



**CONFEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES**

**ECONÓMICAS DE MOÇAMBIQUE**

“PARECER RELATIVO À PROPOSTA DE DECRETO QUE APROVA A REVISÃO DO REGULAMENTO PARA O EXERCÍCIO DA ACTIVIDADE DE AGENCIAMENTO DE NAVIOS, MERCADORIAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES”

## 1. INTRODUÇÃO

A CTA recebeu, do Ministério dos Transportes e Comunicações, Gabinete do Ministro, a Proposta de Decreto que aprova a revisão do Regulamento para o Exercício da Actividade de Agenciamento de Navios, Mercadorias e Serviços Complementares, solicitando Parecer do Sector Privado sobre a mesma.

A Proposta de Decreto que aprova a revisão do Regulamento para o Exercício da Actividade de Agenciamento de Navios, Mercadorias e Serviços Complementares, contem, no total, 34 disposições, divididas em 05 (cinco) capítulos, sendo que, na sua parte final, contem, ainda, 06 (seis) anexos.

**O primeiro capítulo (artigo 1 à 3)** é reservado às Disposições Gerais, **o segundo capítulo (artigo 4 à 7)** é reservado ao Agenciamento, quer de navios, quer de mercadorias, incluindo, em ambos os casos, as responsabilidades do agente, **o terceiro capítulo (artigo 8 à 19)** é reservado ao Licenciamento e, aqui, são abordadas, de entre outras, matérias inerentes a Vistorias às Instalações e Equipamentos, Validade e Caducidade das Licenças, Direitos e Obrigações da Entidade Licenciada, Taxas Devidas à Entidade Licenciadora, **o quarto capítulo (artigo 20 à 29)** é reservado à abordagem sobre Penas, Contravenções, Destino das Multas e Penas Acessórias, designadamente, Suspensão e Revogação da Licença e seus Efeitos, Instrução do Processo de Aplicação de Multas, Intransmissibilidade da Licença e Recursos e, por fim, **o quinto capítulo (artigo 30 à 34)** é reservado às Disposições Transitória e Final.

Relativamente aos anexos, **o primeiro** é reservado ao Glosário, **o segundo** ao Modelo da Minuta do Pedido de Licença, **o terceiro** é reservado ao Alvará, **o quarto** é reservado ao Modelo de Auto de Transgressão, **o quinto** é reservado ao Modelo de Mapa da Informação a Prestar e, por fim, **o sexto** é reservado ao Modelo de Informação de Início de Actividades.

## **2. CONTEXTUALIZAÇÃO**

O sector de transporte de carga figura como o principal mecanismo de movimentação de mercadorias em Moçambique, sendo que de acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE) referentes ao ano de 2019, este subsector contribui com cerca de 44% do volume total de carga transportada no país, incluindo a carga interna e internacional.

O segmento de transporte de carga internacional tem vindo a crescer de forma considerável nos últimos anos, embora grande parte da carga, cerca de 70%, seja transportada sob o regime de trânsito, o que demanda a necessidade de aperfeiçoamento e/ou actualização de todo um conjunto de instrumentos legais inerentes à actividade, a título exemplificativo, o regime jurídico do agenciamento de navios, mercadorias e serviços complementares.

A Proposta de Decreto ora em análise, surge no âmbito do processo de revisão do Decreto n° 53/2006, de 26 de Dezembro, que aprova o Regulamento para o Exercício da Actividade de Agenciamento de Navios, Mercadorias e Serviços Complementares.

A revisão do Decreto n° 53/2006, de 26 de Dezembro decorre do facto de, nos últimos anos, a economia moçambicana registar um crescimento de forma assinalável, particularmente, nos sectores extractivos, construção, transportes e comunicações, todos directamente relacionados a projectos de grande dimensão.

Este crescimento económico tem contribuído, significativamente, para o crescimento de volumes de carga diversa, circulando entre as diversas zonas do país, o que pela sua natureza, tem a virtualidade de demandar serviços inerentes à cadeia de valor do sector logístico, urgindo, igualmente, daí, a necessidade de rever o regime jurídico inerente ao exercício da actividade de agenciamento de navios, mercadorias e serviços complementares.

