

business&legal Newsletter

Edição nº 27 | Fevereiro de 2026



**TRAC INTRODUZ
MELHORIAS DE
TRANSITABILIDADE
NA EN4**

Página 2
→

Veja ainda nesta edição

**Exclusão da
Responsabilidade
da Seguradora
de Indemnizar**

Página 5
→



TRAC INTRODUZ MELHORIAS DE TRANSITABILIDADE NA EN4

INTERVENÇÕES NO TROÇO ENTRE RESSANO GARCIA E O DESVIO DE MOAMBA

A concessionária Trans African Concessions (TRAC), está a finalizar a melhoria das condições de transitabilidade na Estrada Nacional Numero 4 (EN4), com vista a satisfazer a crescente demanda do tráfego naquela estrada que liga Moçambique e a África do Sul, através da fronteira de Ressano Garcia.

Tem vindo a ser levadas a cabo, ao longo dos cerca de 60 quilómetros um conjunto de obras de reabilitação e de redimensionamento em termos de largura, no troço compreendido entre o Porto de Maputo, no sul de Moçambique, ao leste da África do Sul, designadamente com as províncias de Gauteng, Limpopo e

Mpumalanga.

Conforme esclarece o director-executivo da TRAC, Fenias Mazive, entre Ressano Garcia e o desvio para a vila da Moamba, o trabalho de reabilitação consiste na conversão da antiga base da via para uma sub-base, devendo compreender uma nova camada de desgaste, como forma de melhorar a qualidade do piso naquele troço. Ainda no mesmo troço, estão a ser feitos alargamentos localizados da via, para introduzir ou estender as faixas de ultrapassagem, deixando em alguns troços a necessidade de se restringir a apenas duas pistas de rodagem.

INTERVENÇÕES NO TROÇO ENTRE RESSANO GARCIA - MOAMBA - MATOLA

6

Mil Milhões
(MT)

Para melhorias no troço Ressano Garcia - Moamba - Matola

120

Milhões
(MT)

Para instalação de pontes pedonais

36

Milhões
(MT)

Para reposição de iluminação pública

Tendo em conta a demanda elevada de tráfego rodoviário na EN4, esclarece que, trabalhos idênticos, incluindo o aumento de faixas de rodagem, também estão a ser levados a cabo desde o cruzamento da Moamba até a zona de “Tchumene”, no Município da Matola. Reforça que, até “Malhampwene”, trabalhos similares estão a ser realizados, através do processo de alargamento das valas de drenagem, mormente nas secções onde a via deverá ser ampliada.

Ainda em relação ao mesmo troço, assegura que, até Abril de 2026, as duas infra-estruturas de atravessamento aéreo poderão estar operacionais.

A concessionária está a investir, no troço Ressano Garcia - Moamba - Matola, cerca de seis mil milhões de Meticais. Por sua vez, a instalação das pontes pedonais está orçada em 120 milhões de Meticais, enquanto a reposição da iluminação pública está estimada acima de 36 milhões de Meticais.

No troço entre “Tchumene” e o cruzamento da zona do “Novare”, a reabilitação da estrada já foi concluída, igualmente as serventias foram finalizadas, estando os trabalhos focados nos aspectos de drenagem.



CURIOSIDADES SOBRE A EN4

Conhecida também como Corredor de Desenvolvimento de Maputo, a EN4 foi concebida, em 1996, pelos então presidentes de Moçambique,

Joaquim Chissano, e da África do Sul, Nelson Mandela, como mecanismo para estimular o desenvolvimento económico, particularmente das províncias sul-africanas de Guateng, Limpopo e Mpumalanga, com vista ao rápido acesso ao Porto de Maputo.

A infra-estrutura foi desenvolvida tendo como base uma parceria público-privada (PPP), dentro do conceito de “Construir”, “Operar” e “Transferir”, o que significa que os utilizadores devem pagar pela utilização da estrada.

Através da EN4, o Porto de Maputo pode ser também acessível a outros países do interland da África Austral, designadamente Botswana e o Zimbabwe. A N4 tem uma extensão de 600 quilómetros, dos quais 95 em Moçambique.



