânsito aduaneiro em particular, o que vai gerar vantagens para todos os intervenientes do processo, como sejam as Alfândegas, os Transitários, os Despachantes aduaneiros, os transportadores bem como as entidades provedoras dos serviços da plataforma de desembarque, de gestão das cautelas fiscais, de verificação não intrusiva, entre outros.

## MATERIAIS E MÉTODOS

A presente pesquisa tem um cunho eminentemente bibliográfico-descritivo. Está baseada na literatura sobre comércio internacional de mercadorias e fiscalização tributária. Adicionalmente, por recurso à vasta legislação tributária, foram confrontadas variadas temáticas que levaram a compreender quais e como se manifestam os constrangimentos do trânsito aduaneiro de mercadorias, particularmente em Moçambique.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em face do nosso objecto de estudo, categorizamos os nossos elementos de análise, iniciando com os procedimentos técnico-aduaneiros no regime do trânsito

aduaneiro de mercadorias, passando pela análise das vantagens nas operações do trânsito aduaneiro principalmente para a economia moçambicana, para culminar nos constrangimentos decorrentes do seu fluxo e possíveis formas de mitigação.

### Procedimentos técnico-aduaneiros no regime do trânsito aduaneiro

Por regra, mercadoria em trânsito no território moçambicano, tanto no momento de entrada, quanto no de saída, deve ser declarada às Alfândegas, pelo transitário representado pelo seu despachante aduaneiro, apresentando a respectiva declaração de trânsito e os documentos relativos a carga e ao meio de transporte, conforme reza o nº 2, art.º 7, do respectivo regulamento.

Concretamente, na entrada, o declarante deve apresentar na Alfândega o meio transporte, a mercadoria, o manifesto de carga, a declaração aduaneira de trânsito e toda outra documentação relativa à mercadoria. A Alfândega por sua vez, deve indicar na declaração a rota a seguir, as cautelas fiscais a serem usadas, bem como qualquer outro detalhe relevante, incluindo data e hora de partida para a fronteira de saída, acto que tecnicamente se denomina por (início de trânsito).

Quando o meio de transporte chega à fronteira de saída, o declarante, o seu representante ou o transportador, deve apresentar o meio de transporte, a mercadoria e os documentos relativos ao trânsito. A Alfândega de saída procede a confirmação da cautela fiscal e conclusão do transito, autorizando prosseguimento de viagem para o seu destino final.

Por *cautelas fiscais*, entende-se o conjunto de medidas adoptadas para impedir a violação dos volumes, recipientes de carga e permitir o controlo do meio de transporte (nº 1, art.º 8, DM 116/2013, de 8 de Agosto). Com efeito, as alfândegas podem colocar nos meios de transporte, tais cautelas fiscais para a monitorização das operações de trânsito que podem variar entre dispositivos de segurança, físicos ou eletrónicos, incluindo os chamados acompanhamentos fiscais.

Actualmente as cautelas fiscais são feitas essencialmente através da selagem eletrónica e rastreio de carga em trânsito, se um acompanhamento fiscal das brigadas móveis das Alfândegas não se mostrar justificável. Nos termos da Ordem de Serviço nº 13/AT/DGA/411/2023, de 27 de Junho de 2023, foi implementado o Diploma Ministerial nº 19/2023, de 24 de Janeiro, que aprova o Regulamento de Selagem Eletrónica e Rastreio de Carga em Trânsito.

Tendo em conta que o procedimento é pago pelo interessado, no referido regulamento, é apresentada a lista de mercadorias dispensadas das taxas a cobrar pela selagem eletrónica e rastreio de carga em trânsito, maioritariamente constituída por minérios, escórias, carvão, maquinas niveladoras e de terraplanagem, entre outras mercadorias.

Contando desde a entrada no território nacional, as mercadorias em trânsito podem permanecer por um período máximo de 60 dias nas estâncias aduaneiras quanto se trate de trânsito

sem passagem em armazém, também conhecido por trânsito directo e, de seis meses se for com passagem em armazém de regime aduaneiro. Os dois períodos podem ser excepcionalmente prorrogados a pedido do interessado ao Sr. DGA. Caso contrário, a mercadoria será considerada demorada e deveá ser instaurado o competente processo administrativo, nos termos do art.º 29, DM nº 116/2013, de 8 de Agosto.