## **3. OBJECTIVO DO PROCESSO DE AUSCULTAÇÃO**

Com esta iniciativa, inserida no âmbito da reforma legal do transporte marítimo em Moçambique, pretende-se rever, sob o ponto de vista regulamentar, de entre outras matérias, as relativas ao objecto, aos requisitos, à exclusividade para o exercício da actividade, bem como às garantias para efeitos de licenciamento e redução do período mínimo exigido para o exercício das actividades, visando garantir maior controle e eficiência na circulação de bens, e ainda, incrementar a competitividade gerando um crescimento económico sustentável.

Neste sentido, com o processo de auscultação ao Sector Privado levado a cabo pela CTA, pretendeu-se colher contribuições para a melhoria do instrumento, especialmente, por parte dos operadores do sector de logística, as quais, após a respectiva sistematização e harmonização, serão parte integrante do presente Parecer da CTA sobre a Proposta de Decreto que aprova a Revisão do Regulamento para o Exercício da Actividade de Agenciamento de Navios, Mercadorias e Serviços Complementares.

#### **4. ANÁLISE GERAL**

De forma geral, durante o processo de auscultação aos operadores do sector de logística, para efeitos de colheita de contribuições, constatou-se que, sob o ponto de vista de forma, a proposta deveria conter um preâmbulo, que é o campo onde se descreve a ideia geral, bem como o objectivo do instrumento, o contexto em que o mesmo é aprovado e bem assim, de forma geral, o que o mesmo visa salvaguardar.

Ainda, e em termos formais, uma vez que as definições constituem um elemento prévio à leitura e compreensão de alguns termos (técnicos) usados no instrumento, somos de opinião que a referência às mesmas (em forma de glossário), deve constar, de forma expressa e na sua totalidade, no artigo 1 do instrumento, o que implicaria a dispensa do Anexo I (Glossário).

Nesta ordem de ideias e, concluindo esta primeira abordagem relativa às contribuições e comentários na generalidade, somos de parecer que: (1) se coloque um preâmbulo na Proposta de

Decreto e, (2) se desloque o conteúdo do Anexo I para o artigo 1 da Proposta, eliminando, consequentemente, o Anexo I (Glossário).

## **5. ANÁLISE ESPECÍFICA**

### **Capítulo I**

#### **Disposições gerais**

#### **Artigo 2**

##### **(Objecto)**

Sugerimos que se use a denominação completa do documento, por forma a não criar interpretações duvidosas. Termos em que, em nossa proposta a redação deste artigo deveria ser nos seguintes termos:

*O presente Regulamento estabelece o regime jurídico aplicável ao exercício de actividades de Agenciamento de Navios, Mercadorias e Serviços Complementares.*

### **Capítulo II**

#### **Agenciamento**

#### **Secção I**

#### **Agenciamento de navios e responsabilidade do agente**

#### **Artigo 4**

##### **(Agenciamento de navios)**

Nº 1 - Propomos que não haja diferenciação com base em pavilhões de navios ou de nacionalidade do operador. A constituição de um agente de navegação para toda a escala comercial deve ser mandatória. Assim, o artigo deverá constituir-se por um único parágrafo e ler-se como segue:

*“Todos os navios comerciais que demandem os portos nacionais devem constituir um agente de navegação”.*

## **Artigo 5**

### **(Responsabilidades do agente de navegação)**

Relativamente a esta disposição, propomos a seguinte redação:

1. O agente de navegação sendo representante do armador, se responsabiliza nos seguintes termos:
  - a) Formalidades de entrada, estadia e saída do navio junto das instituições públicas e privadas que lidam com os assuntos marítimos e portuários;
  - b) Embarque e desembarque da tripulação;
  - c) Solicitação de rebocadores, pilotos e amarações;
  - d) Disposições legais junto dos portos;
  - e) Colocação da embarcação à disposição, para a inspeção no âmbito do controlo de Estado do Porto;
  - f) Cobrança e pagamento de despesas pelos serviços prestados e pelas indemnizações devidas.
  - g) Danos causados aos cais por navios, plataformas e afins que atraquem num porto nacional.
2. As taxas referidas acima devem ser pagas conforme as regras comerciais estabelecidas pelas entidades privadas, ou nos 5 dias úteis a contar da cobrança quando referentes a serviços prestados por entidade pública.

