



**CTA - Confederação das Associações
Económicas de Moçambique**

Parecer do Sector Privado sobre a Proposta de Regulamento do Transporte Marítimo de Cabotagem

1. INTRODUÇÃO

A CTA recebeu, do Instituto Nacional da Marinha (INAMAR), a Proposta de Regulamentos **do Transporte Marítimo de Cabotagem**, solicitando parecer do sector privado, sobre a mesma.

A presente Proposta de Regulamento do Transporte Marítimo de Cabotagem foi elaborada pelo INAMAR, com base nas competências atribuídas pela Lei n° 4/96, de 4 de Janeiro, Lei do Mar.

A proposta de Regulamento do Transporte Marítimo de Cabotagem ora em análise, contém, no total, 34 disposições, divididas em 06 (seis) capítulos, sendo que, na sua parte final, contém, ainda, 04 (quatro) anexos.

O primeiro capítulo (artigo 1 à 6) é reservado às Disposições Gerais, o segundo capítulo (artigo 7 à 16) é reservado ao processo de Licenciamento do Exercício da Actividade de Transporte Marítimo de Cabotagem, o terceiro capítulo (artigo 17 à 20) é reservado às Áreas de Navegação e Modalidades de sua Exploração, o quarto capítulo (artigo 21 à 24) é reservado ao Afretamento e Fretamento de Embarcações, o quinto capítulo (artigo 25 à 33) é reservado ao Regime Sancionatório e, por fim, o sexto capítulo (artigo 34) é reservado à Norma Transitória.

Relativamente aos anexos, que constituem parte integrante da presente Proposta de Regulamento, o primeiro é reservado às definições, o segundo ao Formulário de Pedido de Licença de Transporte Marítimo de Cabotagem, o terceiro ao Alvará e, por fim, o quarto, ao Auto de Transgressão.

2. OBJECTIVO

Com esta iniciativa, inserida no âmbito da reforma legal do INAMAR, pretende-se introduzir, sob o ponto de vista regulamentar, um conjunto de normas e procedimentos inerentes ao exercício da actividade de transporte marítimo de cabotagem por armadores nacionais, envolvidos nos diferentes tipos de transporte marítimo de cabotagem, considerando-se estes, pessoas colectivas de navegação, constituídas e com sede na República de Moçambique.

Neste sentido, com o processo de auscultação ao sector privado levado a cabo pela CTA, pretende-se colher contribuições para a melhoria do instrumento, especialmente, por parte dos operadores do sector de transporte marítimo de cabotagem, as quais, após a respectiva sistematização e harmonização, serão parte integrante do Parecer da CTA.

3. DO PROCESSO DE AUSCULTAÇÃO

3.1. CONTRIBUIÇÕES E COMENTÁRIOS NA GENERALIDADE

De forma geral, durante o processo de auscultação aos operadores do sector de transporte marítimo de cabotagem, 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 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, somo de opinião que a referência às mesmas (definições), deve constar, de forma expressa e na sua totalidade, no artigo 1 do instrumento, à semelhança do que ocorre na Lei do Mar, o que implicaria a dispensa, na Proposta do Regulamento, 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 Regulamento do Transporte Marítimo de Cabotagem e, (2) se desloque o conteúdo do Anexo I para o artigo 1 da Proposta, eliminando, conseqüentemente, o Anexo I (Glossário).

3.2. CONTRIBUIÇÕES E COMENTÁRIOS NA ESPECIALIDADE

Artigo 8

(Pedido de licença)

alínea d) – Onde se lê “*contrato de fretamento*” em nosso entender, deveria lêr-se “**contrato de afretamento**”, pelo que propõe-se a alteração da grafia.

alínea g) – Propõe-se que se defina na presente Proposta de Regulamento quem é “**Autoridade Marítima Central**”. A mesma denominação encontra-se noutras disposições da Proposta. Assim, para efeitos de esclarecimento, é preciso que a Proposta de Regulamento defina, expressamente, quem é ou o que é, de facto, a Autoridade Marítima Central, pese embora exista uma definição no artigo 1 da Lei do Mar.

alínea h) – É necessário que a proposta defina com clareza quem são essas entidades que atestarão da capacidade financeira para o exercício da actividade de transporte marítimo de cabotagem. Não se deve confundir capacidade de investir com capacidade de gestão.

