



ENIDH - ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE

Departamento de Transportes e Logística

**O papel da Administração Portuária no modelo de “Porto Senhorio”
como determinante do desempenho:**

O caso dos portos de Angola

**Trabalho de Projeto para obtenção do grau de mestre em
Gestão Portuária**

Josiandro Carlo Pereira Gomes

Orientador: Prof. Dr. Vítor Manuel dos Ramos Caldeirinha

Maio de 2016

Índice Geral

I.	Dedicatórias	2
II.	Resumo	5
III.	<i>Abstract</i>	8
IV.	Agradecimentos	11
V.	Índice de Tabelas, Figuras, Gráficos e Infográficos	12
VI.	Nomenclatura	14
1.	Introdução	17
2.	Desenvolvimento	21
3.	Revisão da Literatura	75
4.	Estudos de Casos	105
5.	Conclusões e Recomendações	120
6.	Bibliografia	126
7.	Legislação	133

I. Dedicatórias

*Dedico este estudo à minha família
a quem sou imensamente grato pela oportunidade
de aprender novas e incomparáveis lições de vida
que muito me ajudaram nesta etapa
do meu percurso académico.*

À memória de

André Cristóvão Henriques

e de

Lisender Neutel Chantre Querido dos Reis Borges

“A ciência atua na fronteira entre o conhecimento e a ignorância.

Não devemos ter vergonha de admitir o que não sabemos.

Não há vergonha nisso.

A única vergonha é fingir que temos todas as respostas.”

(Braga, Pope, & Druyan, 2014)

II. Resumo

- Enquadramento

As transformações que ocorreram durante as últimas décadas nos modelos de gestão portuária a nível mundial determinaram várias alterações em diferentes domínios da organização dos sistemas portuários, das quais se destacam as importantes modificações no modelo e organização das “Administrações Portuárias – AP’s” que, por sinal, justificaram uma ampla reflexão a nível internacional. Neste âmbito, também em Angola se tem vindo a observar um vasto conjunto de alterações, cuja mola propulsora não deixa de ser o quadro legislativo aplicável ao setor portuário, na qual se aponta claramente para o modelo de gestão de “Porto Senhorio”, fator que justifica a adoção de medidas de ajustamento na organização e competências das “Administrações Portuárias – AP’s” como entidades responsáveis pela gestão de cada um dos portos.

- Objetivos

O presente trabalho de projeto faz uma abordagem ao papel da “Administração Portuária – AP” e a sua organização no modelo de gestão portuária denominado por “Porto Senhorio”, tendo como objetivo principal compreender em que medida os diferentes modelos de gestão podem determinar melhorias ou mesmo o sucesso dos portos no seu papel de pólos de desenvolvimento, no atual contexto da realidade de Angola. Este constitui o desafio e a assumida preocupação como um contributo prestado nesta área do saber.

- Descrição das componentes do trabalho

Desde o início, para a abordagem do tema procede-se o quanto possível, a uma adequada pesquisa da literatura sobre a matéria, obviamente como fonte ligada às reflexões. Para esse intento, procuramos fazer um levantamento do atual estado da arte sobre as opções e consequências para as “Administrações Portuárias – AP’s” e, nesse campo, se apresentou possível identificar as tendências que se foram consolidando nesse processo de transformações.

Dessa forma, o estudo se encontra sustentado sob três pilares fundamentais, que são: abordagem, teoria e metodologia.

Assim, numa primeira parte, será feita a abordagem sobre o tema, uma segunda parte, referente à teoria mediante recurso as escolas de pensamento científico e numa terceira parte, será realizada a análise comparativa.

Finalmente, se apresentam as conclusões.

- Metodologia

Do ponto de vista metodológico, realiza-se uma análise comparativa (*benchmarking*) das soluções seguidas em diferentes países, por sinal mais evoluídos ou com efetivo conhecimento e experiência, tendo em vista efetuar uma aplicação de estudo de caso aos portos de Angola à luz das alterações legislativas que apontam claramente para adoção do modelo de gestão de “Porto Senhorio”, onde se demostram as nossas convicções, ainda que modestas, acerca das atividades compreendidas neste estratégico setor.

- Conclusões

O presente estudo conclui que, apesar dos diferentes modelos de gestão portuária terem as suas particularidades e especificidades, ou ainda, vantagens e inconvenientes, dentro de um determinado contexto económico, social e ambiental, o modelo de gestão portuária adotado recentemente, ou seja, o modelo de “Porto Senhorio”, permite potenciar novas perspetivas na atividade portuária, pois efetivamente, se verifica que:

- i. possibilita racionalizar melhor os recursos disponíveis, tais como os recursos naturais, humanos, financeiros e tecnológicos;
- ii. alivia a responsabilidade da Administração Portuária, pelo facto de as operações portuárias serem transferidas para entidades privadas, através das quais se atrai investimento privado cujo retorno resulta no aumento significativo da respetiva produtividade, eficiência e eficácia, já que perspetiva uma maior atenção e orientação

ao cliente (nível exógeno) e nesta medida, se alcançam progressivos resultados (nível endógeno);

- iii. facilita o exercício de zelar pelo interesse público, bem como reforça o seu papel preponderante enquanto Autoridade Portuária, ao nível local.

Assim, importa ter em conta que a simples adoção e implementação de um dos modelos de gestão portuária por parte de determinada Administração Portuária, não significa que esta obterá sucesso, ainda que o mesmo modelo seja ou tenha sido um caso de sucesso noutros locais de abrigo, afigurando-se relevante afirmar que cada caso é um caso, obviamente, em razão das diferentes particularidades a que se sujeitam.

Palavras-chave: Administração Marítima, Governação Portuária. Administração Portuária. Modelos de Gestão Portuária. Porto Senhorio.

III. *Abstract*

- *Framework*

The changes that occurred during the last decades in the models of port management worldwide determined several changes in different areas of the organization of port systems, which highlight the major changes in the model and organization of “Port Authorities – PA’s” that, sign, justified a broad reflection internationally. In this context, also in Angola has been observing a wide range of changes, whose mainspring is nonetheless the legislative framework applicable to the port sector, which clearly points to the management model “Landlord Port”, a factor that justifies the adoption of adjustment measures in the organization and competences of “Port Authorities – AP’s” as entities responsible for the management of each of the ports.

- *Goals*

This design work is an approach to the role of the “Port Administration – PA” and its organization in the port management model called “Landlord Port”, with the main objective to understand to what extent the different management models can determine improvements or the success of ports in their role as centers of development in the current context of the reality of Angola. This is the challenge and concern taken as a contribution being made in this area of knowledge.

- *Description of working components*

From the beginning, to deal with the theme make up as much as possible, a proper survey of the literature on the subject, obviously as a source linked to reflections. For this purpose, we try to survey the current state of the art about the options and consequences for the “Port Authorities – PA’s” and, in this field, presented possible to identify the trends that have been consolidating this process of transformation.

Thus, the study is supported on three pillars, which are: approach, theory and methodology.

Thus, in a first part, the approach will be made on the subject, a second part, referring to the theory by use of the scientific schools of thought and a third part, the comparative analysis will be performed.

Finally, they present the conclusions.

- *Methodology*

From a methodological point of view, it carried out a comparative analysis (benchmarking) of followed solutions in different countries for more advanced signal or actual knowledge and experience, in order to make a case study application to the ports of Angola in the light of legislative changes which clearly point to the adoption of the management model of "Landlord Port" where they demonstrate our beliefs, although modest, about the activities included in this strategic sector.

- *Conclusions*

This study concludes that despite the different models of port management have their particularities and specificities, or, advantages and disadvantages within a particular economic, social and environmental context, the port management model adopted recently, i.e., the model of "Landlord Port" allows foster new perspectives in port activity, as indeed it appears that:

- I. enables better rationalize the available resources, such as natural resources, human, financial and technological;*
- II. alleviates the responsibility of the "Port Administration" in that port operations are transferred to private entities, through which attracts private investment whose return results in significant increase in the respective productivity, efficiency and effectiveness, as prospective greater attention and customer orientation (exogenous level) and this measure is achieved progressive results (endogenous level);*

III. facilitates the exercise of ensuring that the public interest and strengthens its leading role as the “Port Authority”, at local level.

It is therefore important to note that the simple adoption and implementation of one of the models of port management by certain “Port Administration”, does not mean that this will succeed, even if the same model is or has been a success in other locations shelter and it appears relevant to say that each case is different, obviously, because of the different characteristics to that subject.

Keywords: *Maritime Administration, Port Governance. Port Administration. Port Management Models. Landlord Port.*

IV. Agradecimentos

*Ao Coordenador,
Sr. Prof. Dr. Eduardo da Silva Martins,
da 4ª Edição do Curso em Gestão Portuária, um exímio conhecedor,
em particular, sobre a Administração Marítima e Portuária,
assim como à sua prestigiada equipa docente.*

*Ao Orientador,
Sr. Prof. Dr. Vítor Manuel dos Ramos Caldeirinha,
um exemplo no ensino de temas respeitantes à Gestão Portuária.*

*Aos Professores e Professoras,
como também aos colegas das seguintes instituições de ensino:
Escola Primária Vasco da Gama, atualmente, Colégio Colina do Sol, em Angola;
Escolas Secundárias Liceu Nacional Salvador Correia e Escola Portuguesa de Luanda, em Angola;
Escolas Secundárias de Santa Iria de Azóia, Fernando Lopes Graça e de Camões, em Portugal;
Universidade Lusíada de Angola, em Angola;
Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, em Portugal.*

*Aos Colegas Profissionais,
pelos seus contributos.*

V. Índice de Tabelas, Figuras e Gráficos

1. Tabelas

Tabela 1. Perspetiva Económica Mundial – PEM: Visão Geral	33
Tabela 2. Impacto da queda do preço do petróleo em países africanos exportadores ...	36
Tabela 3. Indicadores Macroeconómicos	37
Tabela 4. PIB por setor (percentagem do PIB, a preços correntes)	37
Tabela 5. População de Angola	38
Tabela 6. Atividade Económica de Angola	38
Tabela 7: Evolução das Infra e Supraestruturas Ferroviárias e Portuárias de Angola ..	58
Tabela 8: Governação Portuária Internacional	86
Tabela 9: Governação e Gestão Portuária - Objetivos e Critérios Gerais	88
Tabela 10. UNCTAD – Gerações dos portos	97
Tabela 11. Conceito Tridimensional de Porto Multiuso de “4ª Geração”	98
Tabela 12. Função Proprietária da autoridade portuária “Desafios e Soluções Estratégicas”	99
Tabela 13. Matriz de tipologia hipotética das autoridades portuárias	100
Tabela 14. Governação Corporativa das AP’s de Portugal Continental	111
Tabela 15. Governação Corporativa das EP’s de Angola	112
Tabela 16: Gestão Pública vs. Gestão Privada – Modelos de Gestão Portuária	114
Tabela 17. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2008	116
Tabela 18. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2009	116
Tabela 19. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2010	117
Tabela 20. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2011	117
Tabela 21. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2013	117
Tabela 22. Evolução Anual dos Trabalhadores Efetivos - Período: 2001 a 2014	118
Tabela 23. Evolução Anual dos Trabalhadores Efetivos - Período: 2001 a 2014	119

2. Figuras

Figura 1. Os Oito Objetivos do Desenvolvimento do Milénio – ODM	23
Figura 2. Os Cinco P's da Agenda 2030 – Do Global para o Local	24
Figura 3. Os Dezassete Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS	25
Figura 4. Portos Mundiais	31
Figura 5. Estatísticas Mundiais: População, Ambiente, Energia e Água	35
Figura 6. Mapa dos Corredores de Ligação aos Países Encravados – CLPE	47
Figura 7. Modelo de Organograma da “Administração Marítimo-Portuária” - 2012	50
Figura 8: Mapa da Rede de Portos Nacional – RPN	52
Figura 9: Globo da Localização Geográfica de Angola	53
Figura 10. Modelo de Organograma de “Comissão de Gestão” – Ano de 1976	61
Figura 11. Modelo de Organograma de “Direção Geral” – 1977	63
Figura 12. Modelo de Organograma de “Conselho de Administração” - 1988	65
Figura 13. Modelo de Organograma de “Conselho de Administração” - 1995	67
Figura 14. Modelo de Organograma de “Conselho de Administração” - 2013	70
Figura 15: Classificação das Ferramentas de Gestão	106
Figura 16: Uso e satisfação entre os participantes da pesquisa	107

3. Gráficos

Gráfico 1. Crescimento Económico em África: 2002-2016	36
Gráfico 2. Taxa de Crescimento Real do PIB	37
Gráfico 3. Índice de Produção Industrial da OCDE e Índices para o PIB mundial, o comércio de mercadorias e as remessas por via marítima (1975-2014) (ano-base 1990 = 100)	41

4. Infográficos

Infográfico 1. Perspetiva Económica Mundial – PEM (Atualizada em julho de 2015) ..	34
Infográfico 2. Movimento Global dos Portos do Continente de Portugal – Evolução Anual	115

VI. Nomenclatura

1. Lista de Siglas e Abreviaturas

AAN	Associação dos Agentes de Navegação
AAAP	Associação Americana das Autoridades Portuárias
AD	Associação dos Despachantes
AELC	Associação Europeia de Livre Comércio
AGPAOA	Associação de Gestão Portuária de África Oriental e austral
AGPAOC	Associação de Gestão Portuária de África Ocidental e Central
AIE	Associação dos Importadores e Exportadores
AIEM	Associação Internacional de Economistas Marítimos
AIP	Associação Internacional de Portos
AP	Administração Portuária
APA	Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz
APANG	Associação dos Portos de Angola
APDL	Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo
APL	Administração do Porto de Lisboa
APLOP	Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa
APP	Associação dos Portos de Portugal
APS	Administração dos Portos de Sines e Algarve
APSS	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra
AT	Associação dos Transitários
BAD	Banco Africano de Desenvolvimento
CCI	Câmara do Comércio Internacional
CDA	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
CDOCDE	Centro de Desenvolvimento da OCDE
CEA	Comissão Económica para África
CEE	Comissão Económica para Europa
CERs	Comunidades Económicas Regionais
CNC	Conselho Nacional de Carregadores
CNUCD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COP	Concessionário de Operações Portuárias
CRs	Comissões Regionais

CTP	Concessionários de Terminais Portuários
DNMMP	Direção Nacional da Marinha Mercante e Portos
EP	Empresa Pública
EPA	Empresa Portuária de Amboim
EPC	Empresa Portuária de Cabinda
EPL	Empresa Portuária de Lobito
EPL	Empresa Portuária de Luanda
EPN	Empresa Portuária de Namibe
EPS	Empresa Portuária de Soyo
FCG	Fórum dos Carregadores Globais
FMI	Fundo Monetário Internacional
GP	Governo Provincial
GBM	Grupo Bancário Mundial
GRN	Gabinete de Reconstrução Nacional
IMPA	Instituto Marítimo e Portuário de Angola
IMT	Instituto de Mobilidade e Transportes (Portugal)
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MAMP	Ministério da Agricultura e do Mar de Portugal
MINTRANS	Ministério dos Transportes de Angola
MRs	Mecanismos Regionais
OEPM	Organização Europeia dos Portos Marítimos
OI	Organizações Intergovernamentais
OIH	Organização Internacional de Hidrografia
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMC	Organização Mundial do Comércio
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OMACO	Organização Marítima da África Central e ocidental
OMI	Organização Marítima Internacional
ONG	Organizações Não-Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
PEA	Perspetiva Económica Africana
PEM	Perspetiva Económica Mundial
PIB	Produto Interno Bruto
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

RTM	Revisão do Transporte Marítimo
SA	Sociedades Anónimas
SNA	Serviço Nacional das Alfândegas
TNALC	Tratado Norte Americano de Livre Comércio
TTP	Tratado Trans-Pacífico
UA	União Africana
UE	União Europeia
UEE	Unidades Económicas Estatais
UEVP	Unidade Equivalente a Vinte Pés

1. Introdução

1.1. Questões

O recente fenómeno das concessões portuárias tem vindo a consolidar-se nos portos comerciais de Angola, o que despoleta algumas questões, como agora se enunciam:

- a) Porque razão se está a optar por concessionar determinadas atividades portuárias, particularmente, a sua área de negócio (*core business*)?
- b) Será que se encontra devidamente configurada a área de negócio que pode, ou não, ser privatizada ou terceirizada (*outsourcing*)?
- c) Porque razão as “Administrações Portuárias” desenvolvem atividades que não influenciam diretamente o desempenho do porto?
- d) Porque razão as “Administrações Portuárias” deverão estar envolvidas em atividades da zona de influência terrestre (*hinterland*)?
- e) Como melhorar o sucesso dos portos geridos pelas “Administrações Portuárias”? Será o modelo de gestão portuária “Porto Senhorio” a solução ideal?
- f) Qual é o novo papel da “Administração Portuária” no modelo de “Porto Senhorio” como determinante do desempenho, no caso dos portos de Angola?

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo Geral

O presente trabalho tem como objetivo geral compreender em que medida os diferentes modelos de gestão portuária podem proporcionar inteiramente, melhorias no domínio portuário e no seu papel como pólos de desenvolvimento, no contexto da realidade de Angola.

1.2.2. Objetivos Específicos

Em sentido condizente com o objetivo geral deste estudo, os objetivos específicos se delineiam como se seguem:

- i. Proceder a uma adequada revisão da literatura sobre Governança e Gestão Portuária;
- ii. Identificar as tendências que se foram consolidando nesse processo de transformações;
- iii. Analisar as soluções seguidas em diferentes países, segundo uma aplicação de caso de estudo sobre os portos de Angola através da metodologia de *benchmarking*.

1.3. Justificação

Este trabalho reveste-se de extrema importância, pois elucida sobre o novo papel da “Administração Portuária”, particularmente, dos portos comerciais de Angola.

A ser assim, a sua relevância consiste na singela contribuição para o conhecimento coletivo, precipuamente, no que diz respeito ao domínio científico.

1.4. Metodologia e Descrição

1.4.1. Metodologia

Do ponto de vista metodológico, o presente trabalho utiliza a técnica de investigação científica de pesquisa quantitativa e qualitativa, com base em critérios construídos através de recolha de dados de Estudos de Casos que foram obtidos mediante contato direto com profissionais do setor empresarial público e privado, enquadrados no setor marítimo e portuário, muitos dos quais, especialistas a laborar nos respetivos Institutos e Administrações Marítimas e Portuárias existentes tanto em Angola como em Portugal.

Desse modo, contribui para tal desiderato o seguinte:

- i. Realização de visitas de estudo/estágios/trabalhos de campo nas empresas atrás mencionadas, nomeadamente, nas Administrações Portuárias dos Portos de Portugal Continental, tais como: a “APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.”; a “APA – Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz, S.A.”; a “APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.”; e “APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.”, como também, nas Administrações Portuárias de Roterdão e de Antuérpia. Isso, efetuado no decorrente percurso académico;
- ii. A vivência e experiência pessoal, em particular, as seguintes:
 - Primeiro, enquanto profissional por conta própria, ou seja, no exercício da atividade como contabilista fiscal, serviço este prestado à “EPN – Empresa Portuária de Namibe, E.P.”, referente ao exercício económico do ano de 2009 e à “EPL – Empresa Portuária de Lobito, E.P.”, referente ao exercício económico do ano de 2009 e de 2010;
 - Segundo, enquanto profissional por conta de outrem, na “EPL – Empresa Portuária de Lobito, E.P.”, no período de novembro de 2010 a dezembro de 2014, assim como na “EPL – Empresa Portuária de Luanda, E.P.”, no período de agosto de 2014 a janeiro de 2016.
- iii. Breves entrevistas diretas com especialistas angolanos e portugueses

1.4.2. Descrição Metodológica

O presente trabalho foi realizado no âmbito do Curso de Mestrado em Gestão Portuária, sendo que a parte curricular (1º Ano) foi cumprida com êxito no ano letivo de 2012/2013 e, esta parte (2º Ano), no decurso do período compreendido entre os anos de 2013 a 2016.

Com isso, navega-se pelos vários domínios científicos e tecnológicos, com maior frequência na área das Ciências Sociais e com menos frequência nas áreas das Ciências Exatas e Humanidades, no intuito de se atingir o objetivo traçado.