3. O não-cumprimento do prazo fixado no número anterior, o montante é acrescido 50%, sobre o mesmo, do primeiro ao décimo quinto dia de mora, e de 100%, do décimo sexto ao trigésimo dia de mora.

## **Secção II**

### **Agenciamento de mercadorias e responsabilidades do agente**

#### **Artigo 6**

##### **(Agenciamento de mercadorias)**

Somos de propor que o presente artigo tenha a redacção seguinte:

1. É obrigatória a constituição de um agente de mercadoria para circulação de mercadoria em cuja origem ou destino não seja o território nacional.
2. A obrigatoriedade constante do número anterior abrange apenas mercadoria em trânsito internacional.
3. É permitido aos operadores portuários e ferroviários, constituir-se em agentes de carga em trânsito, desde que tenham capacidade para o armazenamento e cumpram as exigências dos procedimentos aduaneiros apropriados.
4. O agenciamento por parte dos operadores portuários e ferroviários é aceite apenas nas circunstâncias em que a carga estiver na sua posse, ou seja, para os ferroviários desde o posto de recepção até ao ponto de entrega da carga e para os portuários desde a recepção da carga, seu manuseamento e entrega ao navio ou ao recebedor em terra.

#### **Artigo 7**

##### **(Responsabilidades do agente de mercadorias)**

Para esta disposição, propomos a redacção abaixo:

O agente de carga sendo representante do exportador ou importador, responde nos termos legais por:

- a) Afretamento para a carga;
- b) Consolidação e desconsolidação da carga;
- c) Contratação do transporte para carga;
- d) Todas as despesas relativas ao pagamento de tarifas, taxas, emolumentos e outros, pelos serviços prestados;
- e) Emissão de garantias para as cargas em trânsito, conforme exigido pelas normas aduaneiras.

## **Artigo 8**

### **(Serviços complementares)**

Pela natureza da matéria, propomos a introdução deste artigo na presente secção, contendo a seguinte redação:

O agenciamento de carga tem os seguintes serviços:

- a) Conferência;
- b) Peritagem e Superintendência;
- c) Armazenagem;
- d) Serviços auxiliares de estiva.

## **Artigo 9**

### **(Exclusividade)**

Ainda neste capítulo, propomos a inclusão do artigo 9, conforme a redação a baixo:

1. A Actividade de agenciamento e serviços complementares é exercida exclusivamente por empresas que apenas se dedicam a este ramo, bem assim por aquelas que pela inerência da



sua actividade principal acabam também agenciando, nomeadamente: linhas de navegação no agenciamento de cargas transportadas pelos seus navios; operadores portuários e ferroviários.

2. Não podem constituir-se em agentes:
  - a) Os importadores e exportadores;
  - b) As indústrias e fábricas;
  - c) Os Despachantes aduaneiros;
  - d) Os armazéns aduaneiros ou terminais de cargas;
  - e) Os transportadores rodoviários.
3. A exclusividade constante dos números anteriores não abrange a alínea b) do número 2 do presente artigo no que concerne a armazenagem referida na alínea d) do artigo 8 do presente regulamento.