Ainda nos termos do mesmo regulamento, mercadorias em trânsito aduaneiro estão permanentemente sujeitas ao controlo e fiscalização aduaneira, bem como à prestação de garantia, sendo livres de pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições. Contudo, os meios de transporte devem seguir rotas autorizadas por despacho da Presidente da Autoridade Tributária, por conseguinte, não podem exceder o tempo de percurso autorizado entre os pontos de entrada e de saída, sob risco de multa por transgressão. Uma vez concluído o trânsito, a garantia é desobrigada tornando o respectivo valor disponível para novas declarações.

### **Vantagens nas operações do trânsito aduaneiro na economia**

Conforme explica Camal (2014), devido a sua localização estratégica e privilegiada no litoral, Moçambique desempenha um grande papel na logística de importação e exportação dos países vizinhos sem acesso ao mar e não só, já que possui uma linha de costa com cerca de 2500 km. As principais rotas de trânsito de e para o Interland, convergem para os três principais portos, Nacala, Beira e Maputo, com várias vantagens do



trânsito aduaneiro de mercadorias para a economia, tanto para esses países do Interland, como para Moçambique em particular.

Lembra a autora, citando a United Nations Review of Maritime Transport, (2012), que o transporte marítimo é "a espinha dorsal do comércio internacional e motor da globalização. Cerca de 80% do comércio mundial em volume e mais de 70% em termos de valor, é transportado por mar e distribuído pelos portos e economias de todo o mundo". Estas proporções assumem ainda maiores valores na maioria dos países em desenvolvimento, como é o caso de Moçambique.

Porém, embora no caso moçambicano do ponto de vista de receita nas operações do comércio externo as mercadorias no regime de trânsito sejam livres de pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições, cabendo apenas a cobrança de Guias de trânsito de 50,00 meticais por cada meio e uma taxa de serviços aduaneiros de 750,00 meticais por cada declaração aduaneira de trânsito, várias entidades intervenientes no fluxo de trânsito agregam valor nas suas facturações que são reflectidas em lucros, objecto de tributação nas operações de comércio interno, melhorando desse modo a capacidade de arrecadação de impostos por parte do Estado.

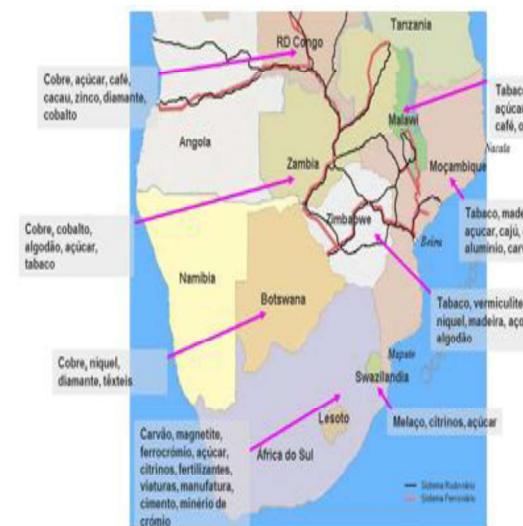
Incluem-se neste grupo os Agentes transitários, Terminais marítimos, transportadores de carga, despachantes aduaneiros bem como as entidades provedoras dos serviços da plataforma de desembarço aduaneiro, de gestão das cautelas fiscais, de verificação não

intrusiva de mercadorias, entre outros, que fora aos impostos internos pagos ao Estado, demandam emprego para os cidadãos.

No caso particular dos transportadores, são uma significativa fonte de receita ao longo das estradas moçambicanas para diversas entidades como portagens, balanças de controlo de peso, taxas rodoviárias, bem como para o Ministério de Transporte e Logística que cobra guias de remessa periodicamente aos transportadores de curso internacional.

Relativamente aos benefícios para os países do Interland do trânsito internacional de mercadorias por Moçambique, podemos apontar o escoamento em si da sua produção para os vários mercados ao redor do mundo. O mapa abaixo ilustra as principais mercadorias expedidas através de Moçambique no âmbito do trânsito aduaneiro.

Figura 1: Potencialidades da região abrangida pelos Corredores de Moçambique



Fonte: Camal (2014)

Dos dados da figura acima, constatamos que na generalidade dos países do

Interland exportam através dos portos moçambicanos essencialmente carvão, açúcar, algodão, tabaco, magnetite, ferrocrómio, citrinos, fertilizantes, etc. Todavia, de acordo com o Anuário Estatístico da Autoridade Tributária de Moçambique (2022), as mercadorias com maior fluxo no trânsito em Moçambique são os minérios e combustíveis minerais com volumes correspondentes a 43% e 22% do total.