Desse modo, o trabalho está estruturado em capítulos e os mesmos apresentam uma forma particular de método de pesquisa, sendo que, a mais frequente constitui o método de pesquisa qualitativa.

Assim sendo, o trabalho encontra-se organizado como agora se expõe:

- Capítulo I – Introdução: define o problema e a questão da pesquisa; apresenta o objetivo geral e os objetivos específicos; justifica a importância e a relevância do estudo; e apresenta os métodos de pesquisa utilizados;
- Capítulo II – Desenvolvimento: apresenta e contextualiza o estudo;
- Capítulo III – Revisão da Literatura: procede ao levantamento do atual estado da arte;
- Capítulo IV – Casos de Estudo: realiza uma análise comparativa entre as Autoridades Portuárias de Angola e de Portugal Continental por meio da metodologia de *benchmarking*;
- Capítulo V – Resultados do Estudo: apresenta os resultados alcançados;
- Capítulo VI – Conclusões e Recomendações: expõe as considerações finais.

2. Desenvolvimento

2.1. Enquadramento

2.1.1. Enquadramento Geral

Há mais de dois milénios, o ser humano decidiu dar início, possivelmente, à sua maior e grandiosa empreitada, uma vez que a mesma perdura até aos dias de hoje e até onde é possível prever, apenas terminará com a sua extinção. Essa empreitada designa-se por “conhecimento coletivo”, nasceu na cidade de Alexandria, no então Império de Alexandre “O Grande”, e a sua primeira “casa” é considerada a primeira biblioteca do mundo, devidamente constituída com a sua “garagem”, ou seja, o seu instituto de investigação. (Braga, Pope, & Druyan, 2014)

Entretanto, o século XX, não obstante, se apresentar repleto de progressos e retrocessos, é comumente reconhecido como aquele em que no mais curto espaço de tempo deu causa às maiores evoluções neste domínio. Aliás, exemplo disso mesmo se pode constatar pelas inovações tecnológicas de informação e comunicação que atualmente fazem parte do nosso *modus vivendi* de forma natural. Tais inovações, contribuíram e continuam a contribuir significativamente para que os meios de transportes, sejam eles marítimos, ferroviários, rodoviários e aéreos, evoluam, o que, por sua vez, desencadeia à adaptação das respetivas infraestruturas, neste particular, às portuárias.

Mas, foi a Segunda Guerra Mundial (1939-1945)¹ que acabou por moldar a história da humanidade. Isso sucedeu, pelo facto de o poder económico mundial ter sido conquistado pelos “Aliados”, o que possibilitou a criação de uma nova ordem mundial. Com efeito, fruto dessa reestruturação mundial, adveio a organização internacional mais importante e influente ao nível global, denominada por “ONU - Organização das Nações Unidas”, que congrega as nações mesmo as isolacionistas, no intuito de promover a cooperação internacional em matéria de direito, de proteção e segurança, de desenvolvimento económico e progresso social, de direitos humanos e a realização da paz mundial.²

¹ - Ited Ejiv. (n.d.). A Segunda Guerra Mundial Vista do Espaço Documentário Completo. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=Wg79bCL1hSE>.

² - United Nations. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.un.org/en/index.html>.

Servindo de exemplo, devemos referir que foi durante a segunda metade do século XX, período pós Segunda Guerra Mundial, que a “ONU” definiu como prioridade à descolonização de África³, e não só.

Em consequência, o mundo foi lançado rumo à globalização efetiva.

Assim, sob os auspícios da organização supramencionada, a “ONU”, foi realizada a 1.^a Conferência Internacional, celebrada no ano de 1958, em Genebra, Suíça, qual foram assinadas às Convenções Internacionais sobre o Direito do Mar, instrumentos que vigoraram em Angola até ao ano de 1990 e em Portugal até ao ano de 1997, altura em que foi ratificada a “CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar”, celebrada em 1982, em Montego Bay, Jamaica, resultante da 3.^a Conferência Internacional ocorrida no período de 1973/1982.

Portanto, crê-se que a terminologia “Governação Portuária” nasce nessa época.

Contudo, ao longo dos últimos 70 anos têm surgido alguns fenómenos que têm causado impactos significativos no exercício da Governação Portuária; como por exemplo, se apontam: os operadores marítimos e portuários (suas internacionalizações e fusões); a abertura de novas rotas marítimas; a expansão e reabilitação das infraestruturas e modernização das supraestruturas, tais como, a contentorização que possibilitou alcançar economias de escala e intensificou o clima competitivo do mercado, bem como a interoperabilidade operacional e informacional que tem permitido melhorar a eficiência e eficácia portuária.

Com isso, no cômputo geral, observa-se que o ambiente no “ecossistema” marítimo e portuário está em constante “mutação”, o que de certa forma acaba por exercer uma enorme pressão sobre a Governação Portuária, particularmente para a Governação da Autoridade Portuária, onde recai a responsabilidade de gestão dos portos, o qual é exercido pelo órgão criado para o efeito, designado por “Administração Portuária – AP”.

³ - História da descolonização de África. (2015, December 11). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Hist%C3%B3ria_da_descoloniza%C3%A7%C3%A3o_de_%C3%81frica&oldid=44181837.

Como resultado da evolução gradual que dura há décadas, a responsabilidade económica, social e ambiental dos portos sob a alçada da Administração Portuária, outrora exercida exclusivamente pelas entidades públicas, tem sido repartida para entidades privadas com o curso dos anos.

Mas, note-se, em regra as profundas transformações socioeconómicas que acontecem um pouco por todo o mundo, têm subjacente pelo menos um dos seguintes fatores críticos: as Crises Económicas⁴ (Crises do Petróleo⁵); as Crises Financeiras⁶ (Crises do Capitalismo); e as Crises Migratórias (Crise Migratória na Europa⁷).

Não obstante, atualmente, com 70 anos de existência, a “ONU” continua a desenvolver esforços no sentido de promover o crescimento económico e o desenvolvimento sustentável para o planeta em geral, e, principalmente, para aqueles cujos “Objetivos de Desenvolvimento do Milénio – ODM” ainda não conseguiram alcançar⁸.

De recordar, no entanto, que os “ODM” resultam da “Declaração do Milénio” celebrada no dia 8 de setembro de 2000, e teve o seu término em dezembro de 2015, cujos objetivos eram, tal como ilustrado pela figura que se segue:

Figura 1. Os Oito Objetivos do Desenvolvimento do Milénio – ODM



Fonte: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 2016.

⁴ - Crise económica. (2016, February 16). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_econ%C3%B4mica&oldid=44825033.

⁵ - Crise do petróleo. (2016, February 28). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_do_petr%C3%B3leo&oldid=44936777.

⁶ - Crise financeira. (2015, September 14). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_financeira&oldid=43384492.

⁷ - Crise migratória na Europa. (2016, March 28). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_migrat%C3%B3ria_na_Europa&oldid=45192973.

⁸ - PNUD Brasil - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.pnud.org.br/odm.aspx>.

Com vista a dar continuidade ao seu desiderato, foi aprovado o documento designado por “Transformando Nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, de setembro de 2015, que tem como base os “ODM”; mas o atual foco do trabalho de desenvolvimento são os novos “Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS”⁹:

“Estamos determinados, no espírito da Agenda 2030, a tomar medidas ousadas e transformadoras que se necessitam urgentemente para pôr o mundo em um caminho sustentável e resiliente”. (PNUD, 2016)

Nesse sentido, são consideradas cinco forças de ação como fatores críticos de sucesso, tal como ilustrado pela figura que se segue:

Figura 2. Os Cinco P's da Agenda 2030 – Do Global para o Local



Fonte: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 2016.

⁹ - PNUD Brasil - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.pnud.org.br/ods.aspx>.

E, definidos os seus objetivos, agora denominados abreviadamente por “17 ODS” são, tais como ilustrado pela figura que se segue:

Figura 3. Os Dezassete Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS



Fonte: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 2016.

Porém, África não está de fora; dá o seu contributo através da “União Africana – U.A.”, que inclui a “Nova Parceria para o Desenvolvimento de África – NEPAD”, e as “Comunidades Económicas Regionais – CER”. Para o efeito, foi desenvolvida a “Agenda Africana 2063” que teve o seu início no ano de 2013.¹⁰

Desde então, repare-se, o domínio marítimo e portuário mundial vem sendo alicerçado, ao longo destes 70 anos, por diversos órgãos e entidades nacionais e internacionais, formais e informais, que contribuem direta e/ou indiretamente, e de forma transversal, não só para a sua proteção e segurança, mas também para o seu desenvolvimento e crescimento sustentável.

Por essa razão, existem inúmeros instrumentos institucionais que direta e/ou indiretamente acabam por intervir e/ou influenciar nesse domínio em particular, como também em todos os outros, mas com diferentes níveis de atuação, tais como:

¹⁰ - Home | African Union. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://au.int/>.

- A nível mundial, as “Organizações Intergovernamentais – OI” e “Não-Governamentais – ONG”, Agências especializadas e Instituições internacionais, nomeadamente: a “Organização das Nações Unidas – ONU”, a “Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento – CNUCED”, o “Centro de Comércio Internacional – CCI”, a “Organização Mundial do Comércio – OMC”, a “Organização Internacional do Trabalho – OIT”, o “Fundo Monetário Internacional – FMI”, a “Organização Marítima Internacional – OMI”, a “Organização Mundial das Alfândegas – OMA”, a “Organização Internacional de Hidrografia – OIH”, o “Fórum dos Carregadores Globais – FCG”, e o “Grupo Bancário Mundial – GBM”.
- A nível supranacional, as “Unões Económicas e Políticas”, tais como: a “União Africana – U.A.”, a “União Europeia – U.E.”, o “Tratado Norte Americano de Livre Comércio – T.N.A.L.C.”, e o “Mercado Comum do Sul – MERCOSUL”.
- A nível regional, as “Comissões Regionais – CRs”, as “Comunidades Económicas Regionais – CERs”, os “Mecanismos Regionais – MRs”, e as “Associações Internacionais”, como por exemplo, a “Comissão Económica para África – CEA”, a “Comissão Económica para Europa – CEE”, a “Associação Europeia de Livre Comércio – AELC”, a “Comunidade de Desenvolvimento da África Austral – CDAA”, a “Organização Europeia dos Portos Marítimos – OEPM”, a “Associação Americana das Autoridades Portuárias – AAP”, a “Associação Internacional de Economistas Marítimos – AIEM”, a “Associação Internacional de Portos – AIP”, a “Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa – APLOP”, a “Organização Marítima da África Central e Ocidental – OMACO”, a “Associação de Gestão Portuária de África Oriental e Austral – AGPAOA”, e a “Associação de Gestão Portuária de África Ocidental e Central – AGPAOC”.
- A nível nacional, os “Departamentos Ministeriais” que tutelam a atividade marítimo-portuária, os “Institutos Públicos”, e as “Associações”, tais como, o “Ministério dos Transportes – MINTRANS” de Angola, o “Ministério da Agricultura e do Mar – MAM” de Portugal, o “Instituto Marítimo e Portuário de Angola – IMPA”, o “Instituto de Mobilidade e Transportes – IMT” de Portugal, a “Associação dos Portos

de Angola – APANG”, e a “Associação dos Portos de Portugal – APP”, para o caso de Portugal.

- A nível Local, as “Empresas Portuárias – EP’s”, existentes em Angola, que são: a “EPC – Empresa Portuária de Cabinda, E.P.”, a “EPS – Empresa Portuária de Soyo, E.P.”, a “EPL - Empresa Portuária de Luanda, E.P.”, a “EPA – Empresa Portuária de Amboim, E.P.”, a “EPL - Empresa Portuária de Lobito, E.P.” e a “EPN – Empresa Portuária de Namibe, E.P.”; e as “Administrações Portuárias – AP’s” de Portugal Continental, que são: a “APDL – Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.”, a “APA – Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz, S.A.”, a “APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.”, a “APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.” e a “APS – Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.”.

No caso dos portos de Portugal Continental, devemos referir que o dia 2 de dezembro de 1926 é considerado um marco na história dos seus portos, pois nesse dia foi publicado o primeiro diploma legal que estabeleceu uma política nacional portuária, denominada como a “Lei dos Portos”¹¹.

Alguns anos depois, isto em 1950, surgiram às “Juntas Autónomas dos Portos” que, mais tarde, algumas delas foram transformadas em “Administrações Portuárias”, também criadas com a natureza jurídica de “Instituto Público – I.P.”, dotadas de personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira, e com estatuto de Autoridade Portuária.

Para tal, tinham como responsabilidade económica, social e ambiental, a gestão e exploração dos portos principais de Portugal Continental, enquanto os portos secundários continuavam a ser geridos pelas “Juntas Autónomas dos Portos”, e sob a fiscalização da “Junta Central de Portos”.

¹¹ - Cfr., nesse sentido, a Lei de Portos. Decreto-Lei n.º 12:757, de 2 de dezembro de 1926. Portugal.

Nesse âmbito, foram criadas as seguintes “Administrações Portuárias – AP’s”:

- “APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, I.P.” (20 de julho de 1948);
- “AGPL – Administração Geral do Porto de Lisboa, I.P.” (20 de julho de 1948);
- “APS – Administração do Porto de Sines, I.P.” (14 de dezembro de 1977);
- “APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, I.P.” (1989).

De seguida, isto no dia 10 de julho de 1998, foi publicado um novo diploma legal que atualizou a política nacional portuária, denominada como o “Livro Branco” relativo à “Política Marítimo-Portuária rumo ao século XXI”¹², que veio alterar a natureza jurídica das “Administrações Portuárias” de Portugal Continental até então existentes, para “Sociedades Anónimas de Capitais Exclusivamente Públicos – S.A.”.

Nessa altura, entretanto, foi criada uma nova “Administração Portuária – AP”, isto é, a:

- “APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A.” (3 de novembro de 1998);

Todavia, alguns anos mais tarde foram criadas duas novas “Administrações Portuárias - AP’s”, que são:

- “APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.” (3 de novembro de 2008);
- “APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A.” (3 de novembro de 2008).

Assim sendo, a responsabilidade económica, social e ambiental dos portos principais foi repartida em duas partes; ou seja, a gestão permaneceu sob a alçada das “Administrações Portuárias”, mas a exploração foi transferida para entidades privadas, enquanto os portos secundários continuavam sob gestão direta do Governo, através do “IPTM – Instituto Marítimo-Portuário. I.P.”, criado para o efeito em 2002, reestruturado em 2007 e extinto em 2012, tendo às suas atribuições sido distribuídas para os seguintes órgãos: “Direção-Geral de Política do Mar”; “Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos”; Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I.P.”; “Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.”; e “Docapesca, Portos e Lotas, S.A.”.

¹² - Cfr., nesse sentido, o Livro Branco, “Política marítimo-portuária rumo ao século XXI”. Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/98, de 10 de julho de 1998. Portugal.

Por conseguinte, passou a verificar-se a transferência, por incorporação, entre os portos comerciais e as “Administrações Portuárias” de Portugal Continental, e isso se constata mediante os factos seguintes:

- No ano de 2008, a “Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.” foi criada, por incorporação à “Administração do Porto de Aveiro, S.A.”, que passou a designar-se por “APA – Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz, S.A.”;
- No ano de 2014, os portos comerciais de Faro e de Portimão foram transferidos para a “Administração do Porto de Sines, S.A.”, passando esta a designar-se por “Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.”;
- No ano de 2015, a “Administração do Porto de Viana de Castelo, S.A.” foi transferida para a “Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.”, passando esta a designar-se por “Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.”.

Veja-se que, atualmente, o “SPN – Sistema Portuário Nacional” de Portugal está dividido em dois níveis de interesse nacional, assim constituídos: “Portos Comerciais Principais” e “Portos Comerciais Secundários”. Logo, tendo em conta a importância estratégica, as “Administrações Portuárias” estão inseridas no primeiro nível.

Porém, note-se que, de acordo com a legislação analisada (portuguesa e angolana), é notável o papel exercido pela “Administração Portuária” portuguesa nos portos angolanos e como tal, merece ser aqui recordada, realçada e valorizada. Pois, no período anterior à independência de Angola, se verifica que foram dados os primeiros passos rumo à globalização como se pode observar pelos diplomas legais publicados a partir do ano de 1924 até ao dia da independência de Angola.

Por conseguinte, no período posterior à independência de Angola, mais precisamente, depois do dia 11 de novembro de 1975, procedeu-se aos confiscos e as nacionalizações. Disso, resultou a criação das “Empresas Portuárias” com a natureza jurídica de “Unidades Económicas Estatais – U.E.E.”, que, posteriormente, foram transformadas em “Empresas Públicas – E.P.”, dotadas de personalidade jurídica,

autonomia administrativa, financeira e patrimonial, e com estatuto e poder de “Autoridade Portuária”.

Como tal, não se deixa de reconhecer que os portos angolanos têm vindo a evoluir, não só em termos de infraestruturas e supraestruturas, como também em termos de boa governação portuária, principalmente na última década (2005-2015). Contudo, muito ainda precisa e muito pode ser feito e melhorado.

Prova disso, com efeito, é o facto de ter sido, paulatinamente, implementado um novo modelo de gestão operacional que se designa por “Porto Senhorio” (em inglês, por “*Landlord Port*”), primeiramente, no “Porto de Luanda, E.P.”, no ido ano de 1991, através da concessão da atividade de transferência física de mercadorias efetuada à empresa pública “UNICARGAS, E.P.”; no “Porto do Namibe, E.P.”, porém, isso ocorreu mais tarde, no ano de 2014, através da concessão da atividade de transferência física de mercadorias à empresa privada “SOGESTER, S.A.”; e, mais recentemente, no “Porto do Lobito, E.P.”, em Dezembro de 2014, através da concessão da atividade de transferência física de mercadorias à empresa privada “SOGESTER, S.A.”; no entanto, esta última, não iniciou a sua atividade até a presente data por razões não divulgadas.

Em suma, de forma resumida, devemos aclarar que a adoção desse modelo de gestão significa que a gestão operacional de uma determinada atividade portuária é transferida do domínio público para o domínio privado, através de um instrumento jurídico que se denomina por “Contrato de Concessão”. Mas, note-se, por este meio, permanece sob o domínio público a gestão empresarial, enquanto responsabilidade da “Administração Portuária – AP” que se consubstancia no exercício da respetiva autoridade portuária.

Mas, antes de mais, importa demonstrar a quantidade de portos existentes no mundo, tal como se ilustra de seguida:

Figura 4. Portos Mundiais



Fonte: *FleetMon*, 2016.

Nota. Estão incluídas plataformas marítimas (petrolíferas)

2.1.2. Enquadramento Económico

Nesta sede e para o efeito, recorreremos à equipa técnica de economistas altamente especializados do “Fundo Monetário Internacional – FMI”, agência especializada da “Organização das Nações Unidas”, que elabora periodicamente um relatório denominado por “Perspetiva Económica Mundial – PEM”.

Nesse sentido, a “PEM”¹³ de outubro, revela que:

- O crescimento global projetado para 2015, outrora estimado em 3,6%, será de 3,1%, ou seja, diminuiu 0,2% com relação a anterior previsão;
- A atividade global prevista para o ano de 2016 aumentará, fortalecendo as economias avançadas.

Enquanto que, a PEM¹⁴ de julho, divulgou um crescimento mais modesto nas “Economias em Desenvolvimento” e “Mercados Emergentes” relativamente aos anos anteriores, e um crescimento progressivo nas “Economias Avançadas”. Porém, apurou que durante no ano de 2015 o crescimento mundial diminuiu 0,8% relativamente às previsões, e identifica como principais fatores os seguintes:

- Mudanças climáticas;¹⁵
- Encerramentos portuários;
- Redução das despesas de capital no setor petrolífero.

Desse modo, podemos perceber a importância das condições climáticas, o papel dos portos e a enorme influência, note-se, que o petróleo tem no atual contexto económico mundial, pois para muitos países é o pilar fundamental e base sustentável do comércio quer a nível nacional como internacional. Entretanto, para uma breve análise sobre o contexto económico mundial apresentamos as seguintes ilustrações:

¹³ - IMF World Economic Outlook (WEO): Adjusting to Lower Commodity Prices, October 2015, Table of Contents. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/02/>.