### **Capítulo III**

#### **Licenciamento**

#### **Artigo 14**

##### **(Vistoria às instalações e equipamento)**

Para a presente disposição a nossa proposta de redação é a seguinte:

1. Para efeitos de licenciamento a empresa deve solicitar à entidade licenciadora ou à sua representante uma vistoria às instalações, equipamento e documentos inerentes.
2. As instalações devem possuir condições condignas para o exercício da actividade requerida, nomeadamente, mobiliário, material de escritório e equipamento informático, bem assim equipamento próprio para o exercício da actividade para a qual foi licenciado.
3. Os quadros referidos no número 3 do artigo 12 do presente Regulamento devem estar presentes no momento de vistoria.
4. A vistoria é feita por técnicos da entidade licenciadora.

5. As despesas inerentes à deslocação (transporte, alojamento e alimentação) de técnicos para a vistoria constante do número 1 do presente artigo, correm por conta da empresa, sendo que as ajudas de custo suportados pela entidade licenciadora, nos termos da legislação específica.
6. Em situações em que não haja necessidade de alojamento a entidade requerente irá suportar apenas as despesas de deslocação, por técnico, nos seguintes moldes:
  - a) Até 2Km-----900,00MT;
  - b) De 2 a 10Km-----1.400,00MT;
  - c) De 10 a 20 Km-----2.800,00MT;
  - d) De 20 a 30Km-----4.200,00MT;
  - e) De 30 a 50Km-----5.600,00MT;
  - f) Acima de 50Km-----6.000,00MT.
7. Os montantes constantes do número anterior são pagos ao INAMAR e este, por sua vez, paga aos técnicos.
8. Pela vistoria é devida a taxa de 5% do valor da respectiva licença.

## **Artigo 16**

### **(Validade das licenças)**

Para a presente disposição propomos a redação seguinte:

1. A licença para o exercício de actividades constantes do nº 1 do artigo 10 do presente Regulamento é concedida pelo prazo de um a cinco anos, podendo ser renovado por períodos iguais, conforme requerimento da entidade a licenciar.
2. O pedido de renovação da licença deve ser solicitado trinta dias antes do termo do prazo.

## **Artigo 17**

## **(Caducidade das licenças)**

Relativamente a este artigo, somos de propor a seguinte redação:

1. As licenças caducam nos seguintes casos:
  - a) Findo o prazo de validade, não havendo renovação;
  - b) Extinguindo-se a entidade licenciada por dissolução, falência ou por outra causa;
  - c) Não início da actividade dentro do prazo de noventa dias.
2. Ocorrendo os casos previstos no número anterior, a entidade licenciadora irá comunicar à empresa licenciada, dentro de um período de 30 dias a caducidade da licença.

## **Artigo 18**

### **(Obrigações da entidade licenciada)**

Para este artigo, propõe-se a seguinte redação:

1. Constituem obrigações da entidade licenciada:
  - a) Prestar à entidade licenciadora informações sobre a sua actividade;
  - b) Comunicar à entidade licenciadora sobre qualquer alteração da sua situação jurídica, designadamente, alterações de estatutos, de participações sociais bem como da mudança de instalações;
  - c) Colaborar com as Autoridades Marítimas e demais entidades públicas ou privadas no cumprimento e execução das formalidades relacionadas com a embarcação, carga e /ou passageiros;
  - d) Garantir que a empresa possua pessoal com experiência nos termos referidos nos números 3 e 4 conforme o referido no artigo 12 do presente Regulamento;
  - e) Comunicar à entidade licenciadora ou sua representação, o início da actividade, mediante o preenchimento do documento cujo modelo consta do anexo VI;
  - f) Iniciar a actividade no prazo de noventa dias, depois da data do levantamento da licença.

2. A informação referida na alínea a) do número anterior, deve ser prestada semestralmente e consiste em arrolar as actividades desenvolvidas durante o período, através do preenchimento do mapa constante do anexo V.

## **Artigo 20**

### **(Taxas)**

Para a presente disposição, propomos a seguinte redação:

1. Pelos serviços prestados pela entidade licenciadora são devidas taxas referentes :

a) A emissão e renovação de licenças até cinco anos:

- i. Agenciamento de navios-----200.000,00MT por ano;
- ii. Agenciamento de mercadorias -----160.000,00MT por ano;
- iii. Conferência-----100.000,00MT por ano;
- iv. Peritagem e Superintendência-----100.000,00MT por ano;
- v. Serviços Auxiliares de Estiva-----80.000,00MT por ano;
- vi. Armazenagem-----100.000,00MT, por ano;
- a) Alteração ou averbamento da licença-----10.000,00MT.