Artigo 9

(Vistoria das instalações)

Número 2 – Se para o licenciamento é necessário possuir-se instalações físicas, somos de propor que ao invés de criar-se mais um passo burocrático no processo, no artigo 8 se acresça uma alínea com a indicação da obrigatoriedade de indicar o endereço físico onde a sede da empresa será localizada e, à opção do licenciador, poderá vistoriar como parte do processo de análise do pedido de licenciamento. Recorde-se que já existe por parte do Estado um processo de vistoria conjunta de instalações para o exercício de qualquer actividade comercial.

Número 4 - À partida e, discriminadamente, assume-se que a sede de qualquer empresa de cabotagem só pode ser em Maputo (Cidade), o que é errado. Propomos, com efeito, que o regulador se equipe e empodere às suas delegações nos diversos portos, a vistoria a quaisquer instalações neste processo. Doutra modo estar-se-á a impor custos extraordinários às empresas ainda em fase embrionária, o que poderá, claramente, concorrer para desencorajar o empresariado local.

Artigo 13

(Cancelamento da licença)

Número 1, alínea b) – Somos de propor que o período de inacção na execução da actividade, quer seja por não início ou interrupção ou suspensão (devidamente comunicado) seja de 12 (doze) meses. A ciência desta proposta decorre do facto de que projectos de comércio da marinha são de capital intenso e é comum que levem entre 06 (seis) a 10 (dez) ou mais meses a criar todas as condições para o arranque efectivo da actividade. A caducidade automática da licença deverá ocorrer apenas para os casos onde ela não tem início. Nos casos de suspensão, devidamente comunicada pelo interessado licenciado, a caducidade automática ficará suspensa sem, contudo, exceder-se o limite da validade natural da própria licença (artigo 12, nr 1).

Artigo 14

(Taxas)

Número 1, alíneas b) e c) – Não vemos razão para diferenciação de licenças e taxas para um armador nacional que, para tirar partido de oportunidades que o mercado pode oferecer, tenha de ser duplamente ou triplamente licenciado pelo Estado para a mesma actividade que é o exercício do comércio da marinha. Com esta proposta o Estado, ao invés de promover o seu armamento nacional, incentivando-o a olhar, também, para além-fronteiras de onde poderá criar mais receitas e consequentemente mais impostos para o próprio Estado, propõe-se penalizá-lo (em termos de taxas) por essa mesma ambição.

Somos, por isso, de sugerir que o valor da taxa seja o mesmo, independentemente de o armador nacional pretender exercer as suas actividades em águas territoriais apenas ou com uma combinação de portos situados além-fronteiras. O Estado deve acarinhar, promover e estimular estas pretensões do empresariado nacional.

Artigo 16

(Obrigações do armador)

Alínea c) – Pelas razões referidas no artigo 13 n° 1 do presente Parecer, propomos o prazo de 365 dias, a contar da notificação da autorização para o exercício da actividade, para efeitos de início da exploração.

Artigo 20

(Utilização de navios sujeitos a autorização)

Número 2 alínea a) – deve ler-se “cópia do contrato de afretamento”.

Artigo 23

(Afretamento de embarcações estrangeiras)

Número 2 – O artigo é omissivo no que tange a outros tipos de afretamento que, também, carecem de homologação do Ministério das Finanças para que os bancos possam pagar as rendas no exterior a pedido do armador.

Artigo 24

(Fretamento de embarcações nacionais)

Número 1 – Propomos que se indique, nesta disposição, a partir de onde (ou de que facto) é que se começa a contar o prazo de 72 horas.

Artigo 25

(Infracções e multas)

Número 2 – Dada a sensibilidade e impacto da medida, propomos que a actualização dos valores das multas seja aprovada por Diploma Ministerial, e não propriamente, por Despacho.

Artigo 26

(Penas)

Alínea b) – Propõe-se a indicação, de forma expressa, do período máximo de suspensão da licença.

Artigo 32

Alínea a) – Propõe-se que o período referido nesta disposição seja de “...doze meses”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De modo geral e, por forma a operacionalizar, efectivamente, o regime jurídico da cabotagem em Moçambique, consideramos a aprovação do presente regulamento oportuna, no entanto, para a

sua melhor interpretação e eficácia, sobretudo para os operadores e intervenientes da cadeia de valor da cabotagem marítima, propõe-se a tomada em consideração do presente parecer, de cujas propostas concretas constam dos números 3.1 e 3.2 do presente Parecer, respectivamente, contribuições e comentários na generalidade e contribuições e comentários na especialidade. Outrossim, e para finalizar, além das propostas acima apresentadas, propõe-se, ainda, a integração no campo reservado às definições ou glossário, da definição de Autoridade Marítima Central e Provincial.

Pela Melhoria do Ambiente de Negócios!