Um estudo recente da Autoridade Tributária de Moçambique (2024), aponta que no período de Janeiro a Setembro de 2024, foram processadas um total de 87.338 declarações de trânsito aduaneiro entre directo e com passagem por armazém de regime aduaneiro, das quais 19.006 ficaram pendentes de conclusão de desembaraço aduaneiro. No mesmo período, foi constatado que maior volume de trânsito foi no corredor Centro, seguido do corredor Sul, sendo o Norte com menor índice.

O governo aprimorando as potencialidades do trânsito de mercadorias na economia moçambicana, tomou a decisão de constituir os chamados corredores de desenvolvimento, nas três regiões, que conforme Min (2010), a finalidade era precisamente a de busca de um desenvolvimento equilibrado do país, nomeadamente:

Corredor de Desenvolvimento de Nacala [no Norte] – constituído pela linha ferroviária que liga o porto de Nacala com o Malawi passando por Lichinga no Niassa;

Corredor do desenvolvimento da Beira [no Centro] – constituído pela linha ferroviária que liga o porto da Beira ao Zimbabwe e outra que liga o mesmo porto com o Malawi e Zâmbia, chamada de linha de Sena; Corredor de desenvolvimento do Limpopo [no Sul] – constituído pela linha que liga o porto de Maputo ao Zimbabwe e interligando a Zâmbia e o Corredor de desenvolvimento de Maputo [igualmente no Sul] – constituído pelas linhas de Ressano Garcia e Goba. (Min 2010, p. 18).

Embora se reconheça a importância destes corredores para o desenvolvimento do país, mormente o seu contributo para a materialização das operações do trânsito aduaneiro de mercadorias, é igualmente reconhecida a prevalência de vários constrangimentos de natureza aduaneira ligados ao trânsito de mercadorias, algumas das quais apontamos abaixo.

### **Constrangimentos decorrentes do fluxo de trânsito de mercadorias em Moçambique**

Para o presente estudo, entendemos por constrangimentos, todos aqueles eventos que afectam negativamente o fluxo normal de trânsito aduaneiro, provocando por consequência, demoras na expedição das mercadorias. A nossa experiência vivenciada, aponta para uma variedade desses eventos, mas para este estudo, focar-nos-emos por conveniência apenas em seis,



nomeadamente:

**1. Duplo sistema de processamento do trânsito aduaneiro:** ainda que se tenha migrado nos últimos tempos para um processamento eletrónico do trânsito aduaneiro, o processamento manual não foi completamente extinto, o que faz com que o declarante depois da submissão do processo na plataforma de desembaraço eletrónico – JUE, tenha que imprimir e, apresentar toda a documentação física às Alfandegas. Apenas depois de verificada, aceite, assinada e carimbada por funcionários aduaneiros, é que se entrega ao motorista para seguir viagem à fronteira de saída;

Os dispositivos eletrónicos empregues como cautelas fiscais nos meios de transporte permitem seu rastreio remoto desde o ponto de partida, ao longo de todo percurso até a fronteira de saída. Mesmo assim, o condutor do veículo em trânsito é obrigado a levar consigo o documento físico de transporte de mercadorias, genericamente conhecido por SAD 502.

**2. Sincronização dos sistemas de desembaraço:** a autorização do transito é feita eletronicamente. Contudo, quando a plataforma da Janela Única Eletrónica que igualmente suporta diversas outras entidades intervenientes do processo, regista falhas operacionais, resulta no chamado problema de sincronização ou comunicação entre os sistemas e consequentemente criam-se desde logo demoras na expedição das mercadorias. A sua prevalência dá lugar a decisões de desembaraço administrativo (manual), provocando consequentemente pendência de

processos na JUE;

**3. Oscilações ou até quedas de internet:** os sistemas de desembaraço aduaneiro dependem inteiramente do serviço de internet. Quando ela fica indisponível ou passa por uma instabilidade, toda infra-estrutura de comunicação fica afectada e no limite, o fluxo das operações de trânsito fica comprometido, afectando o tempo de desembaraço dessas mercadorias;

**4. Indisponibilidade dos declarantes: em alguns postos** fronteiriços, possivelmente pela sua localização remota, tem havido relatos de ausência dos agentes transitários ou seus representantes, principalmente nas fronteiras ferroviárias, contrariando o estatuto no Regulamento de Trânsito Aduaneiro de mercadorias sobre a obrigatoriedade de declarar às Alfandegas, pelo transitário representado pelo seu despachante aduaneiro, apresentando a respectiva declaração de trânsito e os documentos relativos a carga e ao meio de transporte;

Diante da ausência do declarante, imaginando que Alfândega identifique uma divergência de meios declarados, relativamente aos que se fazem efectivamente à fronteira, por consequência de erros materiais nas declarações de trânsito ou por mera negligência na arrumação da documentação por parte dos declarantes na origem, cria-se falta de esclarecimento tempestivo, o que conflita com o art.º 11 do Regulamento de Trânsito Aduaneiro de mercadorias, que prescreve a responsabilidade do declarante perante autoridade aduaneira

pela autenticidade da informação contida na declaração, até a extinção da obrigação fiscal.