2. As taxas cobradas nos termos do presente regulamento têm o seguinte destino:

a) 40% para o orçamento do Estado;

b) 60% para a entidade licenciadora.

## **Capítulo IV**

### **Das penas, contravenções, destino das multas e penas acessórias**

#### **Secção I**

#### **Das Penas**

### **Artigo 21**

## **(Penas)**

Para a presente disposição, a nossa proposta de redação é a seguinte:

1. A transgressão das normas reguladoras da atividade de Agenciamento e Serviços Complementares é punível com pena de multa.
2. Podem ser aplicadas, além de multas, penas acessórias, designadamente:
  - a) A suspensão da licença;
  - b) A revogação da licença.
  - c) Inibição de constituição de uma nova empresa de navegação e serviços complementares aos administradores e gestores que tenham sido responsabilizados pela declaração de falência ou insolvência de uma empresa anterior.
  - d) Relativamente aos gestores de empresas falidas ou insolventes fica a inibição de poderem exercer cargos de administração e gestão de empresas que prossigam as actividades regulamentadas no presente Regulamento, por um período de três anos.

## **Secção II**

### **Contravenções, multas e destino do valor das multas**

#### **Artigo 23**

##### **(Destino dos valores das multas)**

Para a presente disposição, a nossa proposta de redação é a seguinte:

1. O valor das multas provenientes das infracções cometidas nos termos do artigo 22 do presente Regulamento tem a seguinte distribuição:

a) **60% para a entidade licenciadora;**

b) 40% para o Orçamento do Estado.

2. Os valores das multas são entregues à Recebedoria das Finanças da área fiscal respectiva até ao dia 30 do mês seguinte ao da sua cobrança.

### **Secção III**

#### **Penas acessórias**

#### **Artigo 25**

##### **(Revogação da licença)**

Propomos que, para esta disposição, se considere a seguinte redação:

A revogação da licença concedida nos termos do presente Regulamento ocorrerá, nos seguintes casos:

- a) Exercício irregular da actividade de forma reiterada em prejuízo das normas deste Regulamento e demais legislação aplicável;
- b) Incumprimento das obrigações contidas no presente Regulamento e demais legislação aplicável;
- c) Prática de actos lesivos à economia nacional;
- d) Falta de pagamento das taxas pelos serviços prestados, conforme prescrito no artigo 20 do presente regulamento;
- e) Prestar falsas declarações para obtenção da licença;
- f) Transmissão da licença a terceiros.

### **Secção IV**

#### **Processo, intransmissibilidade da licença e recurso**

## **Artigo 30**

### **(Recurso)**

Propomos que a presente disposição tenha a seguinte redação:

Das decisões que determinem a aplicação de multas cabe recurso, dirigido em 1ª instância ao Ministro dos Transportes e Comunicações e em 2ª instância ao Tribunal Administrativo.

## **CAPITULO V**

### **(Disposições Transitórias e Finais)**

## **Artigo 35**

### **(Dúvidas e omissões)**

Constitui nossa proposta para o presente artigo, a seguinte redação:

1. O presente Regulamento em nada prejudica as normas aduaneiras, sanitárias e migratórias ou outras relacionadas com a actividade objecto de regulamentação que se encontrem vigentes em Moçambique.
2. Os casos omissos resultantes da interpretação e aplicação do Presente Regulamento serão resolvidos pelo Ministro que superintende a área dos Transportes.