AUMENTO DE TRÁFEGO

Demonstrando a importância da EN4 no desenvolvimento económico de Moçambique, o número de viaturas pesadas que usam a portagem da Moamba aumentou de 79 em média por dia, em 2002, para 2.685 em 2024. Em relação à Portagem de Maputo, o aumento do tráfego para a mesma classe de viaturas foi de 89 para 2.297 por dia, durante o mesmo período.

Tendo em conta o aumento significativo da carga que é transportada pela EN4, a concessionária do Porto de Maputo, MPDC, tem estado a realizar investimentos com vista ao melhoramento da infra-estrutura portuária. A carga manuseada no



Porto de Maputo aumentou em 16 por cento de 2022 a 2023, atingindo 31.2 milhões de toneladas

Das cerca de 31,2 milhões de toneladas de carga manuseada no porto, em 2023, 80 por cento é constituída de minérios tais como crómio, ferrocrómio, magnetite e carvão, extraídos nas três províncias sul-africanas directamente ligadas ao porto e 61% deste volume foi transportado pela Rodovia Para além da EN4, o Corredor de Desenvolvimento de Maputo comporta uma linha férrea que absorve 39% da carga proveniente ou com destino ao Porto de Maputo.

O LEGADO DO “NÓ DE TCUMENE”

Em 2023, foi reabilitado o troço do “Nó de Tchumene”, na cidade da Matola. Desde então, regista-se:

- 4 faixas em cada sentido e 2 serventias
- Aumento de fluidez de tráfego e segurança rodoviária;
- Circulação diária de 15.678 viaturas, de entre as quais 4.264 são pesadas.

INTERVENÇÕES DE 2020



Reabilitação de 9.6 Km. Troço que liga as cidades de Maputo e Matola (Shoprite - Brigada).



De 2 faixas em cada sentido, o troço passou a contar com 3 para cada.



O troço é o mais movimentado da estrada, com uma intensidade de tráfego diário de 47.358 veículos.



Do total de 47.358 veículos que circulam diariamente, 4.184 são veículos pesadas.

PERSPECTIVAS ATÉ 2028



Reabilitação de 6.9 Km (secção 18). Troço entre Novare e Shoprite.



O troço é bastante movimentado, com uma intensidade de tráfego diário de 34.544 veículos.



Do total de 34.544 veículos que circulam diariamente, 4.080 são veículos pesadas.



Fim da concessão. Reversão aos Governos de Moçambique e RSA ou renovação da concessão.

“

O benefício da EN4 não deve ser medido apenas em função do investimento directo na infra-estrutura, mas também pelas “oportunidades económicas e sociais” que ela proporciona.

Fenias Mazive, Director Executivo da TRAC.



Exclusão da Responsabilidade da Seguradora de Indemnizar

A questão da mora ou omissão do tomador do seguro ou segurado na participação do sinistro tem suscitado discussão na prática forense moçambicana. Frequentemente, as seguradoras procuram eximir-se da responsabilidade de indemnizar alegando o incumprimento do dever de comunicação do sinistro dentro dos prazos legal e/ou contratualmente estipulados. Afigura-se, por conseguinte, legítimo interrogar será lícito à seguradora recusar o pagamento da indemnização ou do capital seguro com base unicamente na mora ou omissão na participação tempestiva do sinistro.

Nos termos do artigo 136.º, n.º 2 do Regime Jurídico dos Seguros (“RJS”), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1/2010, de 31 de Dezembro, o tomador do

seguro ou o segurado encontra-se adstrito ao dever de comunicar à seguradora a ocorrência do sinistro dentro do prazo fixado no contrato ou, na ausência de estipulação contratual, no prazo de oito dias a contar da verificação do evento ou da data em que dele tomou conhecimento.