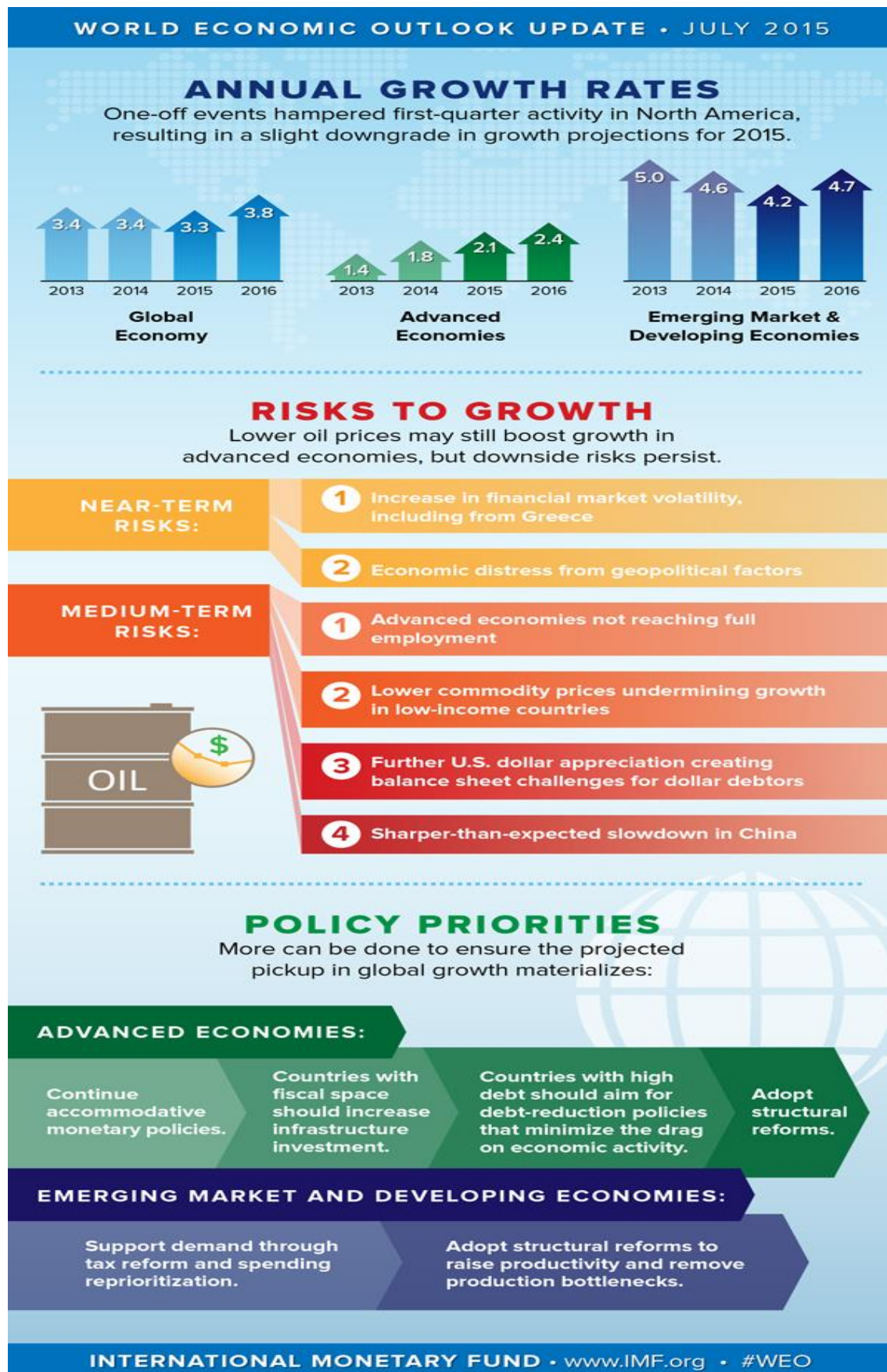
¹⁴ - IMF World Economic Outlook (WEO) Update, July 2015: Slower Growth in Emerging Markets, a Gradual Pickup in Advanced Economies. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/update/02/>.

¹⁵ “A mudança climática põe em causa os ganhos de desenvolvimento” (Ban Ki-moon, *Secretary-General, United Nations*). 36 best quotes from Davos 2016. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/36-best-quotes-of-davos-2016/>.

Tabela 1. Perspetiva Económica Mundial – PEM: Visão Geral
(Valores em percentagem, salvo indicação em contrário)

Descrição	Previsão		Real	
	Anual		Anual	
	2016	2015	2014	2013
1. Economia Mundial	3,8	3,3	3,4	3,3
1.1. Economias Avançadas	2,4	2,1	1,8	1,1
1.1.1. Estados Unidos da América	3,0	2,5	2,4	1,5
1.1.2. Área do Euro	1,7	1,5	0,9	-0,3
1.1.2.1. Alemanha	1,7	1,6	1,6	0,4
1.1.2.2. França	1,5	1,2	0,2	0,7
1.1.2.3. Itália	1,2	0,7	-0,4	-1,7
1.1.2.4. Espanha	2,5	3,1	1,4	-1,2
1.1.2.5. Portugal	0,9	1,6	0,9	-1,1
1.1.3. Japão	1,2	0,8	-0,1	1,6
1.1.4. Reino Unido	2,2	2,4	3,0	1,7
1.1.5. Canadá	2,1	1,5	2,4	2,0
1.1.6. Outras Economias Avançadas	3,1	2,7	2,8	2,2
1.2. Economias em Desenvolvimento e Mercados Emergentes	4,7	4,2	4,6	5,0
1.2.1. Comunidade dos Estados Independentes	1,2	-2,2	1,0	2,2
1.2.1.1. Rússia	0,2	-3,4	0,6	1,3
1.2.1.2. Excluindo Rússia	3,3	0,7	1,9	4,2
1.2.2. Ásia em Desenvolvimento e Emergente	6,4	6,6	6,8	7,0
1.2.2.1. China	6,3	6,8	7,3	7,7
1.2.2.2. Índia	7,5	7,5	7,3	6,9
1.2.2.3. ASEAN-5	5,1	4,7	4,6	5,1
1.2.3. Europa em Desenvolvimento	2,9	2,9	2,8	2,9
1.2.4. América Latina e Caribe	1,7	0,5	1,3	2,9
1.2.4.1. Brasil	0,7	-1,5	0,1	2,7
1.2.4.2. México	3,0	2,4	2,1	1,4
1.2.5. Oriente Médio, África do Norte, Afeganistão, e Paquistão	3,8	2,6	2,7	2,3
1.2.5.1. Arábia Saudita	2,4	2,8	3,5	2,7
1.2.6. África Subsariana	5,1	4,4	5,0	5,2
1.2.6.1. Nigéria	5,0	4,5	6,3	5,4
1.2.6.2. África do Sul	2,1	2,0	1,5	2,2
1.2.6.3. Angola	3,5	3,5	4,8	4,3
1.2.7. Memorandos				
1.2.7.1. União Europeia	1,9	1,9	1,5	0,2
1.2.7.2. Países em Desenvolvimento de Baixa Renda	5,8	4,8	6,0	6,1
1.2.7.3. Médio Oriente e Norte de África	3,8	2,3	2,6	2,1
1.2.7.4. Crescimento Mundial baseado no Mercado Taxas de Câmbio	3,0	2,5	2,7	2,4
2. Volume do Comércio Mundial (bens e serviços)	4,1	3,2	3,3	3,3
2.1. Importação				
2.1.1. Economias Avançadas	4,2	4,0	3,4	2,0
2.1.2. Economias em Desenvolvimento e Mercados Emergentes	4,4	1,3	3,6	5,2
2.2. Exportação				
2.2.1. Economias Avançadas	3,4	3,1	3,4	2,9
2.2.2. Economias em Desenvolvimento e Mercados Emergentes	4,8	3,9	2,9	4,4
3. Preços das Commodities (dólares norte-americanos)				
3.1. Petróleo	-2,4	-46,4	-7,5	-0,9
3.2. Não petrolíferos	-5,1	-16,9	-4,0	-1,2
4. Preços ao Consumidor				
4.1. Economias Avançadas	1,2	0,3	1,4	1,4
4.2. Economias em Desenvolvimento e Mercados Emergentes	5,1	5,6	5,1	5,8
5. London Interbank Offered Rate (percent) - LIBOR				
5.1. Depósitos em Dólares Norte-Americanos (seis meses)	1,2	0,4	0,3	0,4
5.2. Depósitos em Euro (três meses)	0,0	0,0	0,2	0,2
5.3. Depósitos em Ienes Japoneses (seis meses)	0,1	0,1	0,2	0,2

Fonte: Fundo Monetário Internacional – FMI. Adaptado pelo mestrando.



De acordo, com as informações disponibilizadas pelo Interface de Programação de Aplicação designado por “*World Statistics, Version: 1.1.0.0 by Tobias Oliver Khan (T.O.K.)*”, as estatísticas mundiais eram as seguintes, tal como se ilustra de seguida:

Figura 5. Estatísticas Mundiais: População, Ambiente, Energia e Água

Population		Environment	
World Population	7,268,335,036.00	CO2 emissions this year (tons)	9,987,401,913.00
Births this year	352,122,171.00	Desertification this year (he)	34,762,282.80
Deaths this year	172,568,564.00	Forest loss this year (he)	17,092,526.40
Population growth	179,553,607.00		
Energy			
Days to the end of oil		-60,242.81	
Days to the end of gas		820,819.10	
Days to the end of coal		911,989.11	
Water		Food	
Water consumed this year (Mio. L)	1,363,369,688.80	Undernourished people in the world	876,859,442.80
People with no safe drinking water	705,142,212.01	Overweight people in the world	1,612,181,748.50
Deaths because of polluted water	8,237,155.30	Obese people in the world	539,929,227.60
		Deaths because of hunger this year	34,357,696.20

Fonte: *World Statistics, Version: 1.1.0.0 by Tobias Oliver Khan (T.O.K.)*.

Dados extraídos pelo mestrando em dezembro de 2015.

Segundo, a “Perspetiva Económica Africana – PEA”¹⁶, em termos macroeconómicos, prevê o seguinte:

- Que a população africana deve duplicar até 2050;
- Que o “Produto Interno Bruto – PIB”, em África, aumente para 4,5% em 2015 e 5% em 2016, tal como ilustrado pelo gráfico que se segue:

Gráfico 1. Crescimento Económico em África



Fonte: Banco Africano de Desenvolvimento – BAD, (2015).

Nota: (e) estimativas; (p) projeções.

Ainda de acordo com o “PEA” (2015), enquanto se verificarem baixas dos preços do petróleo, a economia angolana terá como consequência a diminuição do seu “PIB - Produto Interno Bruto”, isto porque, o peso do petróleo na economia nacional é significativo, pois corresponde a aproximadamente 40%, tal como ilustrado pela tabela que se segue:

Tabela 2. Impacto da queda do preço do petróleo em países africanos exportadores

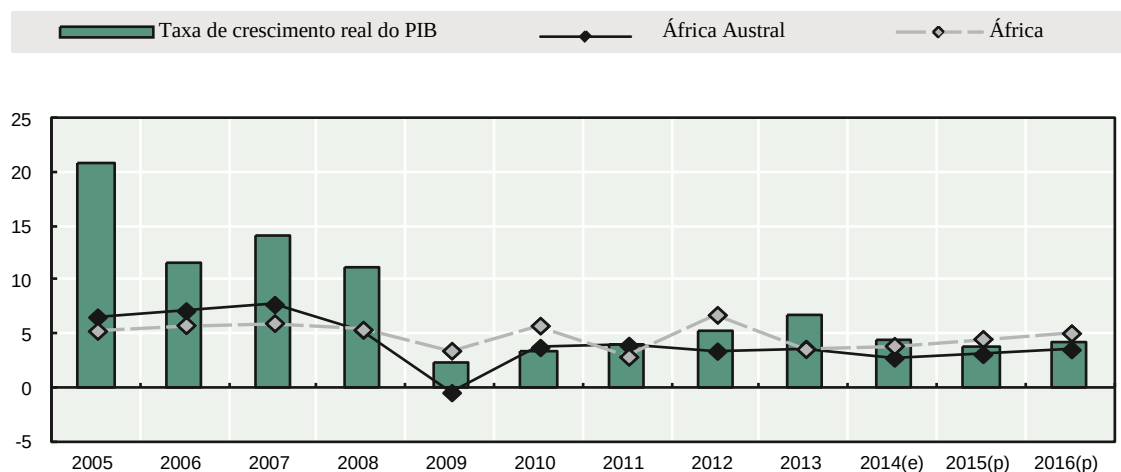
Países exportadores de petróleo*	Peso do petróleo no PIB – % (2013)	Défice de crescimento com uma queda de 25% no preço do petróleo** – % (arredondamento)
Argélia	29.6	1.0
Angola	40.6	2.7
Camarões	7.4	0.6
Chade	27.4	2.3
Congo	58.0	2.6
Guiné Equatorial	74.1	1.5
Gabão	40.0	1.3
Nigéria	32.4	1.4

Fontes: Cálculos dos técnicos do BAD com utilização do Modelo BAD GVAR.

¹⁶ - Homepage. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.africaneconomicoutlook.org/>. Cfr., nesse sentido, Perspetiva Económica Africana: Perspetivas Macroeconómicas em África. 07.07.2015. Disponível em: <http://www.africaneconomicoutlook.org/po/outlook/forecast/>.

Desse modo, prevê que o “PIB” abraque para 3,8% em 2015 e aumente para 4,2% em 2016, tal como ilustrado pelo gráfico e tabelas que se seguem:

Gráfico 2. Taxa de Crescimento Real do PIB



Fontes: BAD, dados das autoridades nacionais; estimativas (e) e previsões com base em cálculos dos autores (p).

Tabela 3. Indicadores Macroeconómicos

	2013	2014(e)	2015(p)	2016(p)
Crescimento real do PIB	6.8	4.5	3.8	4.2
Crescimento real do PIB <i>per capita</i>	3.7	1.4	0.7	1.1
Inflação medida pelo IPC	8.8	7.4	8.0	8.7
Saldo orçamental, em % do PIB	0.3	-2.2	-10.6	-7.7
Conta corrente, em % do PIB	5.8	2.7	-5.9	-2.2

Fontes: Dados das Autoridades Nacionais; estimativas (e) e provisões (p) com base em cálculos dos autores.

Tabela 4. PIB por setor (percentagem do PIB, a preços correntes)

	2009	2013
Agricultura, silvicultura, pesca e caça	6.4	5.4
Dos quais pesca	1.7	1.1
Indústria extrativa	39.7	39.4
Das quais petróleo	39.1	38.5
Indústria transformadora	3.7	4.1
Eletricidade, gás e água	1.1	0.7
Construção	8.2	10.4
Comércio por grosso e a retalho, reparação de veículos, bens de consumo, hotelaria e restauração	9.9	7.1
Dos quais hotelaria e restauração	...	...
Transportes, armazenagem e comunicações	4.8	4.4
Serviços financeiros, imobiliário e serviços às empresas	5.4	3.6
Administração pública e defesa	13.5	17.5
Outros serviços	7.3	7.4
Produto interno bruto a preços básicos/custo dos Fatores	100.0	100.0

Fontes: Dados das autoridades nacionais

Assim, aquele instrumento recomenda reformas estruturais para aumentar a eficiência na distribuição dos recursos e na criação de condições para uma rápida taxa de crescimento económico e de desenvolvimento equitativo no futuro, bem como uma melhor gestão das receitas dos recursos não renováveis, com o objetivo de melhorar a inclusão espacial e criar poupanças para as gerações futuras.

Importa, no entanto, referir, no concernente à economia nacional de Angola, que recorremos à recente publicação do relatório “CPLP em Números 2015”¹⁷, instrumento que disponibiliza indicadores relevantes, certamente capaz de realizar uma breve análise do contexto atual socioeconómico e demográfico do país, tal como ilustrado pelas tabelas que se seguem:

Tabela 5. População de Angola

Indicadores Indicators	Unidade Unit	2011	2012	2013
População residente Resident population	hab. inhab.	17 992 033	18 576 568	19 183 590
População residente na capital Resident population in the capital city	hab. Inhab.	5 046 323	5 159 975	5 278 775
Densidade populacional Population Density	hab./km ² inhab/km ²	14,4	14,9	15,4
Esperança de vida à nascença Life expectancy at birth	anos years	48,5	48,7	48,9
Taxa de natalidade Birth rate	‰	42,9	39,4	39,2
Taxa de mortalidade Mortality rate	‰	23,4	12,6	11,9
Índice Sintético de Fecundidade Total Fertility Rate	N.º No.	6,0	5,8	5,7

Fonte: INE - Instituto Nacional de Estatística de Angola

Tabela 6. Atividade Económica de Angola

Indicadores Indicators	Unidade Unit	2011	2012	2013
Produto Interno Bruto a preços de mercado (nominal) Gross Domestic Product market prices (nominal)	10 ⁶ USD	109 322	124 961	136 866
PIB - Variação em volume GDP - volume change	%	1,9	7,6	4,3
PIB per capita GDP per capita	USD	6 076	6 727	7 134
Taxa de Inflação Inflation rate	%	33,5	6,8	7,0
Taxa de câmbio face ao dólar Exchange rate (national currency/USD)	AOA/USD	95,28	95,83	97,62

Fonte: INE - Instituto Nacional de Estatística de Angola

¹⁷ - www.aplop.org. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.aplop.org/>. Cfr., nesse sentido, CPLP em Números. Junho, 2015. Disponível em: http://www.aplop.org/UserFiles/CPLPNumeros_2015.pdf.

Por sua vez, o “PND – Plano Nacional de Desenvolvimento para 2013-2017”¹⁸, publicado em dezembro de 2012, pelo “Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial do Governo de Angola”, apresenta o desempenho socioeconómico nacional e a evolução da economia internacional no período de 2007-2012. Neste se estabelece o quadro macroeconómico nacional para o período 2013-2017, definem-se os objetivos nacionais de médio e longo prazo, determinam-se as políticas de desenvolvimento de âmbito nacional, setorial e territorial, apresentam-se os projetos estruturantes prioritários, divulgam-se as despesas públicas de desenvolvimento de médio prazo, o financiamento do desenvolvimento nacional e, por último, o seu sistema de monitorização e avaliação.

Segundo o referido documento, o seu propósito é “[...] *dotar o país de uma rede de transportes integrada e adequada aos objetivos de desenvolvimento nacional e regional, no sentido de facilitar o processo de expansão económica e potenciar as políticas territoriais e populacionais*”.

Sendo que, “*Nesse programa nacional insere-se o programa de reabilitação e modernização das principais infraestruturas portuárias, uma vez que a cabotagem marítima, neste caso em Luanda, pode dar um contributo para o descongestionamento do trânsito rodoviário, no sentido em que a sua forte densidade populacional aliada à fragilidade do sistema de transportes públicos de passageiros gera um grave problema de mobilidade*”.

Para tanto, o projeto de reabilitação, expansão e modernização das infra e supraestruturas portuárias é coordenado pelo “Instituto Marítimo e Portuário de Angola – IMPA”, sob o controlo do “Ministério dos Transportes – MINTRANS”.

¹⁸ - Portal do Governo da República de Angola. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.governo.gov.ao/>. Cfr., nesse sentido, Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial: Plano Nacional de Desenvolvimento 2013-2017. Dezembro, 2012. Disponível em: www.governo.gov.ao/download.aspx?id=1264&tipo=publicacao.

2.1.3. Enquadramento Comercial

Para o efeito, recorreremos aos especialistas da “Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento – CNUCD”, órgão da “Assembleia Geral” da “Organização das Nações Unidas” que elabora anualmente um relatório denominado por “Revisão do Transporte Marítimo – RTM”.