## Anexo I

### GLOSSÁRIO

Para o anexo I, propõe-se o seguinte:

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, considera-se:

- a) **Acumulação de infracções** – verifica-se quando duas ou mais infracções são cometidas na mesma ocasião ou quando é cometida antes de ter sido punida a anterior;
- b) **Agenciamento de navios** - representação nos portos nacionais do armador e ou afretador dos navios;
- c) **Agente de Navegação** - entidade que exerce a actividade de agenciamento de navios;
- d) **Agenciamento de mercadorias** – representante das mercadorias movimentadas entre duas estâncias aduaneiras de fronteiras do território moçambicano (trânsito internacional), as recebidas ou entregues num ponto do território nacional a partir de uma estância de fronteira (trânsito nacional), bem como as recebidas entre portos nacionais;
- e) **Agente de carga** – entidade que exerce a actividade de agenciamento de carga;
- f) **Afretamento para as mercadorias** – contratação de transporte quer em nome próprio, quer de terceiros nas suas diferentes formas para carga transportadas entre os portos nacionais, de importação e ou exportação, assim como para carga em trânsito internacional;
- g) **Afretador** – pessoa singular ou colectiva que toma a embarcação por contrato de afretamento;
- h) **Armador** – pessoa singular ou colectiva que, no exercício da sua actividade de transporte marítimo, equipa e explora navios comerciais próprios ou de terceiros desde que tomados de afretamento a tempo ou em regime de casco nu, com ou sem opção de compra, ou como locatário;
- i) **Autuante**- agente da entidade licenciadora que autua depois ter presenciado a infracção ou ter tomado conhecimento por intermédio do participante;
- j) **Capacidade técnica**- aptidão e experiência da empresa para realizar a sua actividade;
- k) **Carga** - conjunto de mercadorias, bens de consumo ou matéria prima;



- l) **Conferência** - verificação quantitativa e qualitativa das mercadorias durante o seu embarque, desembarque, transbordo, transferência, estiva, empacotamento e desempacotamento de contentores nos portos, terminais portuárias e armazéns;
- m) **Consolidação da carga** - condicionamento de carga de forma adequada e segura numa embalagem;
- n) **Desconsolidação da carga** - separação de mercadoria em lotes ou unidades menores;
- o) **Embarcação de bandeira estrangeira** - embarcação registada no outro país;
- p) **Entidade Licenciadora** (Instituto Nacional da Marinha - INAMAR)- Órgão do Estado com competência para licenciar e fiscalizar as actividades abrangidas pelo presente Regulamento;
- q) **Garantia financeira** - documento emitido por uma entidade competente que atesta a capacidade financeira para o exercício da actividade requerida;
- r) **Carga em trânsito internacional** - a que vem de outros países e tem a República de Moçambique por passagem para o destino;
- s) **Operador do navio**- entidade que emprega a sua capacidade e conhecimento na operação de navios;
- t) **Operador portuário** -entidade que emprega a sua capacidade e conhecimento na operação de portos.
- u) **Peritagem e superintendência** - vistoria ou exame feito ao navio e ou carga com o fim de determinar danos e avarias, bem como a emissão de certificados respeitantes à navegação marítima e ao transporte de carga, de acordo com as normas internacionais;
- v) **Reincidência** –Tem lugar a reincidência quando o agente, a quem tiver sido aplicada uma sanção, comete outra idêntica, antes de decorridos doze meses sobre a data da fixação definitiva da sanção anterior;
- w) **Serviços auxiliares da estiva** - actividades, dentro da área portuária, ou nos armazéns alfandegados, de peamento, cintagem, unitização, contentorização, paletização de mercadorias e ainda a limpeza de porões;
- x) **Serviços Complementares** - serviços afins às actividades de agenciamento de navios e de mercadorias ou carga.

Relativamente ao ANEXO IV (Modelo de Auto de Transgressão), propomos o seguinte:

### Auto de Transgressão

Aos ....../...../..... Cidade/Província de....., onde eu ..... e ..... me/nos encontrava ou encontrávamo-nos em missão de serviço e no exercício da(s) minha(s)/nossa(s) funções constatei(constatamos) o seguinte:

.....  
.....  
.....  
.....