Diante dessas ocorrências, as Alfândegas têm desencadeado diligências para o devido esclarecimento, que quase sempre têm resultado na decisão de manter esses meios não declarados dentro da fronteira até esclarecimento, se casos de má-fé não forem comprovados para a instrução do competente processo fiscal, o que origina demoras evitáveis no fluxo do trânsito.

**5. Falsos trânsitos:** relatórios oficiais da Autoridade Tributária têm apontado a prevalência dos chamados trânsitos falsos – um verdadeiro ilícito fiscal que consiste no uso fraudulento do regime de trânsito, de diversas formas para colocar determinada mercadoria para o consumo no mercado nacional, sem o devido pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições, aproveitando-se do facto deste regime ser livre de impostos e também, diga-se, da fraca capacidade institucional de fiscalização, o que abre espaço para o contrabando.

A este propósito, Muendane (2022), considera que "o contrabando assume diferentes formas em função das características dos países e da natureza das economias". Exemplificando, diz que "nos países desenvolvidos este crime envolve sobretudo grandes fluxos financeiros e de capitais, que ocorrem, predominantemente, na sua relação com os países em desenvolvimento". Por outro lado, citando Ribeiro (2000), afirma que:

no circuito do contrabando, denota-se um aproveitamento das fraquezas de natureza legal e de procedimentos, para a exploração das oportunidades de comércio ilícito de produtos legais e ilegais, fomentados por redes criminosas especializadas, que resultam em destorções macroeconómicas incluindo a destruição da indústria nacional crescente e a erosão do nível de captação de receitas, para além da proliferação do comércio informal (Ribeiro, 2000, em Muendane 2022, p. 47).

**6. Fraco domínio de procedimentos aduaneiros**, particularmente inerentes ao regime de trânsito aduaneiro por parte de certos intervenientes do processo, consequência de ausência de formações contínuas por parte dos intervenientes a diversos níveis, principalmente em ambientes digitais de desembarço aduaneiro para melhorar as competências, vistas como aptidão para enfrentar um conjunto de situações análogas, mobilizando de uma forma correcta, rápida, pertinente e criativa, múltiplos recursos cognitivos: saberes, capacidades, microcompetencias, informações, valores atitudes, esquemas de percepção, de avaliação e de raciocínio (Masetto, 2012, p. 30).

## CONCLUSÃO

A localização de Moçambique na África Austral, reveste-se de grande importância, no contexto do comércio internacional, devido ao seu posicionamento face a facilidades de



acesso a toda costa marítima que possui. Quase todos os países da África Austral, em particular aqueles que não são costeiros, ou seja, situam-se no interior, como são os casos de Botswana, Lesoto, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbábue precisam dos portos moçambicanos para exportar ou importar as suas mercadorias. O movimento dessas mercadorias no território moçambicano para o seu destino final, tecnicamente toma o nome de trânsito internacional de mercadorias, ou genericamente trânsito aduaneiro.

Por definição, trânsito aduaneiro de mercadorias é o regime aduaneiro de circulação, no território aduaneiro nacional de mercadorias provenientes do exterior com destino a outro ponto do exterior, livre de pagamento de direitos e demais imposições, mediante prestação de garantia e sob controlo aduaneiro, (al. f], art.º 1, DM nº 116/2013, de 8 de agosto).

Tanto no passado quanto nos dias actuais, o trânsito aduaneiro de mercadorias desempenha um papel fundamental no comércio internacional, na medida em que agrega inúmeras vantagens na logística dos países intervenientes. Contudo, por razões operacionais, o trânsito aduaneiro em Moçambique é realizado a meio de inúmeras adversidades. Por regra, mercadoria em trânsito no território moçambicano, tanto no momento de entrada, como no de saída, deve ser declarada às Alfândegas, pelo transitário representado pelo seu despachante aduaneiro, o qual deve apresentar a respectiva declaração de trânsito e os documentos relativos a carga e ao meio de transporte, que nem sempre é

possível, em razão de várias adversidades.