Outra importância também deve ser conferida à mais recente publicação da UNCTAD/RMT/2015¹⁹, reveladora do seguinte:

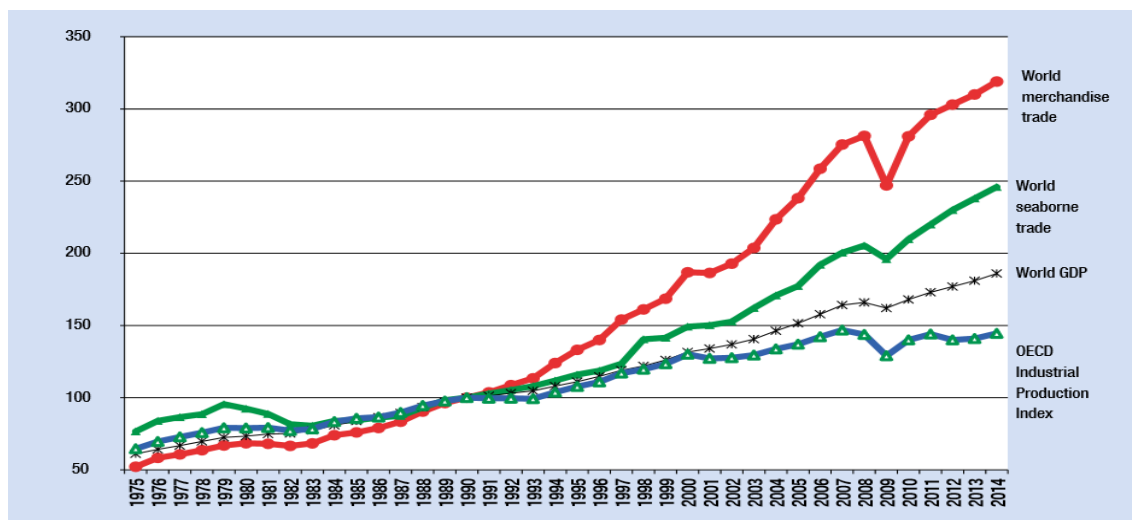
- i. *“No cômputo geral, o crescimento do PIB mundial, o comércio de mercadorias e as remessas por via marítima deverá continuar a um ritmo moderado em 2015”;*
- ii. *“A frota mundial cresceu 3,5 por cento durante os 12 meses de 1 de janeiro de 2015, a menor taxa de crescimento anual em mais de uma década.”;*
- iii. *“Os países em desenvolvimento, especialmente na África e Oceânia, pagam 40 a 70 por cento mais, em média, para o transporte internacional de suas importações de países desenvolvidos.”;*

Por sua vez, da análise realizada ao longo destes 40 anos, tal como ilustrado pelo gráfico que se segue, se verifica o seguinte:

- o ano de 1990 representa um marco histórico, ou seja, o início de um novo ciclo económico mundial;
- o comércio mundial de mercadorias foi o que mais cresceu, apesar de ter sido o indicador com menor crescimento durante o período de 1975-1990 (15 anos), superando assim o crescimento do comércio mundial marítimo;
- o índice de produção industrial da OCDE foi o que menos cresceu, apesar de ter sido o segundo com maior crescimento durante o período de 1975-1990 (15 anos);
- a crise económico-financeira de 2008-2009 teve um impacto devastador na economia mundial;
- o PIB mundial conta com um contributo significativo e sustentável do comércio mundial de mercadorias, realizado pelo modo de transporte marítimo.

¹⁹ - unctad.org | Home. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>. Cfr., nesse sentido, *United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD: Review of Maritime Transport*. New York and Geneva, 2015. Disponível em: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf.

Gráfico 3. O Índice de Produção Industrial da OCDE e índices para o PIB mundial, o comércio de mercadorias e as remessas por via marítima (1975-2014) (ano-base 1990 = 100)



Fontes: UNCTAD secretariat, based on OECD Main Economic Indicators, June 2015; United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2015; LINK Global Economic Outlook, June 2015; UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues; WTO, appendix table A1a, World merchandise exports, production and gross domestic product, 1950–2012; WTO press release 739, 14 April 2015.

Entretanto, curiosamente, “O último relatório dos ODM da ONU mostra que o esforço de 15 anos tem produzido o mais bem-sucedido movimento de combate à pobreza da história”. Efetivamente:

- “Desde 1990, o número de pessoas que vivem em extrema pobreza diminuiu em mais da metade;
- A proporção de pessoas subnutridas nas regiões em desenvolvimento caiu quase pela metade;
- A taxa de matrículas no ensino primário nas regiões em desenvolvimento atingiu 91 por cento, e muito mais meninas estão agora na escola em comparação com 15 anos atrás;
- Ganhos notáveis também foram feitos na luta contra o HIV/AIDS, a malária e a tuberculose;
- A taxa de mortalidade de menores de cinco anos diminuiu em mais da metade, e a mortalidade materna caiu 45 por cento no mundo;
- A meta de reduzir pela metade a proporção de pessoas que não têm acesso a fontes de água potável também foi atendida.”²⁰

²⁰ - PNUD Brasil - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.pnud.org.br/odm.aspx>.

E mais, com base na mais recente publicação da “Organização Mundial do Comércio – OMC”, o “Relatório Mundial do Comércio de 2014”²¹, foram identificadas, na atualidade, quatro tendências que estão a mudar a forma como as economias em desenvolvimento beneficiam da integração económica global, que são:

- “A ascensão económica das economias em desenvolvimento e mercados emergentes;
- A crescente integração da produção global através de cadeias de abastecimentos;
- Os preços mais elevados para os produtos agrícolas e recursos naturais;
- A crescente interdependência da economia mundial”.

Por conta disso, o mencionado relatório divulgou ainda que o crescimento do comércio mundial de mercadorias foi de 2,2% em 2012 e de 2,3% em 2013; mas alerta para o facto de, apesar do crescimento verificado, este apresentar-se inferior à média dos últimos 20 anos (1993-2013) que é de 5,3%, mais ainda, se se tiver em conta os 20 anos anteriores à crise (2008-2009), onde se atingiu os 6%. Paralelamente, considerou que o volume do comércio mundial de mercadorias aumentou 2,1% no primeiro trimestre de 2014 em comparação com o período homólogo; por essa razão, previa um aumento no ano de 2014.

Por seu turno, mais recentemente, os representantes dos transportes marítimos e de logística celebraram o maior acordo comercial do mundo, designado por “TPP – Trans-Pacífico Parceria”, o qual promete eliminar mais de 18.000 tarifas entre 12 das nações mais importantes e de maior crescimento do Pacífico, que juntos são responsáveis por quase 40% do PIB global.²²

Ora, isso demonstra que o comércio internacional marítimo tem vindo a evoluir significativamente. Sendo que, atualmente, a rede de comércio internacional marítimo tem um valor que ronda os 4 biliões de dólares norte-americanos, com milhares de navios que transportam mais de 120 milhões de contentores, de e para mais de 4.500 portos comerciais, anualmente.

²¹ - Cfr., nesse sentido, WTO – World Trade Report: Trade and Development: recent trends and the role of the WTO. 2014. World Trade Organization - Home page. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <https://www.wto.org/>.

²² - News (5 de outubro de 2015). Trans-Pacific Partnership. Lloyd's Loading List - Freight Forwarding and Logistics News with Freight Trade Route Search. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.lloydsloadinglist.com/>.

Com efeito, denota-se que o comércio é realizado por uma rede muito complexa que se estende por todo o mundo, pois integra várias redes modais de transportes, tais como, terrestres, fluviais, marítimas e aéreas, ou seja, por meio de estradas (camiões), caminhos-de-ferro (comboios), corredores fluviais e rotas marítimas (embarcações, navios) e rotas aéreas (aviões), por onde fluem as mercadorias e pessoas através das designadas rotas comerciais.

Num à parte, tem interesse dizer que a primeira rota comercial foi criada há cerca de mil anos, na China, através de uma rede modal de transporte terrestre (cavalos e camelos), de dimensão intercontinental, a qual denominou-se por Rota da Seda. No entanto, as primeiras rotas comerciais marítimas surgiram apenas em 3 de agosto de 1492, em Cadiz, no sul de Espanha, através de uma rede modal de transporte marítimo (navios e embarcações), de dimensão internacional.

Por essa altura, note-se, verificou-se a importância dos principais Portos Comerciais a nível mundial, como por exemplo, os portos de Londres, Paris e Roma. Assim, em 26 de abril de 1956, no Porto de *Newark-Elizabeth*, em Nova Jérсия, América do Norte, *Malcolm McLean*, revolucionou o comércio de mercadorias transportadas por via marítima com a sua inovação em utilizar contentores para acondicionar e uniformizar a carga geral que era transportada. Isto sucedeu, com o objetivo de reduzir custos e aumentar a eficiência e eficácia da operação portuária, atualmente designada como estiva e desestiva.²³

Nos dias de hoje, e segundo Jorge L. Quijano, Administrador Executivo da Autoridade do Canal do Panamá, “[...] o Canal do Panamá está entre os que se revestem da maior importância, pois por ele navegam navios de contentores que movem 95% dos bens fabricados a nível mundial”. Por força disso, tem um papel enorme, pois conecta 1.700 rotas comerciais marítimas entre 160 países. De resto, menciona que no ano fiscal de 2014, alcançou a cifra de 327 milhões de toneladas, uma referência a ter em conta.²⁴

²³ - Só Notícias e Documentários HD. (n.d.). Planeta Humano, A Humanidade Vista do Espaço. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=HeuTFJy4y-o>.

²⁴ - News (5 de outubro de 2015). “*Canal Panama Authority*”. Lloyd’s Loading List - Freight Forwarding and Logistics News with Freight Trade Route Search. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.lloydsloadinglist.com/>.

2.1.4. Enquadramento Económico

Para tal desiderato, o relatório de “Estratégia Marítima Integrada de África 2050”, abreviadamente designado por “Estratégia AIM 2050”²⁵, elaborado pela “Organização Internacional denominada por “União Africana – U.A.”, publicado em 21 de abril de 2012, ofereceu um quadro amplo para a proteção e exploração sustentável do “Domínio Marítimo de África – DMA”, visando a criação e distribuição de riqueza.

Na verdade, constitui um esforço sincronizado à escala real do topo para a base e vice-versa, que visa acima de tudo garantir a estabilidade social, económica e política, e a proteção e segurança no continente africano, atendendo as ameaças e vulnerabilidades dos Estados Africanos, nomeadamente:

- *“O crime transnacional organizado no domínio marítimo (incluindo o branqueamento de capitais, o tráfico ilegal de armas e drogas, a pirataria e assalto à mão armada no alto mar, o roubo de petróleo/roubo de petróleo bruto ambos nas costas africanas, o terrorismo marítimo, o tráfico de órgãos e seres humanos, a clandestinidade de imigrantes e requerentes de asilo que viajam por mar);*
- *A pesca ilegal não declarada e não regulamentada – a pesca IUU e o regime excessivo de pesca, crimes ambientais e pesca INN (incluindo o naufrágio deliberado de navios e derrame de petróleo, bem como a descarga de resíduos tóxicos);*
- *As catástrofes naturais e degradação do meio ambiente marítimo e alterações climáticas;*
- *As comunicações estratégicas e a criminalidade cibernética;*
- *O quadro jurídico vulnerável;*
- *A escassez/má manutenção de instrumentos de ajuda à navegação e levantamentos hidrográficos modernos.”*

²⁵ - 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy | African Union. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://pages.au.int/maritime>. Cfr., nesse sentido, União Africana. Estratégia Marítima Integrada de África 2050. UA, Versão 1.0, 2012. Disponível em: [http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20\(Pt\) 0.pdf](http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20(Pt) 0.pdf).

Veja-se, entretanto, que a “Estratégia AIM 2050” consiste em elaborar planos de longo prazo, abrangentes, concertados e coerentes com múltiplas ações que permitem alcançar os objetivos da “U.A.”, no interesse de melhorar a viabilidade marítima para uma África próspera.

Com efeito, a visão global da “Estratégia AIM 2050” é de promover o aumento da criação de riqueza a partir dos oceanos e mares de África através do desenvolvimento sustentado de uma “Economia Azul” próspera, segundo uma atuação segura e ambientalmente sustentável.

Mas, ressalte-se, a implementação efetiva da “Estratégia AIM 2050” exige uma cooperação reforçada e comprometida com as comunidades locais, os Estados-Membros, as “CERs/MRs”, a “U.A.” e a comunidade internacional.

Por isso mesmo, podemos observar a tendência de alargamento do papel e responsabilidade sob a alçada das “Administrações Portuárias – AP’s”, sabendo que as suas ações de âmbito local e nacional têm também impacto ao nível internacional e, para tanto, devem prestar o seu contributo. Portanto, nessa perspetiva se pode compreender a razão pela qual se tem aliviado às “Administrações Portuárias” de responsabilidades microeconómicas (gestão operacional) para que elas possam atender aos desafios macroeconómicos.

De outro lado, neste lugar devemos dizer que o “Plano Estratégico Nacional de Acessibilidades, Mobilidade e Transportes – PENAMT”²⁶, do “Ministério dos Transportes – MINTRANS” de Angola, demonstra o esforço do Governo em integrar, efetivamente, o espaço económico de nível nacional ao nível regional, de forma a desempenhar o seu papel como membro da “Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral – CDAA” (em inglês, designado por “SADC - Southern Africa Development Community”) e, assim, dar o seu contributo à população africana.

²⁶ - Cfr., nesse sentido, Ministério dos Transportes: Plano Estratégico Nacional de Acessibilidades, Mobilidade e Transportes - PENAMT. Luanda, Angola. 2013.

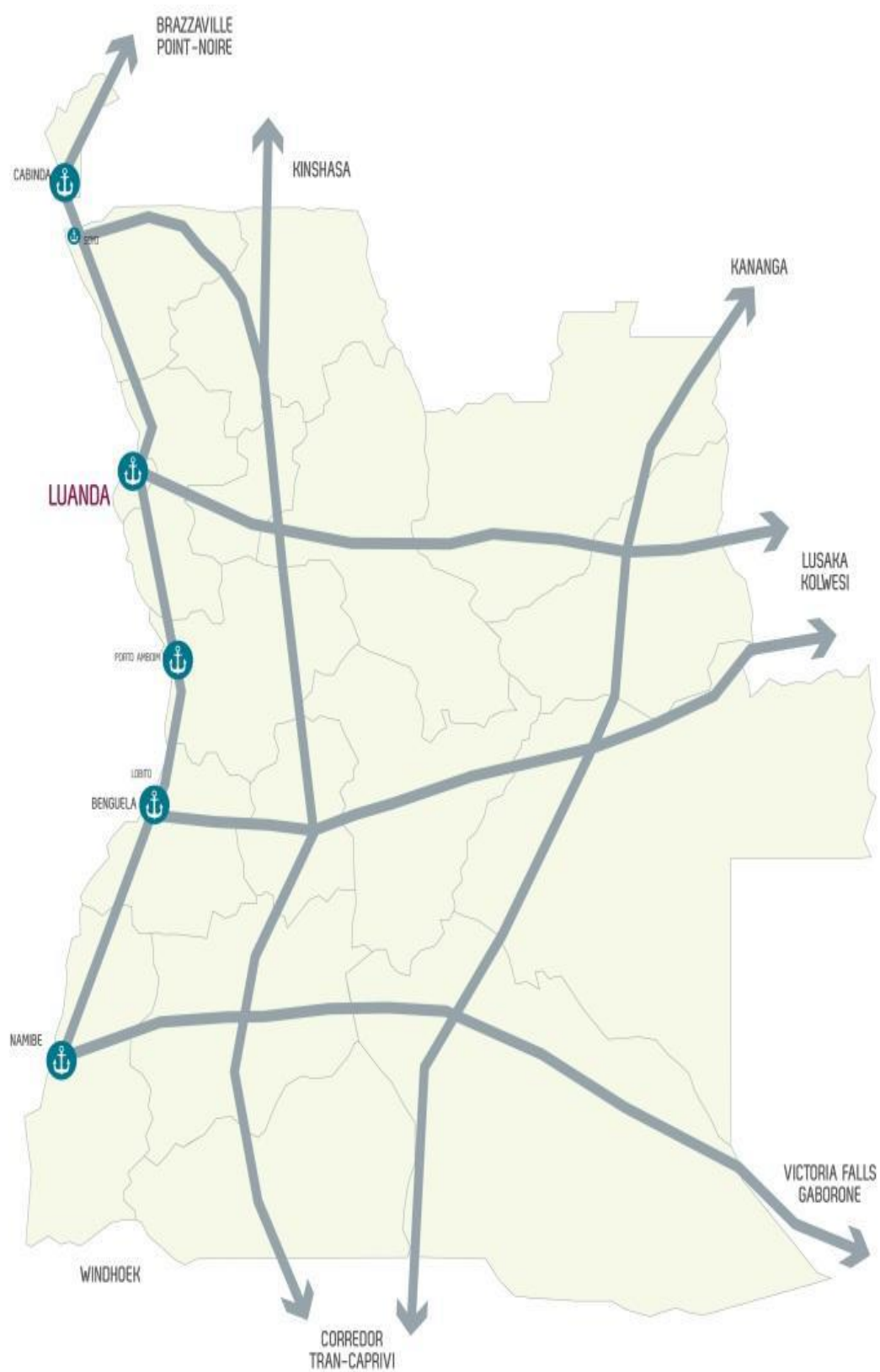
Em razão desse propósito, o “PENAMT” apresenta as quatro redes modais que já se encontram fundamentadas com estudos apropriados, articuladas pelas seguintes redes, que são:

- Rede de Cabotagem do Norte de Angola – RCNA;
- Rede Ferroviária Nacional – RFN;
- Rede Ferroviária Ligeira de Luanda – RFL;
- Rede Nacional de Plataformas Logísticas – RNPL;
- Rede de Portos Nacional – RPN;
- Rede Rodoviária Nacional – RRN;
- Rede Nacional de Autoestradas de Angola – RNAA.

Todas elas, note-se, culminarão na “Rede Integrada de Transportes – RIT”. Nestes termos, sendo o desempenho dos portos considerado o principal fator crítico de sucesso para o crescimento e desenvolvimento de um país costeiro, mais ainda, para um país não costeiro, no que tange a entrada e saída de pessoas e bens com origem e destino ao espaço económico da “CDAA” (SADC), o “PENAMT”, como se vê, projeta integrar as redes de transportes, o que permitirá alargar a zona de influência portuária (*hinterland*) no território nacional e internacional, tendo em atenção os países que fazem fronteira com Angola, designadamente a República do Congo (Brazzaville), a República Democrática do Congo, a Zâmbia, e a Namíbia, onde ganham maior importância os que não possuem costa marítima.

Com esta perspetiva, e para uma melhor noção geográfica sobre os “Corredores de Ligação aos Países Encravados”, apresenta-se a seguinte ilustração:

Figura 6: Mapa dos Corredores de Ligação aos Países Encravados - CLPE



Fonte: Plano Estratégico Nacional de Acessibilidades, Mobilidade e Transportes – PENAMT, Ministério dos Transportes de Angola.

2.2. Enquadramento Setorial da Atividade

2.2.1. Governação Marítima e Portuária

2.2.1.1. Administração Marítima Nacional

O sistema marítimo e portuário angolano desdobra-se em dois níveis, que são: nacional e local.

Assim, o de nível nacional é liderado pela “Autoridade Marítima Nacional”²⁷, enquanto entidade investida de poderes para exercer as funções executivas, consultivas, policiais e de coordenação. Ela está composta pelos seguintes departamentos ministeriais: Transportes; Defesa Nacional; Interior; Ambiente; Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas; Relações Exteriores; Saúde; Petróleo; Justiça; e pelos seguintes órgãos e serviços: Administração Marítima Nacional; Autoridade competente para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias; Sistema Nacional de Vigilância Marítima; e a Guarda Costeira Nacional.

Assim definido, o exercício de poderes de coordenação da “Autoridade Marítima Nacional” constitui uma atribuição do “Ministério dos Transportes”, enquanto responsável pelo “Setor Marítimo e Portuário”. Assim, se confere a responsabilidade de regulação e fiscalização do “Setor Marítimo e Portuário” à entidade sob sua tutela, designada por “Administração Marítima Nacional”²⁸; esta, por sua vez, delega os poderes na sua plenitude à instituição pública designada por “IMPA - Instituto Marítimo e Portuário de Angola - I.P.”²⁹, igualmente tutelado pelo “Ministério dos Transportes”.

Mas devemos também acrescentar, que a “Administração Marítima Nacional” é ainda integrada e apoiada pelas seguintes entidades e serviços: “Capitanias dos Portos”, “Autoridade Nacional Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos”,

²⁷ - Cfr., nesse sentido, o n.º 20 do art.º 3.º, e os art.º 7.º a 10.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

²⁸ - Cfr., nesse sentido, n.º 8 do art.º 3.º e 101.º a 104.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

²⁹ - Cfr., nesse sentido, n.º 46 do art.º 3.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

“Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo”, “Polícia Marítima”, e pelo “Serviço Nacional de Fiscalização Pesqueira e da Aquicultura”³⁰.