A comunicação do sinistro deverá conter a indicação das respectivas circunstâncias, causas e consequências, conforme igualmente estipulado no artigo 136.º, n.º 4 do RJS. Este dever de participação não se esgota num formalismo documental, mas antes assenta no princípio da boa-fé contratual, consagrado no artigo 86.º do RJS, sendo este o critério reitor que deve nortear a conduta das partes na execução do contrato. Na prática, a comunicação

do sinistro representa o acto jurídico que permite à seguradora tomar conhecimento do evento gerador da obrigação de indemnizar. Em rigor, até que essa comunicação seja efectuada, a seguradora não se encontra adstrita ao cumprimento da prestação principal emergente do contrato. Todavia, importa relevar que a tempestividade da participação do sinistro deve ser aferida em função das circunstâncias concretas do caso, não podendo ser apreciada de forma mecânica ou descontextualizada. A doutrina e a jurisprudência maioritárias entendem, com propriedade, que a comunicação pode considerar-se tempestiva mesmo quando efectuada fora do prazo, desde que a seguradora tenha tido conhecimento do sinistro por outro meio durante o prazo previsto ou que o participante demonstre que, por razões objectivamente justificáveis, lhe era impossível comunicar o facto em momento anterior (1). Quanto aos efeitos jurídicos da mora na participação do sinistro, o artigo 137.º do RJS dispõe que tal mora não extingue, por si só, a responsabilidade da seguradora.

Portanto, a consequência jurídica da omissão ou da participação tardia do sinistro consubstancia-se, tão-somente, no direito da seguradora a ser indemnizada pelos danos sofridos em virtude desse incumprimento. O segurado responde, pois, nos termos gerais, pelos prejuízos que o seu comportamento omissivo ou negligente haja causado à seguradora, em estrita conformidade com o princípio da proporcionalidade. Este regime configura, na essência, uma sanção de natureza civil e compensatória, que visa dissuadir o incumprimento e assegurar a reparação dos danos sofridos pela contraparte, sem afectar a existência ou validade do contrato. De modo

nenhum se trata de uma sanção extintiva da obrigação principal da seguradora. É importante mencionar que o Professor Menezes Cordeiro, em anotação clara e incisiva, observa que «a sanção não pode, designadamente pelas condições gerais, ser alargada ao ponto de se considerar ineficaz o seguro por falta de participação atempada» (2). Tal entendimento coaduna-se com a orientação legal acolhida no artigo 87.º do RJS, a qual apenas admite a perda da cobertura nos casos de dolo e prejuízo relevante, e desde que tal exclusão se encontre contratualmente prevista. Com efeito, a exclusão da responsabilidade da seguradora em razão da mora na participação do sinistro deve ser expressa e especificamente estabelecida no contrato. Não é lícito às partes, mesmo com base na autonomia contratual prevista no artigo 87.º do RJS, instituírem cláusulas abusivas ou obscuras que conduzam, de forma indirecta, à ineficácia ou anulabilidade do contrato por mera omissão formal.

O artigo 104.º do RJS é peremptório ao estabelecer que as cláusulas limitativas ou excludentes da responsabilidade da seguradora devem estar redigidas em caracteres destacados e ser de fácil identificação, não podendo ser incluídas de forma dissimulada ou em violação dos deveres de transparência e informação. Por conseguinte, ainda que a autonomia privada permita a estipulação de penalidades contratuais, como a redução da prestação da seguradora ou mesmo a perda da cobertura, nos casos de dolo, tais estipulações devem observar os princípios da boa-fé, da função económico-social do contrato e da execução leal do vínculo contratual, conforme resulta dos artigos 86.º do RJS, e 227.º, n.º 1, e 762.º, n.º 2, do Código Civil (3), e



artigo 3º do Regime Jurídico dos Contratos Comerciais. No âmbito dos seguros de responsabilidade civil obrigatória, designadamente o seguro automóvel, o problema levantado ganha uma outra dimensão relativamente à possibilidade de a seguradora opor a mora ou omissão na comunicação do sinistro a terceiros lesados de boa-fé. A este respeito, o artigo 12.º do Regulamento da Lei n.º 2/2003, de 21 de Janeiro (5), aprovado pelo Decreto n.º 47/2005, de 22 de Novembro, que introduziu alterações ao então Código da Estrada, relativamente ao seguro de automóveis, é claro ao dispor que a seguradora não pode invocar, em relação ao lesado, a falta de participação do sinistro pelo tomador do seguro ou segurado, salvo nas hipóteses expressamente previstas na Lei n.º 2/2003, de 21 de Janeiro, ou quando o contrato haja cessado antes da ocorrência do sinistro. Trata-se, pois, de uma norma de tutela do terceiro, cuja posição jurídica não deve ser afectada por comportamentos omissivos ou

negligentes de terceiros a quem não está vinculado contratualmente.

