



**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!*