No entanto, o nível local é composto pelas seguintes Autoridades:

- Marítima (Capitania de Porto);
- Portuária (Administração Portuária);
- Tributária e Aduaneira (Alfândega);
- Sanidade;
- Migração e Estrangeiros.

Isso, no entanto, não é tudo. Atualmente, o sistema marítimo e portuário nacional é compreendido por:

- Seis “Capitanias de Portos”³¹, cada uma delas com poderes locais de Autoridade Marítima, geridas pelo respetivo Capitão³².
- Seis “Administrações Portuárias”, cada uma delas com poderes locais de Autoridade Portuária, geridas pelo respetivo Conselho de Administração;

A ser assim, a “Autoridade Portuária” é exercida pelo órgão que se designa por “Conselho de Administração”, responsável máximo pela gestão da empresa que tem estatuto jurídico-legal de ente pública e é classificada como de interesse nacional ou estratégico. Isto é particularidade relevante, pois os “Conselhos de Administração”, de “Coordenação e Orientação Estratégica” e da “Comissão Executiva”, são instituídos e destituídos pelo “Titular do Poder Executivo”, ou seja, o “Presidente da República”³³.

Porém, nas restantes empresas públicas, os membros do “Conselho de Administração” são nomeados e exonerados pelo Ministro responsável pelo “Setor

³⁰ - Cfr., nesse sentido, art.º 11.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

³¹ - Cfr., nesse sentido, “Como funciona uma capitania?”, Jornal “Novo Jornal” de 17 de janeiro de 2014. Luanda, Angola.

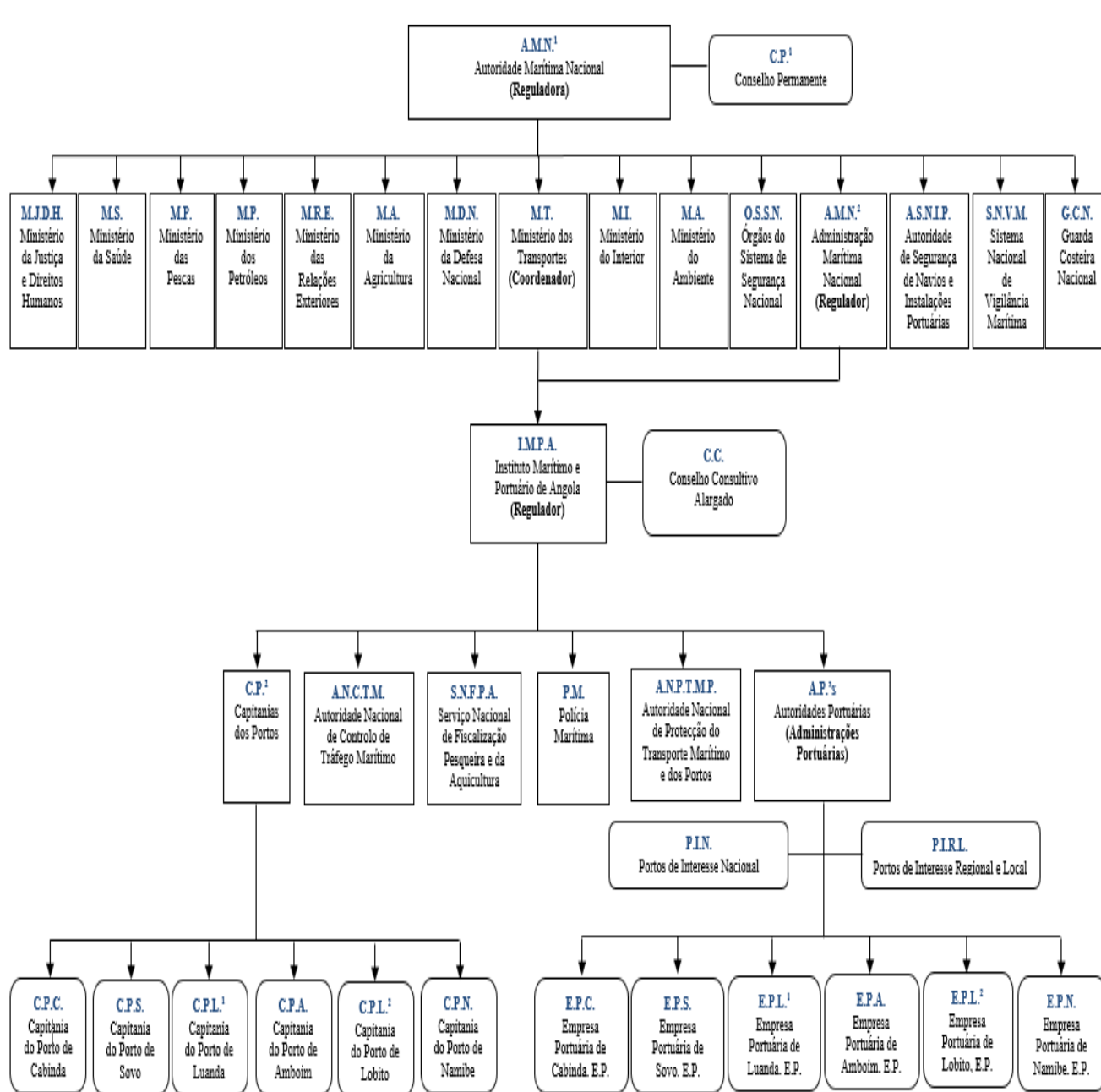
³² - Cfr., nesse sentido, n.º 23 do art.º 3.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

³³ - Cfr., nesse sentido, art.º 13.º e 48.º e n.º 2 do artigo 46.º da Lei de Bases do Setor Empresarial Público - Lei n.º 11/13 de 3 de Setembro. Luanda, Angola.

Empresarial Público”, no caso, pelo “Ministro da Economia”, mediante proposta do Ministro que tutela o setor da atividade, neste caso, o “Ministro dos Transportes”³⁴.

Entretanto, para uma melhor compreensão sobre a organização da Administração Marítima e Portuária de Angola, apresenta-se a seguinte ilustração:

Figura 7. Modelo de Organograma da “Administração Marítimo-Portuária” – 2012



Fonte: Diário da República de Angola - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto: Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas. Elaborado pelo mestrando.

³⁴ - Cfr., nesse sentido, n.º 3 do art.º 46.º da Lei de Bases do Setor Empresarial Público - Lei n.º 11/13 de 3 de Setembro. Luanda, Angola.

Passando a outro ângulo da nossa abordagem, falemos dos portos de interesse nacional. Ora, atendendo que são os portos comerciais geridos pelas “Administrações Portuárias” que têm adotado o modelo de gestão portuária de “Porto Senhorio”, bem se vê que eles constituem foco do presente trabalho.

No tocante a isso, os portos de Angola encontram-se classificados em dois grupos: os de interesse nacional e os de interesse regional e local³⁵. O primeiro compreende os portos comerciais que são geridos pelas “Administrações Portuárias”³⁶, e seguem o modelo de gestão denominado por “Porto Senhorio”; enquanto o segundo, diz respeito aos portos de pesca, bem assim os portos e as infraestruturas de navegação de recreio e de desporto.

O atual modelo de gestão portuária denominado por “Porto Senhorio”, vem estipulado na “Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas”, publicado em 2012³⁷, que introduz no ordenamento jurídico do setor marítimo e portuário várias disposições legais que formalizam a liberalização das atividades portuárias, possibilitando assim a participação da iniciativa privada, ou seja, a privatização destes serviços.

A efetiva implementação do modelo de gestão portuária “Porto Senhorio”, está relativamente consolidada nos portos comerciais de Angola, como se poderá observar mais adiante, tendo em conta os “Contratos de Concessões”³⁸ celebrados que abrangem os serviços públicos³⁹, o uso privativo do domínio público⁴⁰, e as obras públicas⁴¹.

³⁵ - Cfr., nesse sentido, o art.º 106.º e 110.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

³⁶ - Cfr., nesse sentido, o n.º 22 do art.º 3.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

³⁷ - Cfr., nesse sentido, art.º 107.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto. Luanda, Angola.

³⁸ - O contrato de concessão é um contrato através do qual uma entidade pública concede a uma entidade privada, o direito de financiar, construir, e explorar a infraestrutura e supraestrutura, em regime de serviço público, por um dado período de tempo, findo o qual a infraestrutura e supraestrutura são transferidas para a entidade pública.

³⁹ - A concessão de serviços públicos atribui à entidade privada o direito de prestar um serviço ou exercer uma atividade de interesse público.

⁴⁰ - A concessão de uso privativo do domínio público atribui à entidade privada o direito de usar uma parcela dominial para seu próprio interesse, desde que este coincida com o interesse público.

⁴¹ - A concessão de obras públicas atribui à entidade privada o direito de exploração, uma vez que a construção da mesma é da sua responsabilidade.

Contudo, para uma melhor perceção do sistema portuário de Angola, tanto a nível local como nacional, apresenta-se a seguinte ilustração:

Figura 8: Mapa da Rede de Portos Nacionais - RPN



Fonte: Plano Estratégico Nacional de Acessibilidades, Mobilidade e Transportes – PENAMT, Ministério dos Transportes de Angola.

E, para a devida visão da localização geográfica de Angola, apresenta-se a seguinte ilustração:

Figura 9: Globo da Localização Geográfica de Angola



Fonte: Google Earth Pro, Fevereiro 2016.

2.2.2. A evolução dos portos, sua governação e papel

2.2.2.1. Breve História

Durante séculos, as trocas comerciais feitas através dos portos de Angola, nomeadamente, o porto de Cabinda na província de Cabinda, os portos de Nóqui e Soyo na província de Zaire, os portos de Ambriz e N’Zeto na província de Bengo, o porto de Luanda na província de Luanda, o porto de Amboim na província de Kwanza Sul, o porto de Lobito na província de Benguela, e o porto de Moçâmedes (Namibe) na província de Namibe, baseavam-se essencialmente na importação de bens (alimentares, especiarias e vestuários) e exportação de pessoas (escravos) e recursos naturais.

Felizmente, com a abolição da escravidão, no final do século XIX, o ser humano deixou de ser considerado uma “*commodity*”.

Atualmente, na perspetiva portuária, se denota que a balança comercial nacional é gerida tendo em conta, por um lado, a inexistência de produção nacional significativa de diferentes bens e equipamentos, fazendo com que a importação continue a aumentar de forma a suprir as necessidades do mercado; e por outro, a existência de recursos naturais, muito embora se reconheça que a diversificação da economia real não seja na prática, uma prioridade nas políticas adotadas pelo poder executivo, demonstrando isso que a exportação continua a registar a preferência pelos recursos naturais.

No entanto, dada a recente chegada de turistas pela via marítima e, tendo em conta o enorme potencial dessa atividade em Angola, prevê-se que ela venha a evoluir cada vez mais.

Para lá disso, importa referir que os arquivos históricos do “Porto de Luanda, E.P.”, fazem ver que “[...] *a chegada de Paulo Dias de Novais a Angola, por mar, no século XVI, mais concretamente no ano de 1560, despoletou a necessidade de se criarem infraestruturas adequadas para facilitar a transferência de pessoas e bens dos navios e embarcações (mar) para as instalações apropriadas (terra), o que passou a designar-se simplesmente por “porto”, ou seja, a porta de entrada e saída de pessoas e bens.*”⁴²

⁴² - Cfr., nesse sentido, Empresa Portuária de Luanda: Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2013. Luanda, Angola. 2014.

Alguns séculos mais tarde, em 1844, o porto de Luanda foi alvo de obras de expansão, tendo-se construído um cais para pequenas embarcações, na localidade denominada por “Portas do Mar”, que de seguida foi aberto ao comércio exterior.

Com isto, em 1886, o porto de Luanda registou um célere desenvolvimento e crescimento económico, pelo facto de ter interligado a infraestrutura portuária à ferroviária, atendendo a construção do “Caminho de Ferro de Ambaca”, atualmente, “CFL – Caminho de Ferro de Luanda, E.P.”.

Anos depois, em 1910, foi criado um fundo especial para a construção de um novo cais para o porto de Luanda, fruto do seu papel como o principal porto do país. Mas, somente, foi realizado em 1912, com a sua localização na zona da “Ilha de Luanda” e destinava-se a embarcações de grande calado.

Porém, em 1941 o porto de Luanda foi alvo de obras de modernização e expansão, tendo sido equipado com guindastes modernos e, desde então, o estatuto de principal porto comercial do país passou a pertencer a este até aos dias de hoje.

Entretanto, os arquivos históricos do “Porto de Namibe, E.P.”, permitem recordar que “[...] após os estudos da costa e dos sertões da região, iniciados em 1839, pelo então Governador-Geral da Província de Angola, Manuel Eleutério Malheiros, este determinou em fevereiro de 1840 que se erguesse um forte na baía de Moçâmedes, acabando por ser concluído em 1844, época de começo efectivo da ocupação militar. O referido forte foi oficialmente denominado por “Forte de São Fernando”, em 12 de junho de 1849, pelo Governador-Geral do Ministério do Ultramar, em Lisboa. Nesse mesmo ano, foi fundada a Cidade de Moçâmedes, daí resultando o terceiro porto comercial de Angola.”.⁴³

Segundo, as referências históricas, este foi o primeiro testemunho material da ocupação de Moçâmedes, autenticado pelo pacto de amizade e de comércio de 14 de agosto de 1840, entre o representante do Governo-Geral e os Sobas distritais, os quais foram legitimamente incumbidos da superior ingerência da Administração Local.

⁴³ - Cfr., nesse sentido, Empresa Portuária de Namibe: Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2009. Luanda, Angola. 2010.

Tempos depois, devido ao constante crescimento populacional e de forma a suprir às necessidades daí resultantes, o Governo resolveu melhorar as infraestruturas do “Porto de Moçâmedes” (Namibe), dotando-o com um maior cais acostável com ligação à linha férrea do “CFM – Caminho de Ferro de Moçâmedes” com 765 km para o interior.

Assim, em outubro de 1952, foi construído um cais acostável com 380 metros de comprimento, cuja empreitada ficou a cargo das empresas espanholas reunidas “*Companhia de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo*” e “*Cobiertos e Tejados*”, inaugurada em 24 de junho de 1954; em janeiro de 1958, passou a ter um cais acostável com 775 metros de comprimento e, em 1962, o cais acostável alcançou os 875 metros de comprimento, com fundos de -10,5 m ZH.

Por sua vez, em 1967, foi concluída a construção de um novo terminal para o “Porto de Moçâmedes” (Namibe), na altura, denominado como “Terminal Mineraleiro Salazar”.

Ora, como já se fez ver, desde o ano de 1875, que os portos passaram a servir para importar, sobretudo especiarias e bens alimentares e exportar recursos minerais e naturais, tais como, o ferro, o cobre, etc.; a madeira, o cacau e o café, etc.

Mas, note-se, na época o “Porto de Ambriz” era considerado o principal porto do país.

Contudo, deve-se ter em conta que durante a década de 1920, a empresa inglesa “*Pauling & Company, Ltd.*”⁴⁴ construiu o “Porto de Lobito” (1921-1928). Com a assinatura do “Tratado de Luanda”, no ano de 1927, o referido porto foi ampliado e transformado numa verdadeira infraestrutura portuária. Para tal, e de forma a garantir a sua administração e gestão, foi criado um órgão específico com poderes de administração e gestão própria e autonomia financeira, enquanto os outros portos continuavam a ser administrados e geridos pelas Alfândegas e Capitánias locais.

⁴⁴ - Porto do Lobito recupera posição estratégica na região - Economia - Angola Press - ANGOP. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from http://www.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2015/3/15/Porto-Lobito-recupera-posicao-estrategica-regiao,470fa7a0-73f7-4d51-9820-a9fa4ec4bff3.html.

Curiosamente, tem também interesse dizer que a necessidade dessa infraestrutura portuária advém da construção dos “CFB – Caminhos de Ferro de Benguela” que teve lugar alguns anos antes, em 1 de março de 1903, cujo objetivo se vislumbra como o de integrar as redes modais de transportes, com vista a garantir a intermodalidade operacional.

Em consequência, o “Porto de Lobito” passou assim a ser considerado o maior e principal porto do país e o mais importante do continente africano, pois servia como terminal de cargas provenientes do interior do território angolano (produtos agrícolas), bem como dos países vizinhos (minérios).

No ano de 1930, entretanto, o “Porto de Cabinda”, adquire o estatuto de porto madeireiro, devido à exploração da floresta do Maiombe, provocando um aumento significativo das exportações, sobretudo de madeira, mas também de café, de cacau e de oleaginosas.

Contudo, em 1970, devido ao crescimento e desenvolvimento dos portos de Angola, o regime jurídico disposto para o Ultramar sentiu a necessidade de regular a expansão das áreas terrestres portuárias, assim, procedeu-se à definição das áreas de jurisdição e das zonas portuárias em que as respetivas “Administrações Portuárias – AP’s” exerciam o seu poder.⁴⁵

Porém, como se sabe, no dia 11 de novembro de 1975, Angola tornou-se independente, o que despoletou profundas reestruturações no domínio político, económico e social. Contudo, apesar de tal feito histórico, nos anos seguintes, o País viveu um longo período de guerra civil (1975-2002), ou seja, 27 anos.

Nesse contexto, para melhor compreensão e enquadramento sobre a evolução referente às infraestruturas e supraestruturas ferroviárias e portuárias, ilustramos mediante a tabela que se segue:

⁴⁵ - Cfr., nesse sentido, o Decreto n.º 412/70 de 26 de agosto. Revogada pela Lei do Domínio Portuário, Lei n.º 9/98 de 18 de setembro. Luanda, Angola.