As principais rotas de trânsito de e para o Interland, convergem para os três principais portos moçambicanos de Nacala, Beira e Maputo, com várias vantagens do trânsito aduaneiro de mercadorias para a economia, tanto para esses países do Interland, como para Moçambique em particular, na medida em que muitas entidades intervenientes no fluxo de trânsito agregam valor nas suas faturações que são reflectidas em lucros e mais tarde objecto de tributação nas operações de comércio interno, melhorando desse modo a capacidade de arrecadação de impostos por parte do Estado.

Incluem-se neste grupo os Agentes transitários, Terminais marítimos, transportadores de carga, despachantes aduaneiros bem como as entidades provedoras dos serviços da plataforma de desembarque aduaneiro, de gestão das cautelas fiscais, de verificação não intrusiva de mercadorias, entre outros, que fora aos impostos internos que liquidam ao Estado, demandam emprego para os cidadãos.

Constatamos que a generalidade dos países do Interland exportam através dos portos moçambicanos essencialmente carvão, açúcar, algodão, tabaco, magnetite, ferrocrómio, citrinos, fertilizantes, etc. Todavia, de acordo com o Anuário Estatístico da Autoridade Tributária de Moçambique (2022), as mercadorias com maior fluxo no trânsito em Moçambique são os minérios e os combustíveis com volumes correspondentes a 43% e 22% do total.

Os dados analisados permitiram-nos identificar vários eventos que constrangem o fluxo do trânsito aduaneiro, dos quais destacamos os seguintes: a prevalência do Duplo processamento do trânsito aduaneiro, sendo um manual e outro eletrónico, o que atrasa o processo; as sistemáticas falhas de sincronização dos sistemas de desembaraço, o que gera pendentes na JUE; as frequentes oscilações ou até quedas de internet, o que compromete a operacionalidade de toda a infraestrutura de comunicação e aumenta o tempo de desembaraço das mercadorias; a indisponibilidade dos declarantes em alguns postos fronteiriços, impossibilitando potenciais esclarecimentos tempestivos em caso de possíveis erros materiais nas declarações de trânsito; a prevalência de falsos trânsitos, que é um ilícito fiscal que consiste no uso fraudulento do regime trânsitos, de diversas formas para colocar determinada mercadoria para o consumo no mercado nacional, sem o devido pagamento de direitos aduaneiros e demais imposições, aproveitando-se do facto deste regime ser livre de impostos e também da fraca capacidade institucional de fiscalização.

Por fim e não menos importante, apontamos o fraco domínio de procedimentos aduaneiros, por parte de certos intervenientes do processo, resultado de falta de formações contínuas a diversos níveis, principalmente em ambientes digitais de desembaraço aduaneiro para melhorar as suas competências.

Entendemos que o concurso destes constrangimentos sem uma solução a altura, pode propiciar significativas desvantagens para o trânsito aduaneiro, nomeadamente na elevada perda de receitas para o Estado, na medida em que contrabandistas podem aproveitar-se das fragilidades e lacunas dos procedimentos aduaneiros para explorar oportunidades de comércio ilícito de mercadorias, o que pode anular todas as vantagens que são inerentes ao trânsito aduaneiro, em sede do comércio internacional.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Braga, J. L. (2005). Para começar um projeto de pesquisa. *Comunicação & Educação*, 10(3), 288-296.

Camal, D. I. (2014). Análise da logística nos portos de Moçambique e seu Hinterland. Master's thesis, Instituto Politécnico do Porto. Porto, Portugal.

Estatísticas Tributárias (2022). Anuário Estatístico – Estatísticas Tributárias 2021 – edição n.º 5, Maputo, Moçambique.

Masetto, M. T. (2012). Competência pedagógica do professor universitário. 2<sup>a</sup> edição revista e actualizada. São Paulo, Brasil: Summus editorial.

Min, J. (2010). A Importância dos Portos Marítimos de Moçambique numa Perspectiva Estratégica. Instituto de Estudos Superiores Militares Lisboa. Lisboa, Portugal.

Nakhare, A. T. T. M. (2020). Implicações económicas do contrabando em Moçambique: 2006-2016. Tese de

doutoramento - Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Brasil.

### **Legislação**

Decreto nº 37/2023, de 29 de Junho – Regras Gerais de Desembaraço Aduaneiro de Mercadorias.

Diploma Ministerial nº 116/2013, de 8 de Agosto, Regulamento do Trânsito Aduaneiro

Diploma Ministerial nº 19/2023, de 24 de Janeiro, Regulamento de Selagem Eletrónica e Rastreio de Carga em Trânsito.

Ordem de Serviço nº 13/AT/DGA/411/2023, de 27 de Junho de 2023