No mesmo sentido, Sofia Martins, em comentário esclarecedor, defende que «a falta de participação de sinistro por quem a tal esteja obrigado não é oponível aos lesados» (6). Em tais situações, a seguradora deverá efectuar o pagamento da indemnização devida, reservando-se, posteriormente, o direito de regresso contra o incumpridor do dever de comunicação, nos termos do disposto nos artigos 199º do RJS e 524º do Código Civil. Esta solução salvaguarda o direito à reparação do dano por parte do terceiro lesado e preserva a finalidade reparadora e protectora do seguro. Note-se ainda que, nos termos do artigo 128.º do RJS, a cobertura efectiva dos riscos contratualmente assumidos verifica-se a partir do momento em que seja efectuado o pagamento do prémio ou da primeira fracção acordada, momento esse que marca o início da eficácia plena do contrato de seguro. À luz do exposto, pode afirmar-se com segurança que a mora

ou omissão na participação do sinistro não constitui, por si só, causa legítima para a recusa da prestação devida pela seguradora. Salvo nos casos em que haja cláusula contratual expressa, dolo comprovado e prejuízo significativo, a seguradora não pode, de forma válida, invocar a excepção de incumprimento para se escusar ao pagamento da indemnização. A responsabilidade do tomador do seguro ou segurado limita-se, nestes casos, aos danos que a sua actuação omissiva tenha efectivamente causado, não podendo essa omissão ser oposta ao terceiro lesado de boa-fé. Tal solução assegura um equilíbrio contratual justo e eficaz, compatível com os princípios fundamentais do direito dos seguros e com a necessidade de protecção dos interesses legítimos dos lesados. O ordenamento jurídico moçambicano consagra, assim, um regime coerente e prudente, que compatibiliza os interesses da seguradora na gestão eficaz dos riscos com a função social e económica do contrato de seguro. Evita-se, deste modo, que formalismos excessivos sejam instrumentalizados para inviabilizar a realização dos fins próprios do seguro, assegurando-se simultaneamente a estabilidade e previsibilidade das relações contratuais no sector dos seguradores.

Notas

(1) *Pedro Romano Martinez, Direito dos Seguros, 2.ª ed. (Coimbra: Almedina, 2019), 401-402.*

(2) *António Menezes Cordeiro, Direito dos Seguros (Coimbra: Almedina, 2006), 122.*

(3) *Código Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47 344, de 25 de Novembro de 1966, e tornado extensivo a Moçambique pela Portaria n.º 22 869, de 4 de Setembro de 1967.*

(4) *Regime Jurídico dos Contratos Comerciais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 3/2022, de 25 de Maio.*

(5) *Regulamento da Lei n.º 2/2003, de 21 de Janeiro, aprovado pelo Decreto n.º 47/2005, de 22 de Novembro.*

(6) *Sofia Martins, Guia sobre o Novo Regime Jurídico do Contrato de Seguro (Lisboa: Uría Menéndez, s.d.), 55-56.*

Por

Derick de Sousa Alafo, Advogado

Bubble. A cloud feita em Moçambique.

Com a **Bubble**, a empresa não compra servidores: activa os recursos que precisa e **paga apenas o que usa**.

- **Dados 100% alojados em Moçambique**
- **Custos em Meticais, ajustados ao crescimento da operação**
- **Suporte técnico local, sempre disponível**
- **Segurança e continuidade de missão crítica**

Bubble. A alternativa moderna à compra de servidores.

bubble
DATA-RESIDENT CLOUD

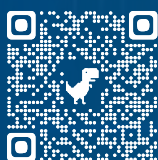
connect@bubble.co.mz

FICHA TÉCNICA

Propriedade: Revista Business&Legal

Direcção Geral: Edson Chichongue

Design Gráfico: José Teles Maneira



+258 84 825 3097
ec@businesslegal.co.mz | communication@businesslegal.co.mz
www.businesslegal.co.mz
Rua António Simbine, nº 114 R/C - Maputo
Canal (Business&Legal) Grupo alargado (<https://bit.ly/3M8Q44C>)

Business&Legal
Revista Business&Legal
business_legal_oficial
@Business&LegalMz
Business&Legal