Tabela 7: Evolução das Infra e Supraestruturas Ferroviárias e Portuárias de Angola

Portos Comerciais	Anos / Datas	Obras Públicas Ferroviárias	Obras Públicas Portuárias	Entidades Governamentais Intervenientes	Entidades Privadas Intervenientes
Porto de Luanda (Luanda)	25.01.1576 - 25.01.2016	Fundação da Cidade de Luanda 440 Anos		Portugal	Paulo Dias de Novais
	1560		Construção de Infraestrutura Portuária	Portugal	
	1840 - 1844		Expansão da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Portuária	Portugal	
	1848	Investigação e Desenvolvimento (Projeto) Caminhos de Ferro de Calumbo (CFL) Troço: Luanda – Calumbo		Portugal	Pompílio Pompeu de Carpo
	1874	Caminhos de Ferro de Calumbo (CFL) Troço: Luanda – Calumbo			
	1886 - 1888	Construção Caminhos de Ferro de Ambaca (CFL) Data Oficial: 31.10.1888 – 128 Anos (2016)		Portugal	
	1912		Construção de Infraestrutura Portuária (cais de acostagem)	Portugal	
	1941 - 1945		Expansão da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Portuária	Portugal + Holanda + Reino Unido	- <i>Anglo-Dutch Engineering and Harbour Works Co. Ltd.</i>
	15.06.1945 - 15.06.2016	Data Oficial do Porto de Luanda 71 Anos			
Porto de Lobito (Benguela)	1843 - 1905	Fundação da Cidade de Lobito 62 Anos		Portugal	D. Maria II
	1847		Construção de Infraestrutura Portuária	Portugal	
	1893 - 1899	Construção da Infraestrutura Ferroviária: Caminhos de Ferro de Benguela - CFB Troço: Catumbela - Benguela		Portugal	
	1902 - 1929	Extensão da Infraestrutura Ferroviária: Caminhos de Ferro de Benguela - CFB Troço: Lobito (Porto) – Luau Contrato de Concessão: 99 Anos	Expansão da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Portuária	Portugal	Cecil Rhodes Robert Williams
	1905 - 2016	Refundação da Cidade de Lobito 111 Anos + 62 Anos = 173 Anos		Portugal	
	1920 - 31.01.1928		Expansão da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Portuária	Portugal + Reino Unido	- <i>Pauling & Company, Ltd.</i>
	24.03.1928 - 24.03.2016	Data Oficial do Porto de Lobito 88 Anos			
	1930 - 1943		Construção de Infraestrutura Portuária (cais de acostagem)	Portugal + Alemanha	- <i>Gruen & Bilfinger, A.G.</i>
	2008 - 2016	Reabilitação da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Ferroviária: Caminhos de Ferro de Benguela – CFB Troço: Lobito – Luau (1.350 km)	Expansão da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Portuária	Angola + China	- <i>CHEC - China Harbour Engineering Company, Ltd.</i> - <i>CR20 – China Railway 20, Ltd.</i>

Porto de Moçâmedes (Namibe)	1785	Início de Exploração da Província		Portugal	
	1840 - 1985	Fundação da Cidade de Moçâmedes 145 Anos		Portugal	
	1840 - 1844		Construção de Infraestrutura Portuária	Portugal	
	1905	Construção da Infraestrutura Ferroviária: Caminhos de Ferro de Moçâmedes - CFM Troço: Moçâmedes – Huíla (249 Km - 600 mm bitola estreita)			
	1950 - 1961	Recalibração da Infraestrutura Ferroviária: Caminhos de Ferro de Moçâmedes - CFM Troço: Moçâmedes – Huíla (249 Km – 1.067 mm bitola)			
	1952 - 1962		Construção de Infraestrutura Portuária (cais de acostagem)	Portugal + Espanha	- MZOV - <i>Compañía del Ferrocarril de Medina a Zamora y de Orense a Vigo</i> - <i>Cubiertas y Tejados</i>
	1957		Expansão da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Portuária	Portugal	
	24.05.1957 - 24.05.2016	Data Oficial do Porto de Namibe 59 Anos			
	1967 - 1973	Extensão da Infraestrutura Ferroviária: Caminhos de Ferro de Moçâmedes - CFM Troço: Moçâmedes – Huíla (300 km – 1.067 mm bitola)	Construção de Infraestrutura Portuária (Terminal Mineraleiro do Saco Mar)	Portugal + Alemanha + Dinamarca	- <i>Compania Mineira do Lobito</i> - <i>Krupp, A.G.</i> - <i>SETH</i>
	1985 - 2016	Refundação da Cidade de Namibe 31 Anos + 145 Anos = 176 Anos		Angola	
	2006 - 2014	Reabilitação da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Ferroviária: Caminhos de Ferro de Moçâmedes – CFM Troço: Moçâmedes – Menongue (860 km – 1.067 mm bitola)		Angola + China + Índia	- <i>CR20 – China Railway 20, Ltd.</i> - <i>CNR – Dalian Locomotive and Rolling Stock Company. Ltd.</i> - <i>UTES – The Infrastructure People, Ltd.</i>
	2008 - 2016		Expansão da Infraestrutura e Modernização da Supraestrutura Portuária	Angola + Japão	- <i>Toa Corporation, Ltd.</i>

Fonte: Wikipédia, 2016. Elaborado pelo mestrando.

Portanto, como se pode observar pela tabela acima apresentada, no que diz respeito aos portos de Angola, primeiro foram estes construídos e, só depois, nasceram os caminhos-de-ferro com terminal no respetivo porto, interligando assim os dois modos de transporte (marítimo e ferroviário).

Assim sendo, se pode verificar que o investimento privado surge, primeiro, no “Porto de Lobito”, no ano de 1920; depois, no “Porto de Luanda” no ano de 1941; e mais tarde, no “Porto de Moçâmedes” (Namibe), mais precisamente no ano de 1952.

Posto isto, e voltando ao período pós-independência nacional, importa referir que no ano de 1976 surgiu o primeiro instrumento jurídico, com enorme influência nestas matérias, e aqui falamos da “Lei da Política Económica de Resistência”⁴⁶, que estabeleceu as bases gerais para a nacionalização, confisco e ocupação da gestão das empresas e outros bens, integrando-as em três setores económicos: as “U.E.E. – Unidades Económicas Estatais”, as “Cooperativas” e as “Empresas Privadas”.

Com isto, os portos de Angola foram nacionalizados, ou seja, o património passou a ser considerado como propriedade estatal, sendo convertidos em “U.E.E. – Unidades Económicas Estatais”, e designados abreviadamente por “Empresas Estatais”.

Portanto, a tomada das empresas portuárias pelo Governo foi assegurada mediante os órgãos do Governo, de âmbito nacional, que correspondiam ao “Ministério dos Transportes e Telecomunicações”, responsável pelo controlo, e à “Comissão Coordenadora de Rumo de Atividade Nacional”, responsável pela administração. Já no âmbito provincial, tais atividades eram regidas pela “Comissão Coordenadora de Rumo de Atividade Provincial”, responsável pela administração; e no âmbito local, mediante o órgão da empresa designado por “Delegado do Governo”, enquanto representante do Estado e responsável pela supervisão da gestão.

Assim, as disposições legais mais relevantes que servem de base para as empresas estatais contemplaram os órgãos das empresas, tais como, o “Delegado do Governo” (órgão de supervisão da gestão), a “Comissão de Gestão” (órgão de gestão), a “Assembleia de Trabalhadores” (órgão de consulta).

Deste modo, se verificou que a responsabilidade de administração da empresa ficou cometida aos órgãos do Governo, cabendo às “Comissões Coordenadoras de Rumo de Atividade”, as competências no âmbito provincial e nacional. Já a “Comissão de Gestão” competiu, apenas, a responsabilidade pela gestão da empresa.

Logo, se denota que a gestão empresarial adotou o modelo organizacional de “Comissão de Gestão”, tal como se ilustra de seguida:

⁴⁶ - Cfr., nesse sentido, a Lei n.º 3/76 de 3 de março - Revogada pela Lei n.º 17/77 de 15 de setembro. Luanda, Angola.

Figura 10. Modelo de Organograma de “Comissão de Gestão” – 1976



Fonte: Diário da República de Angola - Lei n.º 3/76 de 3 de março: Política Económica de Resistência.

Elaborado pelo mestrando.

Desta maneira, a gestão operacional portuária enquadra-se no modelo de “Porto Serviço” (*Service Port*), tendo em conta a predominância do agente público na atividade portuária.

Porém, um ano depois, em 1977, o regime jurídico é derogado pela “Lei de Organização e Gestão das Empresas Estatais”⁴⁷, alterando a parte relativa à “Gestão das Empresas Estatais”, que se consubstanciou na substituição da forma de “Direção Coletiva”, então exercida através da “Comissão de Gestão”, pela “Direção Pessoal”, que passa a ser exercida pelo “Diretor Geral”.

Com isto, foram estipulados os princípios gerais que serviram de base para as empresas estatais, tais como, o conceito (propriedade do povo), a situação jurídica e financeira (personalidade e capacidade jurídica, independência económica, autonomia administrativa e financeira), a subordinação (governo), o direito aplicável (leis, estatutos e regulamentos), e o seu âmbito (nacional, regional, local).

Portanto, a intervenção do Governo nas empresas estatais portuárias foi assegurada mediante os órgãos do Governo. A nível nacional, cabia ao “Ministério dos Transportes”, ao “Ministério das Finanças”, e a “Comissão Nacional do Plano”, serem os responsáveis pelo controlo. No plano regional, a tarefa era assegurada pela “Comissão Regional do Plano”, igualmente responsável pelo controlo. Por último, na dimensão local, cabia tal desempenho ao órgão da empresa com autoridade máxima, designado por “Direção Geral”, enquanto representante do Governo e responsável pela administração e gestão.

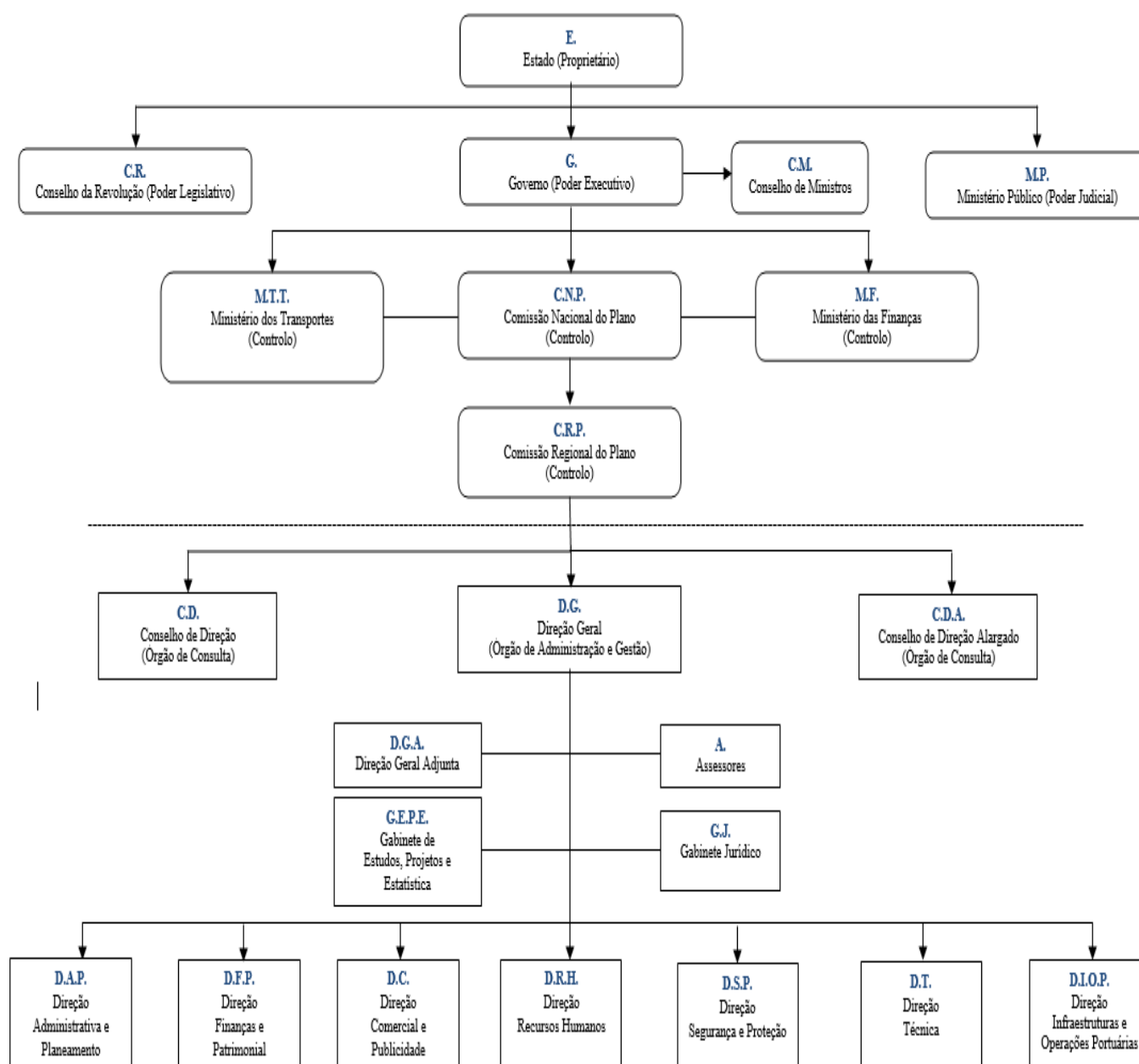
Assim, ocorreu uma alteração às disposições legais que passaram a contemplar como órgãos da empresa, a “Direção Geral” (órgão de administração e gestão), a “Direção Geral Adjunta” e os “Assessores” (órgãos de apoio), o “Conselho de Direção” (órgão de consulta), e o “Conselho de Direção Alargado” (órgão de consulta alargado).

⁴⁷ - Cfr., nesse sentido, a Lei n.º 17/77 de 7 de outubro - Revogada pela Lei n.º 11/88 de 9 de julho. Luanda, Angola.

Desse modo, se verificou que a responsabilidade de administração da empresa foi transferida do órgão do Governo para o órgão da empresa, designado por “Direção Geral”, passando assim a acumular com a responsabilidade de gestão.

Logo, se constata que a gestão empresarial passou a assentar no modelo organizacional de “Direção Geral”, tal como se ilustra de seguida:

Figura 11. Modelo de Organograma de “Direção Geral” – 1977



Fonte: Diário da República de Angola - Lei n.º 17/77 de 7 de outubro: Organização e Gestão das Empresas Estatais. Elaborado pelo mestrando.

Neste contexto, a gestão operacional portuária continuou a enquadrar-se no modelo de “Porto Serviço” (*Service Port*), dada a predominância do agente público na atividade portuária.

Todavia, onze anos depois, em 1988, o regime jurídico até então vigente, foi revogado pela “Lei das Empresas Estatais”⁴⁸, no sentido de melhorar as condições de gestão e aumentar a sua autonomia.

A partir daqui a intervenção do Governo nas empresas estatais portuárias começou a ser assegurada mediante os órgãos do Governo. No plano nacional, as competências para essa finalidade foram entregues ao “Ministério dos Transportes e Telecomunicações” e ao “Ministério das Finanças”, responsáveis pelo controlo. A nível local, já tais competências couberam ao órgão da empresa designado por “Conselho de Administração”, enquanto representante do Governo e responsável pela administração.

Junto a isso, algumas disposições legais foram alteradas, reajustadas e depois incrementadas, tais como, os princípios de organização e gestão (planeamento, autonomia de gestão, autonomia financeira, rentabilidade económica, emulação socialista, liberdade de associação). Em consequência, os órgãos da empresa passam a ser: o “Conselho de Administração” (órgão de administração), a “Direção Geral” (órgão de gestão), o “Conselho de Direção” (órgão de consulta), e o “Conselho de Fiscalização” (órgão de fiscalização).

Convém, no entanto, realçar a particularidade de as empresas estatais por aquela altura, poderem associar-se a outras entidades nacionais ou estrangeiras, bem como, foi permitido estabelecer mecanismos de cooperação mediante o instrumento jurídico designado por “contratos”.

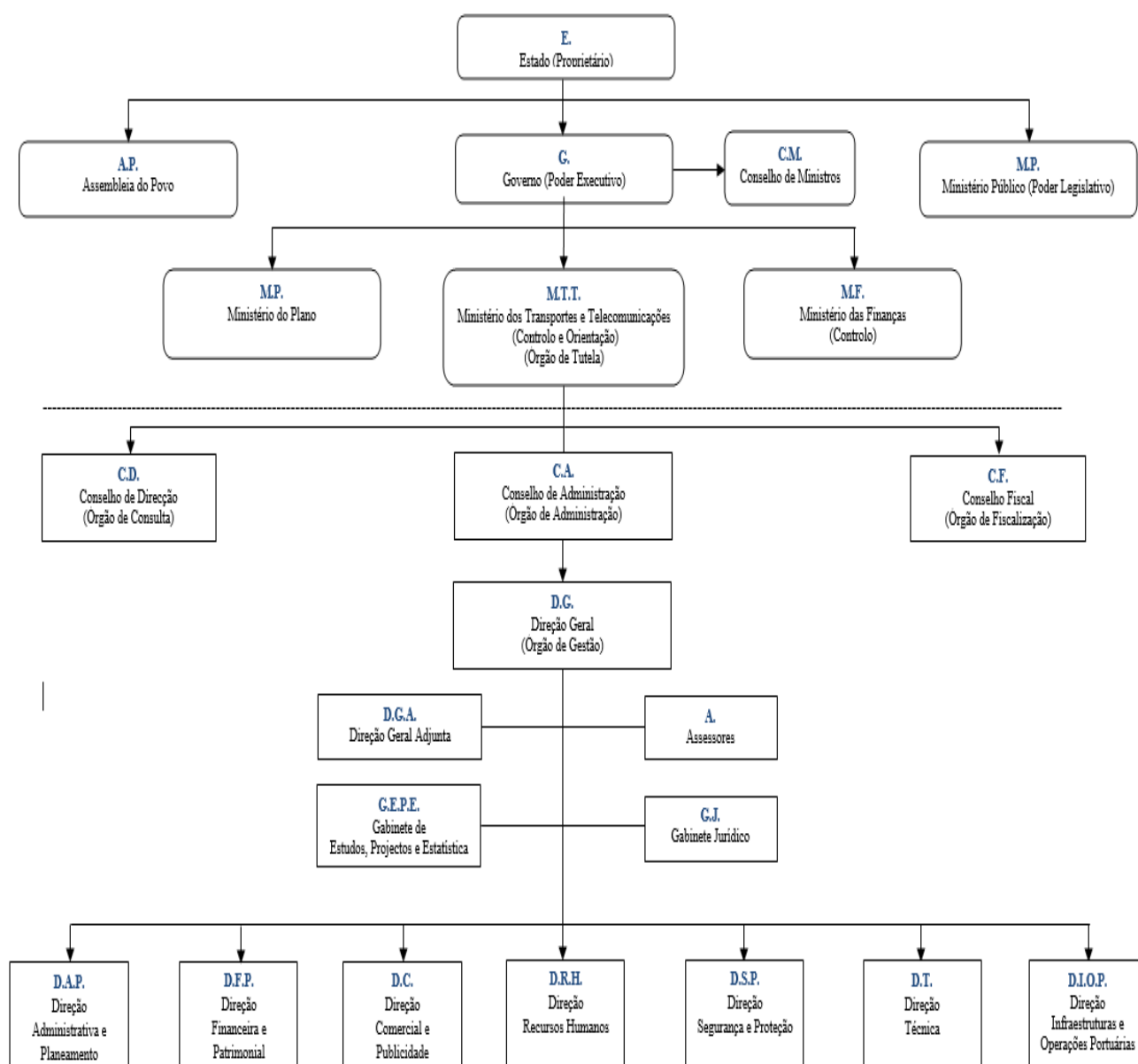
Deste modo, apesar das responsabilidades de administração e de gestão se manterem nos órgãos da empresa, houve uma separação dessas responsabilidades, uma vez que a responsabilidade de administração foi transferida para o novo órgão designado

⁴⁸ - Cfr., nesse sentido, a Lei das Empresas Estatais – Lei n.º 11/88 de 9 de julho - Revogada pela Lei n.º 9/95 de 15 de Setembro. Luanda, Angola.

por “Conselho de Administração”, enquanto a responsabilidade de gestão se manteve no órgão de “Direção Geral”.

Logo, se constata uma espécie de fusão entre os dois modelos de gestão empresarial anteriores, ou seja, a “Comissão de Gestão” e a “Direção Geral”, a qual se poderá designar como modelo organizacional de “Conselho de Administração”, tal como se ilustra de seguida:

Figura 12. Modelo de Organograma de “Conselho de Administração” – 1988



Fonte: Diário da República de Angola - Lei n.º 11/88 de 9 de julho: Das Empresas Estatais. Elaborado pelo mestrando.

Por sua vez, a gestão operacional portuária passou a enquadrar-se no modelo de “Porto Ferramenta” (*Tool Port*), pelo facto da predominância do agente público na atividade da empresa portuária; porém, com abertura para a contratação de agentes privados para cooperação na prestação de serviços portuários.

Entretanto, sete anos depois, em 1995, o regime jurídico estabelecido para as empresas estatais foi novamente revogado, desta vez, pela “Lei das Empresas Públicas”⁴⁹, no intuito de colmatar algumas lacunas no domínio da gestão e da organização.

Com isto, os portos de Angola foram convertidos, de “U.E.E. – Unidades Económicas Estatais” para “E.P. – Empresas Públicas”, passando então a designarem-se por “Empresas Públicas”.

Portanto, a intervenção do Governo nas empresas públicas portuárias passou a ser assegurada mediante os órgãos do Governo. A nível nacional, coube tais atribuições ao “Ministério dos Transportes”, ao “Ministério da Economia”, e ao “Ministério das Finanças”, responsáveis pelo controlo. Já no âmbito local, isso foi atribuído ao órgão da empresa designado por “Conselho de Administração”, enquanto representante do Governo e responsável pela gestão.

