

CLIPPER BOOK MIRANDA				 Miranda & Associados Sociedade de Advogados, SP, RL
MEDIA	EXPANSÃO			
Nº PAG.	30	DATA	20 janeiro 2017	

CONVIDADO



Ricardo da Mota Veiga
Advogado | Miranda & Associados

Actividade marítima em Angola. *Quo vadis?*

A importância do sector marítimo-portuário para um país com a localização estratégica de Angola é indiscutível e, desde a reabilitação de unidades portuárias, à inauguração do Centro de Formação Marítima, ou ao relançamento da Secil Marítima, parece claro que o Executivo tem apostado nesta área. Aliás, para além de poder constituir uma fonte de riqueza, crescimento e dinamismo da economia, este sector pode ter um impacto extremamente positivo na qualidade de vida da população, o que se torna evidente quando pensamos, por exemplo, nas linhas de transporte marítimo de passageiros inauguradas em 2015 em Luanda.

No ano passado, o legislador nacional também dedicou alguma atenção ao sector em apreço. Assim, através do Decreto Presidencial n.º 89/16, de 21 de Abril, foi criado o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo Nacional e aprovado o Regulamento sobre o Sistema de Busca e Salvamento no Mar. Nos termos deste diploma, os serviços de busca e salvamento são um serviço público, reservado a entidades públicas. Já os serviços de assistência, salvamento e reflutuação podem ser prestados também por entidades privadas, desde que devidamente licenciadas para o efeito.

Quanto ao pessoal do mar, o desactualizado Decreto n.º 45969, de 15 de Outubro de 1964, foi finalmente revogado pelo Decreto Presidencial n.º 78/16, de 14 de Abril. No novo Regulamento sobre o Pessoal do Mar, para além de estarem estabelecidos os requisitos para a contratação e certificação de trabalhadores marítimos e outra tripulação, é dedicada atenção ao aspecto central da formação e licenciamento das entidades formadoras.

Na mesma data, foi, igualmente, publicado o Decreto Presidencial n.º 79/16, de 14 de Abril, que regulamenta a lotação máxima de navios e embarcações em cumprimento da Lei n.º 27/12, de 28 de Agosto. Este diploma, que se aplica somente aos navios e embarcações de bandeira nacional angolana, vem, contudo, permitir ampla discricionariedade ao Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA) para conceder autoriza-



“Continuam a existir diversas actividades prestadas no mar para as quais não existe regulamentação”

ções a navios com tripulantes em número inferior à lotação de segurança legalmente fixada, ou para proceder à revisão da lotação de segurança.

Acresce que, o Decreto Presidencial n.º 85/16, de 19 de Abril, que também revoga um diploma anterior já obsoleto, veio estabelecer a obrigatoriedade de recurso a serviços de pilotagem no interior e exterior dos portos, até três milhas da costa, e em zonas navegáveis dos rios e das águas interiores sob jurisdição angolana.

Dito isto, importa referir que, não obstante os indicados diplomas virem regulamentar aspectos cruciais do sector, a verdade é que algumas lacunas importantes no quadro legal estabelecido pela Lei da Marinha Mercante, Portos e Actividades e a sua (ainda parca) regulamentação ainda não foram colmatadas.

Desde logo, continuam a exis-

tir diversas actividades prestadas no mar para as quais não existe regulamentação. Ora, a existência de tais lacunas cria dificuldades sérias ao comércio marítimo. Veja-se, a título de exemplo, o facto de, durante anos, algumas autoridades locais defenderem que todas as actividades comerciais desenvolvidas em embarcações, que não se enquadrassem nos regimes legais existentes, deveriam ser supletivamente enquadradas no regime jurídico da actividade de cabotagem (i.e., o transporte regular de passageiros e mercadorias entre portos), o qual lhes era aplicado indiscriminadamente. Exemplo semelhante sucede nos casos em que embarcações petrolíferas, como as sondas, são erradamente qualificadas e enquadradas na lei actual.

Para que o sector marítimo angolano possa continuar a desenvolver-se, seria importante que os diplomas existentes fossem completados por legislação adicional e que a sua aplicação fosse efetuada, por todos os agentes, de forma clara e consentânea com a letra da lei e prática internacional. Caso contrário, os novos diplomas aprovados correm o risco de não passarem de cartas de intenções e não estarão reunidas as condições para que o sector marítimo angolano navegue a favor da maré.