O que representa uma infracção (infracções) nos termos do artigo ..... do Decreto ..... de .....de 20.....

**O(s) agente(s) autuante(s)**

.....  
.....  
.....

**O(s) infractor(es)**

.....  
.....  
.....

**Sentença do Director Geral**

Verificadas as infracções e a legislação que regula a matéria objecto do auto, o infractor cometeu uma infracção que lhe sujeita ao pagamento de multa no valor de .....00MT (.....) nos termos do artigo ..... do Decreto n.º ...../..... de .....de .....

**Data...../...../20.....**

**O Director Geral**

.....

Relativamente ao ANEXO V, propõe-se a seguinte redação:

## Anexo V

### Modelo de mapa da informação a prestar



**REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**  
**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**  
**INSTITUTO NACIONAL DA MARINHA**

Entidade licenciada.....,

Alvará N°.....20.....

### Mapa da informação a prestar

<b>Nº Ordem</b>	<b>Número e Tipo de Navios agenciados</b>	<b>Tipo e quantidade de carga agenciada ou armazenada</b>	<b>Tipo e quantidade de fretes para carga efectuadas</b>	<b>Tipo e quantidade de carga superintendida ou conferida</b>	<b>Serviços auxiliares de estiva executadas</b>


**Local, \_\_\_\_/\_\_\_\_/20\_\_**  
**Assinatura do gestor da empresa**

-----

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Somos de opinião que esta revisão não é oportuna e em última instância irá colocar em causa o objectivo descrito na própria fundamentação da proposta de revisão de *“garantir maior controlo e eficiência na movimentação de bens, bem como incrementar a competitividade gerando um crescimento económico sustentável”*. Existe o risco real e evidente de que esta proposta de revisão irá causar danos irreparáveis no sector logístico do País, comprometendo o importante crescimento que o sector alcançou nos anos recentes e os seus contributos para a economia do País.

A limitação às licenças cumulativas propostas no Artigo 8º número 4, irá provocar uma fragmentação do sector logístico em Moçambique, resultando assim no aumento dos custos e burocratização para os clientes, reduzindo a transparência e a responsabilização, tornando os corredores logísticos de Moçambique, na sua generalidade, menos competitivos. Isto irá, ainda, sufocar o crescimento que foi alcançado nos anos recentes através dos esforços e investimentos efectuados pelos actuais agentes logísticos detentores de licenças.

O Artigo 13 da Proposta pode implicar, que os operadores logísticos consolidados com décadas de experiência e *know how*, sejam afastados do mercado onde investiram e que ajudaram a desenvolver. Adicionalmente, o vazio criado irá contribuir para a deteriorização, do serviço ao cliente, bem como da capacidade logística do próprio país. Os investimentos consideráveis que foram realizados pelos actuais agentes logísticos licenciados, como por exemplo, linhas de navegação, armazens aduaneiros, terminais de carga que têm sido os motores na integração logística serão comprometidos, dado que a lei apresenta como objectivo, retrospectivamente, cancelar os direitos adquiridos na legislação actual, quebrando os princípios gerais da protecção da confiança, segurança jurídica e práticas de mercado livre.

A aplicação de regimes de licenciamento discriminatório para os investidores estrangeiros já estabelecidos, redução das validades das licenças e aplicação de um regime de arbitrariedade e predacção nas contravenções, privando os detentores de licenças de garantias de equidade do processo, irá contribuir para a redução da competitividade do mercado logístico em Moçambique.

Outrossim, e para finalizar, além das propostas acima apresentadas, propõe-se, ainda, a integração no campo reservado às definições ou glossário, da definição de deficiência de serviço.

Como nota final e, não obstante a tudo o acima exposto, queremos manifestar a nossa disponibilidade para apresentar eventuais esclarecimentos, bem como para discussões que se julgarem pertinentes, antes ou durante a apresentação do documento final, em sede do Conselho de Ministros.

*Pela Melhoria do Ambiente de Negócios!*

Junho de 2021