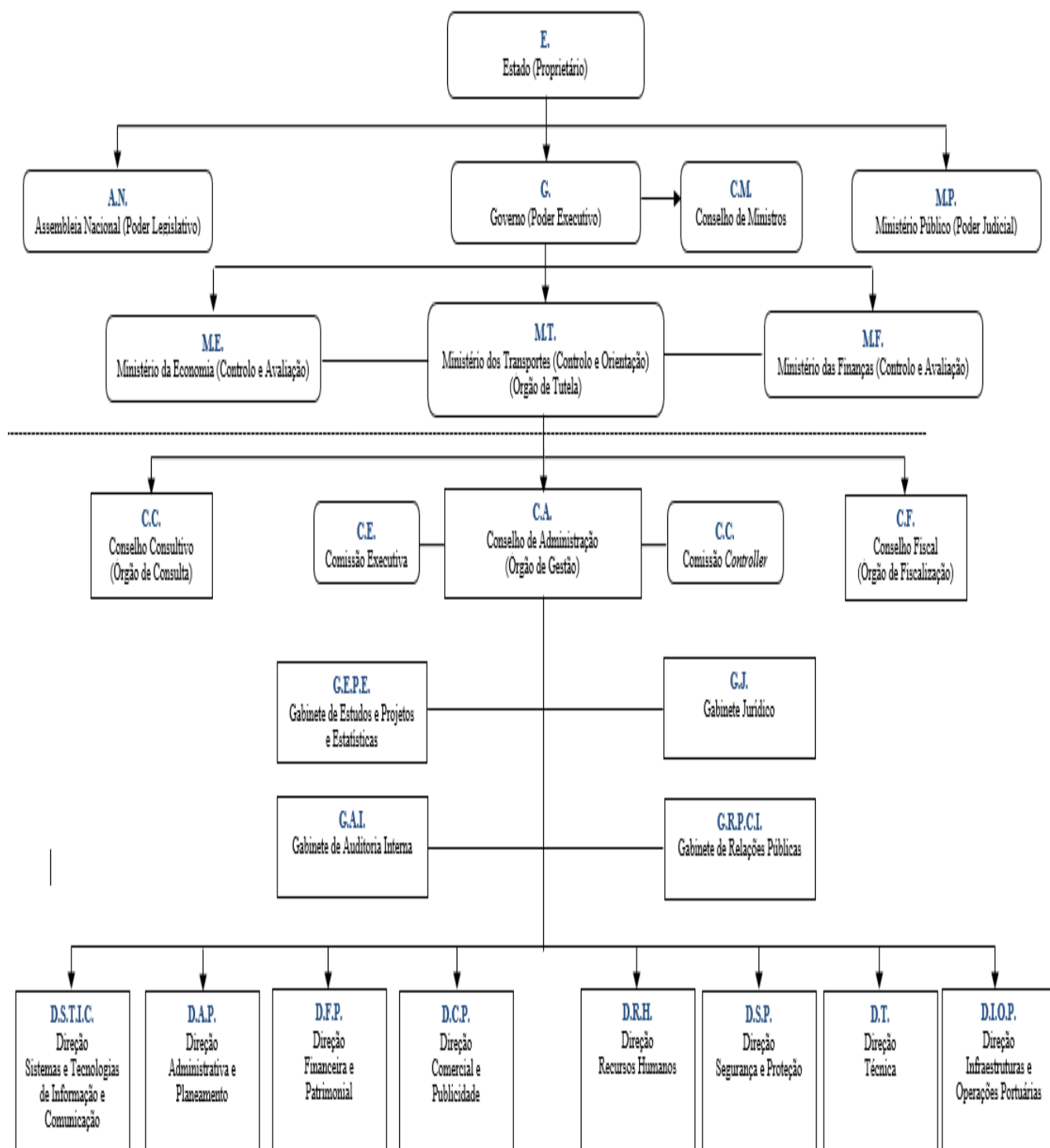
Assim, foram definidas novas disposições legais que serviram de base às empresas públicas, definindo-se como obrigatório os seguintes órgãos da empresa: o “Conselho de Administração” (órgão de gestão), o “Conselho Fiscal” (órgão de fiscalização), e como facultativo o “Conselho Consultivo” (órgão de consulta).

Deste modo, se denota que o “Conselho de Administração” deixou de ser o responsável pela administração da empresa, ficando apenas responsável pela gestão, e o referido diploma legal nada mais veio a mencionar quanto à responsabilidade de administração, o que nos leva a crer que esta tenha sido transferida para um órgão do Governo, designadamente o “Ministério dos Transportes”.

⁴⁹ - Cfr., nesse sentido, a Lei das Empresas Públicas - Lei n.º 9/95 de 15 de setembro de 1995 – Revogada pela Lei de Bases do Setor Empresarial Público – Lei n.º 11/13 de 3 de Setembro. Luanda, Angola.

Logo, se constata que a gestão empresarial adotou o modelo organizacional de “Conselho de Administração”, tal como se ilustra de seguida:

Figura 13. Modelo de Organograma de “Conselho de Administração” – 1995



Fonte: Diário da República de Angola - Lei n.º 9/95 de 15 de setembro: Lei das Empresas Públicas.

Elaborado pelo mestrando.

Assim, enquanto gestão operacional portuária, continuou a enquadrar-se no modelo de “Porto Ferramenta” (*Tool Port*), pelas mesmas razões acima descritas.

Contudo, com a aprovação dos “Estatutos Orgânicos”⁵⁰ dos portos comerciais e da “Lei do Domínio Portuário”⁵¹, no ano de 1998, foi possível constatar efetivamente o regime jurídico específico aplicável às empresas portuárias.

Nesse contexto, e mediante o exemplo do “Estatuto Orgânico do Porto de Luanda”, se verificaram as disposições gerais que agora se indicam: a denominação e natureza jurídica, o direito aplicável, a sede, o objeto social, as atribuições, a participação e associação, o capital estatutário, a área de jurisdição e domínio público portuário; as disposições preliminares, que dizem respeito à organização, compreendendo os tipos de órgãos da empresa, e os pelouros, neste caso os mais relevantes.

Com estas coordenadas, a legislação sobre o domínio portuário veio firmar a regulação das áreas de jurisdição e domínio público portuário, consagrando, para o efeito, o “Plano de Ordenamento Portuário” como o instrumento regulador para o parcelamento, exploração e desenvolvimento físico do porto. A par disso, estabeleceu o enquadramento legal das obras e atividades dos particulares na área de jurisdição portuária mediante específicos instrumentos, tais como, os títulos de licença dominial, o contrato de concessão dominial e o contrato de concessão de serviço público. Também definiu o termo “Autoridade Portuária” como a entidade com poderes de administração do domínio público portuário do Estado, bem como determinou os deveres dos usuários dos terrenos do domínio portuário.

Contudo, somente no ano de 2004 foi constituído o primeiro órgão da empresa de um porto comercial, designado por “Conselho de Administração”, cabendo este, ao “Porto de Luanda – E.P.”.

⁵⁰ - Cfr., nesse sentido, os Estatutos Orgânicos dos Portos de Luanda, Lobito e Namibe – Respetivamente, o Decreto n.º 26/98 de 14 de agosto; o Decreto n.º 28/98 de 21 de agosto e o Decreto n.º 33/98 de 25 de setembro. Luanda, Angola.

⁵¹ - Cfr., nesse sentido, a Lei do Domínio Portuário – Lei n.º 9/98 de 18 de setembro. Luanda, Angola.

Já nos restantes portos comerciais, este órgão apenas foi constituído no ano de 2010, designadamente, o “Porto de Cabinda – E.P.”, o “Porto de Soyo – E.P.”, o “Porto de Amboim – E.P.”, o Porto de Lobito – E.P.” e o “Porto de Namibe – E.P.”.

Cabe também referir que, apesar de obrigatório por lei desde 1988, apenas foi constituído o “Conselho Fiscal” do “Porto de Luanda, E.P.”, mas, tal facto não pôde ser legalmente aferido por não se ter conseguido localizar o respetivo diploma legal.

Finalmente, 18 anos depois (1995 – 2013), o regime jurídico genérico imperativo de base das empresas públicas foi uma vez mais revogado, desta feita, pela “Lei de Bases do Setor Empresarial Público”⁵², que se encontra atualmente em vigor, no intuito de alcançar o nível de eficiência que se pretende na gestão das empresas do setor público.

Por via disso, alterou-se a denominação e o âmbito do setor económico que compreendia as unidades económicas estatais, as cooperativas e as empresas privadas, para a denominação de “Setor Empresarial Público”, passando a integrar as empresas públicas, as empresas do domínio público e as empresas com participações públicas minoritárias.

Portanto, a presença do Governo nas empresas públicas portuárias passou a ser assegurada mediante os órgãos do Governo. De modo que, a nível nacional, as atribuições passaram para o “Titular do Poder Executivo”, com autoridade para delegar funções ao “Ministério dos Transportes” e ao “Ministério da Economia”, responsáveis pela superintendência, enquanto o “Ministério das Finanças” permanece como responsável pelo controlo. No âmbito local, tais competências foram consignadas ao órgão da empresa designado por “Conselho de Administração”, enquanto representante do Governo e responsável pela gestão.

Assim, implantaram-se novas disposições, das quais se realçam as modalidades alternativas de exploração e gestão, que através do instrumento de contratos de concessão veio permitir às empresas do setor empresarial público, conceder às entidades públicas ou privadas, a exploração de atividades, a gestão e exploração de bens, ou apenas a gestão

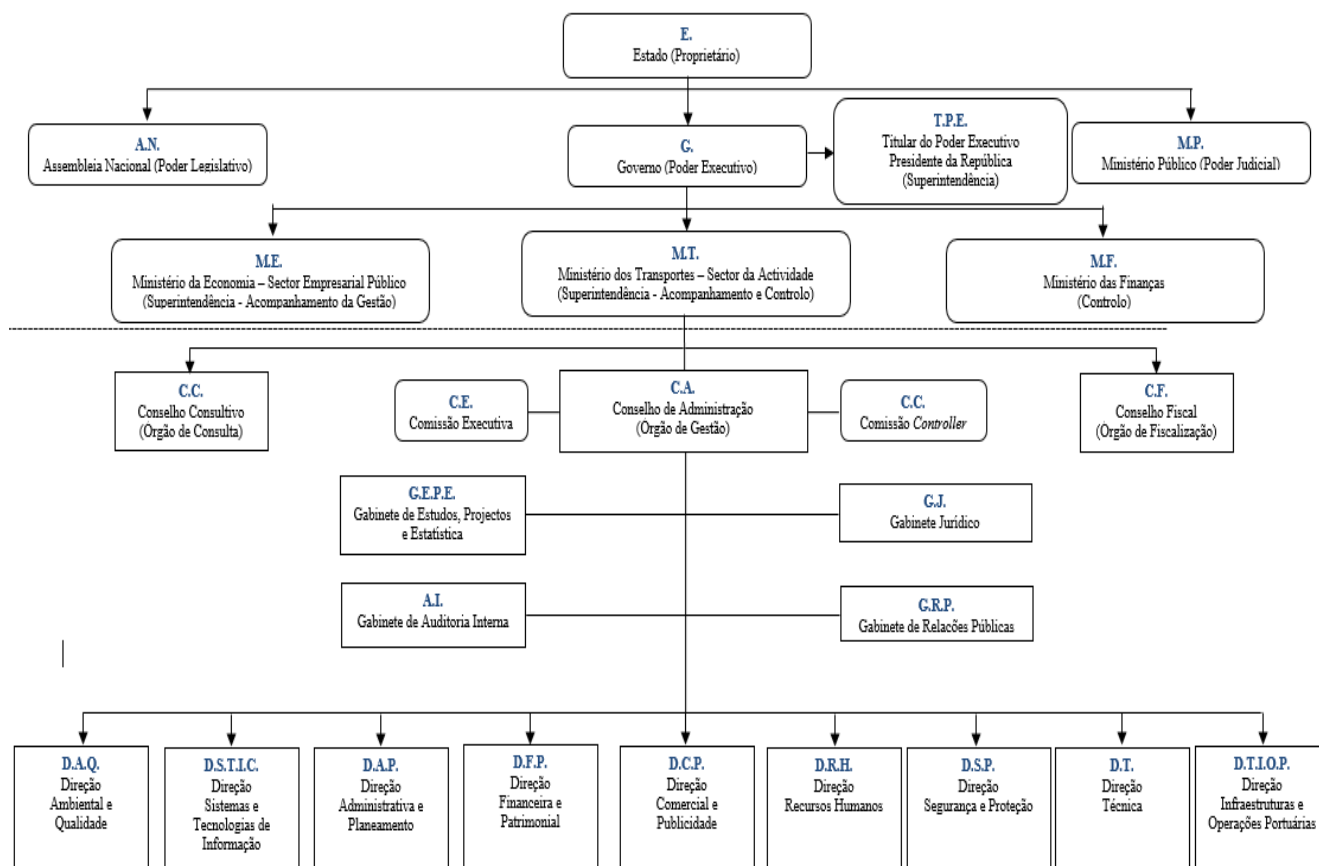
⁵² - Cfr., nesse sentido, a Lei de Bases do Setor Empresarial Público – Lei n.º 11/13 de 3 de Setembro. Luanda, Angola.

da empresa; a adoção de medidas de controlo interno (auditoria interna), de forma a garantir a fiabilidade dos relatórios de gestão e documentos de prestações de contas, além de visar assegurar a eficácia e eficiência das operações; bem assim, a sujeição da gestão da atividade e suas respetivas contas ao controlo externo (auditoria externa).

Entretanto, apesar de se manterem os órgãos da empresa obrigatórios, tais como, o “Conselho de Administração” e o “Conselho Fiscal”, foram inseridos dois novos órgãos que podem substituir os anteriores, sendo, neste caso, o “Conselho de Coordenação Estratégica” e a “Comissão Executiva”.

Deste modo, se verifica que a responsabilidade de gestão da empresa permanece sob a alçada do “Conselho de Administração”. Logo, se apura que a gestão empresarial continua sob o modelo organizacional de “Conselho de Administração”, tal como se ilustra de seguida:

Figura 14. Modelo de Organograma de “Conselho de Administração” – 2013



Fonte: Diário da República de Angola - Lei n.º 11/13 de 3 de Setembro: Lei de Bases do Setor Empresarial Público. Elaborado pelo mestrando.

Por sua vez, a gestão operacional portuária se enquadra, efetivamente, no modelo de “Porto Senhorio” (*Landlord Port*), e aqui consideramos relevante a predominância do agente privado na gestão e exploração das atividades portuárias.

Em suma, as intervenções dos agentes públicos e as atuações dos agentes privados no domínio marítimo e portuário, a nível nacional, são agora reguladas pelo quadro legislativo compreendido pelos seguintes diplomas: Lei de Base do Setor Empresarial Público⁵³; Lei da Marinha Mercante, dos Portos e das Atividades Conexas⁵⁴; Lei da Contratação Pública⁵⁵; Lei do Património Público⁵⁶; Lei dos Espaços Marítimos⁵⁷; Lei da Probidade Pública⁵⁸; Lei das Privatizações⁵⁹; Lei de Delimitação de Setores de Atividade Económica⁶⁰; e Lei do Domínio Portuário⁶¹, complementados pelos demais estatutos, regulamentos e normas em vigor.

Como última nota, e para meros efeitos de conhecimento geral, consta que as empresas portuárias de Angola tiveram os seguintes gestores executivos e fiscais:

❖ EPC – Empresa Portuária de Cabinda

- Lobo do Nascimento
 - Diretor Geral: até 2010
- Nazareth Neto
 - Presidente do Conselho de Administração: desde 2010 (6 anos)

❖ EPS – Empresa Portuária de Soyo

- Abel Paulo
 - Presidente do Conselho de Administração: desde 2010 (6 anos)

⁵³ - Cfr., nesse sentido, a Lei de Bases do Setor Empresarial Público – Lei n.º 11/13 de 3 de Setembro.

⁵⁴ - Cfr., nesse sentido, a Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas - Lei n.º 27/12 de 28 de agosto.

⁵⁵ - A contratação desta natureza foi regulada pela Lei da Contratação Pública - Lei n.º 20/10 de 07 de setembro; depois pela Lei de Alteração à Lei da Contratação Pública – Lei n.º 03/13 de 17 de abril.

⁵⁶ - Cfr., nesse sentido, a Lei do Património Público - Lei n.º 18/10 de 06 de agosto.

⁵⁷ - Cfr., nesse sentido, a Lei dos Espaços Marítimos - Lei n.º 14/10 de 14 de julho.

⁵⁸ - Cfr., nesse sentido, a Lei da Probidade Pública - Lei n.º 03/10 de 29 de março.

⁵⁹ - Cfr., nesse sentido, a Lei das Privatizações - Lei n.º 10/94 de 31 de agosto, bem assim a Lei de Alteração à Lei das Privatizações – Lei n.º 08/03 de 18 de abril.

⁶⁰ - Cfr., nesse sentido, a Lei de Delimitação de Setores de Atividade Económica - Lei n.º 05/02 de 16 de abril.

⁶¹ - Cfr., nesse sentido, a Lei do Domínio Portuário - Lei n.º 9/98 de 18 de setembro.

❖ EPL – Empresa Portuária de Luanda

- Alfredo da Conceição Africano
 - Diretor Geral: de 1981 a 1985 (4 anos)
- Feliciano José Pedroso
 - Diretor Geral: de 1985 a 1991 (6 anos)
- Sílvio Barros Vinhas
 - Diretor Geral: de 1991 a 1999 (8 anos)
 - Presidente do Conselho de Administração: de 1999 a 2010 (11 anos)
- Francisco Venâncio
 - Presidente do Conselho de Administração: de 2010 a 2015 (5 anos)
- Alberto António Bengue
 - Presidente do Conselho de Administração: desde 2015 (2 anos)
- Luís Botelho Van-Dúnem
 - Presidente do Conselho Fiscal

❖ EPL – Empresa Portuária de Lobito

- José Carlos Gomes
 - Diretor Geral: até 2010
- Bento da Conceição da Paixão dos Santos
 - Presidente do Conselho de Administração: de 2010 a 2011 (1 ano)
- Anapaz de Jesus Neto
 - Presidente do Conselho de Administração: desde 2011 (5 anos)

❖ EPL – Empresa Portuária de Namibe

- Bento da Conceição da Paixão dos Santos
 - Diretor Geral: de 1997 a 2010 (13 anos)
- Joaquim Miguel Domingos Neto
 - Presidente do Conselho de Administração: desde 2010 (6 anos)

2.2.2.2. Projetos em curso e Futuros

No âmbito do programa governamental das infraestruturas, planeado para os anos de 2011 a 2017, foi contemplado para o setor marítimo e portuário os seguintes projetos de investimentos:

- Construção de três novos portos comerciais:
 - O “Porto da Barra de Dande”, localizado na província de Bengo, passará a ser o maior porto comercial do país, “[...] um *hub* portuário no *West Africa*.”⁶², de acordo com o projeto aprovado no dia 19 de outubro de 2011; a sua construção teve início no ano de 2013;
 - O “Porto de Caio” (*Green Field*), localizado na área de Caio, cerca de 9 quilómetros da cidade da província de Cabinda, um porto de águas profundas, concessionado no dia 18 de agosto de 2012 à empresa angolana “Caio Porto S.A.” para financiar, planear, construir, operar e administrar esse mesmo porto; a sua construção teve início no ano de 2012. No dia 20 de junho de 2012, foi inaugurada a nova ponte-cais do porto de Cabinda, com vista a servir de base logística para a construção desse novo porto. Atualmente, a província de Cabinda representa 65% da exportação petrolífera do país, no entanto, possui também outros recursos naturais não petrolíferos, como por exemplo, a madeira, o gás natural, metais preciosos e minerais;
 - O “Porto de Amboim”, localizado na província de Kwanza-Sul.
- Construção de terminais marítimos, fluviais, de carga e passageiros a nível nacional:
 - Terminais marítimos de passageiros, sendo que no passado dia 9 de junho de 2014 foram já inaugurados os terminais do Mussulo e do Macôco.

⁶² - ESI-Africa.com. (n.d.). Retrieved from <http://www.esi-africa.com>. Cfr., nesse sentido, *Porto da Barra de Dande*. Apresentado por: Francisco Venâncio. Disponível em: http://www.esi-africa.com/wp-content/uploads/Francisco_Venancio.pdf.

- Reabilitação, Modernização e Expansão do “Porto de Lobito - E.P.”:
 - Primeira Fase: “Porto Seco, Terminal de Contentores e Terminal de Minérios”, com um investimento estimado no valor de 2 mil milhões de dólares norte-americanos; inaugurada em agosto de 2014, financiada pelo Governo da China através da empresa chinesa “*CHEC – China Harbour Engineering Company, Ltd.*”;

- Reabilitação, Modernização e Expansão do “Porto de Namibe - E.P.”:
 - Primeira Fase: “Alargamento do cais de 240m para 875m” com um investimento estimado no valor de 24 milhões de dólares norte-americanos, que teve o seu início em outubro de 2009 e foi inaugurada em agosto de 2010, financiada pelo Governo do Japão através da empresa “*Toa Corporation*”;

 - Segunda Fase: “Aumento da Profundidade do Canal” com um investimento estimado no valor de 20 milhões de dólares norte-americanos, segundo o acordo celebrado em 15 de janeiro de 2016, igualmente financiado pelo Governo do Japão através da empresa japonesa “*Toa Corporation*”.

 - Terceira Fase: Terminal Mineraleiro

3. Revisão da Literatura

3.1. Conceitos

- Administração ou Gestão
 - *“A Administração (português brasileiro) ou Gestão (português europeu) é a ciência social que estuda e sistematiza as práticas usadas para administrar. O termo “administração” vem do latim administratione, que significa direção, gerência. Ou seja, é o ato de administrar ou gerenciar negócios, pessoas ou recursos, com o objetivo de alcançar metas definidas.”*⁶³
- Administração ou Gestão de Empresas e Organizações
 - *“Gestão de empresas e organizações é a função que coordena os esforços das pessoas para atingir as metas e objetivos, utilizando os recursos disponíveis de forma eficiente e eficaz.”*⁶⁴
- Administração Marítima Nacional:
 - *“[...] o Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), que sob dependência ou tutela do titular do Departamento Ministerial responsável pelo setor marítimo-portuário, dispõe de atribuições e exerce competências no domínio da marinha mercante, de recreio, dos portos, da navegação e da segurança marítima, das actividades económicas que se exercem no âmbito dos setores marinho, fluvial, lacustre e portuário e de supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste setor.”*⁶⁵
 - *“Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA)», Instituto público, dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa, financeira e patrimonial, que se assume como Administração Marítima Nacional, que tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, licenciamento, registo, regulamentação e certificação de todas as actividades relacionadas com navios, embarcações, engenhos*

⁶³ - Administração. (2016, April 6). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Administra%C3%A7%C3%A3o&oldid=45273638>.

⁶⁴ - Management. (2016, April 12). In Wikipedia, the free encyclopedia. Retrieved from <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Management&oldid=714883175>.

⁶⁵ - De acordo, com o n.º 1 do art.º 4º do Decreto Presidencial n.º 69/14, de 21 de março, Angola.

marítimos e de uma forma geral, de todas as actividades relacionadas com a marinha de comércio, recreio, portos e instalações portuárias, nos domínios marítimo.”⁶⁶

- “[...] *Administração Marítima, actividade reguladora do Estado para a coisa marítima [...]*”⁶⁷
- **Administração Pública**
 - “[...] *é a implementação da política do governo [...]*”⁶⁸
 - “[...] *actividade típica dos organismos e indivíduos que, sob a direcção ou fiscalização do poder político, desempenham em nome da colectividade a tarefa de prover à satisfação regular e contínua das necessidades colectivas de segurança, cultura e bem-estar económico e social nos termos estabelecidos pela legislação aplicável e sob controlo dos tribunais competentes.*”⁶⁹
- **Administração Portuária**
 - “[...] *uma forma de gestão pública, que corresponde genericamente a entidade com responsabilidades estatutárias que administra o domínio marítimo e terrestre de um porto, independentemente, da sua propriedade ou forma jurídica.*”⁷⁰
 - “[...] *entidade pública tutelada pelo Departamento Ministerial responsável pelo setor marítimo-portuário encarregue de proceder ao estudo, construção, administração, gestão e exploração dos portos, das zonas portuárias, dos terminais e portos secos e respectivos acessos.*”⁷¹

⁶⁶ - De acordo, com o n.º 35 do art.º 4º do Decreto Presidencial n.º 69/14, de 21 de março, Angola.

⁶⁷ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 86.

⁶⁸ - Public administration. (2016, April 4). In Wikipedia, the free encyclopedia. Retrieved from https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Public_administration&oldid=713587601.

⁶⁹ - Cfr., nesse sentido, Diogo Freitas do Amaral (1994), citado por Eduardo da Silva Martins, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 18.

⁷⁰ - Cfr., nesse sentido, o estudo de De Monie, (2004).

⁷¹ - De acordo, com o n.º 22 do art.º 3º da Lei n.º 27/12, de 28 de agosto, Angola.

- Autoridade
 - “[...] (do latim auctoritas) é um género ou uma simples fonte de poder. É a base de qualquer tipo de organização hierarquizada, sobretudo no sistema político. É uma espécie de poder continuativo no tempo, estabilizado, podendo ser caracterizado como institucionalizado, ou não, em que os subordinados prestam uma obediência incondicional, ao indivíduo ou a instituição detentora da Autoridade.”⁷²
 - “[...] pode ser usado para significar o direito de exercer o poder dado pelo Estado [...]. Quando a palavra Autoridade é usado em nome de uma organização, este nome normalmente se refere ao órgão regulador sobre os quais tal autoridade é investido [...]”⁷³
- Autoridade Marítima Nacional:
 - “[...] a entidade interministerial e intersetorial formada pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, provincial ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima.”⁷⁴
 - “[...] Autoridade Marítima, actividade de controle e fiscalização do cumprimento das normas emanadas pela referida Administração Marítima [...]”⁷⁵
- Autoridade Portuária:
 - “[...] as autoridades portuárias são as administrações portuárias e as juntas autónomas dos portos, a quem está cometida a administração e a responsabilidade pelo funcionamento dos portos nacionais.”⁷⁶

⁷² - Autoridade. (2016, January 15). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Autoridade&oldid=44492785>.

⁷³ - Authority. (2016, March 25). In Wikipedia, the free encyclopedia. Retrieved from <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Authority&oldid=711909783>.

⁷⁴ - De acordo, com o n.º 7 do art.º 4º do Decreto Presidencial n.º 69/14, de 21 de março, Angola.

⁷⁵ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, in A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Editora Mare Liberum, 2014, p. 86.

⁷⁶ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 293/93, de 28 de agosto, Portugal.

- é definida enquanto entidade com responsabilidade no desenvolvimento do porto, de acordo com critérios de segurança, sustentabilidade e coopetitividade.
- Área de Jurisdição Portuária e Zona Portuária:
 - *“Zona portuária é o espaço situado dentro dos limites da área de jurisdição das autoridades portuárias, constituído, designadamente, por planos de água, canais de acesso, molhes e obras de proteção, cais, terminais, terraplenos e quaisquer terrenos, armazéns e outras instalações.”*⁷⁷
- Áreas Portuárias de Prestação de Serviço Público:
 - *“As áreas dominiais situadas na zona portuária e as instalações nelas implantadas, pertencentes ou submetidas à jurisdição da autoridade portuária e por ela mantidas ou objeto de concessão de serviço público, nas quais se realizam operações de movimentação de cargas, em regime de serviço público.”*⁷⁸
- Áreas Portuárias de Prestação de Serviço Privativo:
 - *“As áreas situadas na zona portuária e as instalações nelas implantadas que sejam objecto de direitos de uso privativo de parcelas de domínio público sob a jurisdição da autoridade portuária, nas quais se realizam operações de movimentação de cargas, exclusivamente destinadas ou com origem no próprio estabelecimento industrial e que se enquadram no exercício normal da atividade prevista no título de uso privativo.”*⁷⁹
 - *“1- É cometida às autoridades portuárias a competência em matéria da segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição, em conformidade com as atribuições definidas por este diploma.*

⁷⁷ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, Portugal.

⁷⁸ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, Portugal.

⁷⁹ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, Portugal.

2- As autoridades portuárias asseguram a coordenação com os órgãos da Administração cujas atribuições se relacionem com as consagradas no presente diploma.

3- Para efeitos do presente diploma, são considerados autoridades portuárias as administrações dos portos e os institutos portuários.”⁸⁰

- Atividade de Movimentação de Cargas:
 - *“A atividade de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, parques e terminais.”⁸¹*
- Capitania de Porto:
 - *“[...] o órgão local da Administração Marítima Nacional destinada a desempenhar, por delegação de poderes e na respectiva área de jurisdição, as funções que lhe são atribuídas por lei, bem como as de fiscalizar o cumprimento da legislação aplicável, das normas e regulamentos, das directivas e demais decisões e procedimentos da competência da Administração Marítima Nacional.”⁸²*
- Concessão de Exploração:
 - *“[...] o acto pelo qual se transfere a gestão e a exploração de um bem do domínio público marítimo, fluvial, lacustre ou portuário, ou de um serviço público portuário a favor de outrem, exercida por sua conta e risco e de modo a obter-se uma finalidade de utilidade pública, mediante o pagamento de rendas.”⁸³*
- Concessão de Serviço Público:
 - *“[...] a atividade de movimentação de cargas em cada cais ou terminal deve ser atribuída pela autoridade portuária às empresas de estiva mediante*

⁸⁰ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, Portugal.

⁸¹ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, Portugal.

⁸² - De acordo, com o n.º 23 do art.º 3º da Lei n.º 27/12, de 28 de agosto, Angola.

⁸³ - De acordo, com o n.º 18 do art.º 4º do Decreto Presidencial n.º 69/14, de 21 de março, Angola.

*concessão de serviço público, que pode integrar também uma concessão de obra pública.”*⁸⁴

- Domínio Portuário:

- “[...] o domínio portuário de cada porto, que coincide com a área de jurisdição da respectiva Administração Portuária.”⁸⁵

- Domínio Público Marítimo:

- “[...] é um conceito do direito português, estabelecido em 1864, que determina que a faixa em terra da zona costeira (margens, praias, etc.) é propriedade inalienável do Estado, pelo que os privados (pessoas, empresas, etc.) só podem dispor do direito de utilização ou exploração dessa área, e nunca da sua propriedade.”⁸⁶

- “[...] nas áreas do domínio público hídrico afetas às administrações portuárias, a competência para licenciamento e fiscalização da utilização dos recursos hídricos considera-se delegada na administração portuária com jurisdição local.”⁸⁷

- Modelo de Governação

- “[...] o modelo de governação envolve as relações de poder entre acionistas ou proprietários com os gestores e as soluções para assegurar o equilíbrio entre esses poderes para realizar os propósitos da organização.”⁸⁸

- Modelo de Gestão

- “O modelo de gestão visa obter recursos e assegurar a sua utilização eficiente e eficaz para alcançar os objetivos num esforço contínuo de otimização.”⁸⁹

⁸⁴ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, Portugal.

⁸⁵ - De acordo, com o n.º 32 do art.º 3º da Lei n.º 27/12, de 28 de agosto, Angola.

⁸⁶ - Cfr., nesse sentido, *Domínio Público Marítimo*, in Wikipédia, a enciclopédia livre. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Dom%C3%ADnio_P%C3%ABlico_Mar%C3%ADtimo.

⁸⁷ - De acordo, com o art.º 13º da Lei da Água, Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, Portugal.

⁸⁸ - Cfr., nesse sentido, Felício, J. Augusto, in “Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro, 2014, p. 66.

⁸⁹ - Cfr., nesse sentido, Felício, J. Augusto, in “Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro, 2014, p. 66.

- Porto:
 - *“Diz-se assim o lugar próprio de receber navios, e te-los a abrigo das tempestades. A policia dos portos é um objecto da primeira importância; e são mui dignas d’appropriar-se as doutrinas da Ord. de mar. de Fr. Do mez d’agosto de 1681, e o Regulam. De 21 e 22 agosto 1790. Regulou-se a policia do Porto de Lisboa, estabelecendo-se um registo no Tejo por meio de navios para examinar todos os que entrão, se são corsarios ou presas, dando-se parte para se decidir o que com eles se deve practicar, Decr. 16 agosto 1803.”*⁹⁰
 - *“São considerados como portos marítimos os portos frequentados por navios servindo o comércio externo.”*⁹¹
 - *“É um local com instalações que permitam amarrar navios mercantes e descarregar ou carregar mercadorias, bem como desembarcar passageiros dos ou nos navios.”*⁹²
 - *“Local, abrangendo o conjunto de infraestruturas marítimas e terrestres, num plano de água abrigado, canais de aproximação e locais de fundeadoiro, destinados, nomeadamente, à carga, descarga, transbordo, armazenamento e transferência modal de carga, a granel ou sob as suas diversas formas de acondicionamento, movimentação de passageiros e prestação de serviços associados.”*⁹³
 - *“O conceito de porto alargou-se, na medida em que deixou de ser apenas o local físico onde se realiza a carga e descarga do navio, abarcando outras noções associadas, nomeadamente, o serviço intermodal e a competitividade das empresas.”*⁹⁴

⁹⁰ - Cfr., nesse sentido, José Ferreira Borges, in *Diccionario jurídico-commercial, Lisboa, 1839.*

⁹¹ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 36.

⁹² - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 36.

⁹³ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, pp. 36-37.

⁹⁴ - Cfr., nesse sentido, J. Augusto Felício, in *“Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”*, Editora Riscos, 2014, p. 17.

- Poderá ser definido como sendo a área de terreno com acesso marítimo e terrestre, incorporado num centro logístico e industrial, desempenhando um papel importante nas redes logísticas e industriais globais. (Notteboom, 2000)
- Porto-Franco:
 - *“Chama-se assim aquella porto, onde podem entrar, e donde podem sahir todas as sortes de mercadorias, sem pagar direito algum (Merlin). – Pela C. L. 13 maio 1796 foi creada em Lisboa uma alfandega de porto-franco: declararam-se as fazendas que por baldeação erão nella admitidas no Decr. 19 maio 1800. Os generos ali despachados pagavão somente para a contribuição das fragatas um por cento em vez de três, Decr. 3 abril 1805. – Foi enfim extincta em o Alv. 6 de agosto 1806 – confundindo-se o defeito do homem ou malicia da cousa. Todos os portos dos domínios portuguezes aonde hajão ou possão haver alfandegas são portos-francos para a admissão e recepção de todos os artigos quaesquer de produção ou manufactura dos domínios Britannicos não destinados para o consumo do logar, em que possão ser recebidos ou admittidos, mas para serem reexportados, art. 21 Tract. 19 fevereiro 1810. – No art. 22 e 23 é declarada Santa Catharina e Goa portos-francos. – Sobre a matéria em geral, vide Tolenare – sur les entraves du commerce. – Vide Entrepoto – Franquia.”*⁹⁵
- Porto-Seco:
 - *“Chamão-se assim as estaçoens fiscais estabelecidas no centro, e raias do Reino. Algum dia arrematavão-se os seus direitos, o que foi, todavia prohibido pelo Decr. de 5, e Prov. de 20 maio de 1802.”*⁹⁶
 - *“[...] a área infra-estruturada localizada no território próximo de zonas portuárias, com boa acessibilidade terrestre ao porto e constitui zona de estacionamento e armazenagem de segunda linha das mercadorias movimentadas pelo porto.”*⁹⁷

⁹⁵ - Cfr., nesse sentido, José Ferreira Borges, in *Diccionario jurídico-commercial*, Lisboa, 1839.

⁹⁶ - Cfr., nesse sentido, José Ferreira Borges, in *Diccionario jurídico-commercial*, Lisboa, 1839.

⁹⁷ - De acordo, com o n.º 66 do art.º 3º da Lei n.º 27/12, de 28 de agosto, Angola.

- Porto Comercial:
 - “[...] compreende o local físico e respectivas infraestruturas onde se estabelece a interface entre o transporte marítimo e o transporte terrestre (rodoferroviário) ou a operação das mercadorias (carga/descarga) para ou do navio.”⁹⁸
- Porto Moderno:
 - “[...] refere-se à entidade dotada de condições físicas e de infraestrutura e organização que catalisa iniciativas comerciais, envolvendo múltiplas atividades nas áreas adjacentes e no hinterland, por forma a assegurar movimentos de carga e tráfegos através do porto, de e para diferentes destinos/origens, com efeitos no comércio e na economia em geral.”⁹⁹
- Porto Senhorio (Landlord Port):
 - É um modelo de gestão portuária adotada pelas AP’s/EP’s definida de acordo com os modelos de governação a qual compreende a promoção, gestão e controlo da área portuária (incluindo o acesso marítimo e a infraestrutura), no respeito pelos critérios ambientais e de segurança. (Goss, 1990; Baird, 1999; Banco Mundial, 2000; Bichou & Gray, 2005; Brooks & Cullinane, 2007)
- Portuário:
 - “[...] refere-se a uma ou diferentes entidades que desenvolvem atividades no porto que, de uma forma ou de outra, se relacionam com o porto. Por exemplo, os agentes, operadores e autoridades. Ou seja, portuário refere-se ao serviço prestado, direta ou indiretamente pelas diversas organizações, relacionado com a carga e navio, decorrente da utilização do porto.”¹⁰⁰

⁹⁸ - Cfr., nesse sentido, J. Augusto Felício, in “Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 2014, p. 17.

⁹⁹ - Cfr., nesse sentido, J. Augusto Felício, in “Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 2014, p. 17.

¹⁰⁰ - Cfr., nesse sentido, J. Augusto Felício, in “Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 2014, pp. 17-18.

- “[...] é um conceito que abarca duas componentes: as múltiplas entidades orgânicas que desenvolvem atividades centradas no porto; e as atividades que de uma ou outra forma têm a ver com a carga e com o navio.”¹⁰¹
- Privatização:
 - “[...] o conceito de privatização não compreende apenas a mera transferência de posse pública para o setor privado, mas também a liberalização do mercado e a introdução de uma racionalidade de gestão empresarial nas organizações públicas. O objetivo é transferir para o setor privado tudo aquilo que ele sabe fazer melhor que o Estado e separar, mais claramente, a actuação empresarial da esfera da intervenção pública, visto que o Estado, nalguns setores de actividade da economia, assume, simultaneamente, o papel de acionista, prestador do serviço e regulador.”¹⁰²
- Serviço público:
 - “É um conjunto de atividades e serviços ligadas à administração estatal através de seus agentes e representantes, mas também exercida por outras entidades, mesmo que particulares, sempre visando promover o bem-estar à disposição da população. Para a fruição direta por seus membros individualmente. Estas atividades, prestadas pelo Estado para a sociedade, são desempenhadas pelos funcionários públicos que estão integrados nas entidades governamentais, tais como entidades político-administrativas, de direito público e de segurança pública.”¹⁰³
 - “[...] a actividade remunerada exercida no âmbito do poder de autoridade, sendo à sua prestação devido ao pagamento de uma taxa.”¹⁰⁴

¹⁰¹ - Cfr., nesse sentido, J. Augusto Felício, in “Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 2014, p. 18.

¹⁰² - Cfr., nesse sentido, Amadeu Rocha, “O Papel da Administração Pública e o Envolvimento do Setor Privado na Gestão dos Portos Portugueses”, Editor APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, 2005, p. 156.

¹⁰³ - Serviço público. (2016, April 8). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Servi%C3%A7o_p%C3%ABlico&oldid=45291385

¹⁰⁴ - De acordo, com o n.º 56 do art.º 4º do Decreto Presidencial n.º 69/14, de 21 de março, Angola.

- Serviço Público de Movimentação de Cargas:
 - “[...] o serviço público de movimentação de cargas é aquele que é prestado a terceiros por empresa devidamente licenciada para o efeito, com fins comerciais, na zona portuária.”¹⁰⁵

- Sistema de Autoridade Marítima
 - “Em Portugal, a Marinha desempenha, através da Autoridade Marítima Nacional, enquanto membro do Sistema de Autoridade Marítima, uma tarefa que, em alguns países, está atribuída a uma guarda costeira: a de fazer cumprir a autoridade nacional no vasto espaço marítimo sob soberania ou jurisdição portuguesa. O conjunto de órgãos e meios do Ministério de Defesa Nacional e dos outros ministérios, para fazer cumprir a autoridade do Estado no mar é denominado Sistema de Autoridade Marítima (SAM), cuja estrutura superior é a Autoridade Marítima Nacional (AMN). O Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) é, por inerência, a Autoridade Marítima Nacional.”¹⁰⁶
 - “[...] o sistema que tem por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição Nacional, criando como seu órgão central a Direcção Geral de Marinha, na dependência direta do Chefe do Estado Maior da Armada, com os seus órgãos regionais os Departamentos Marítimos, e com os seus órgãos locais as Capitánias dos Portos.”¹⁰⁷

- Sistema Portuário Nacional:
 - “[...] o conjunto de portos e construções de tipo portuário público e privado que permitem a movimentação e o transporte de pessoas e mercadorias.”¹⁰⁸

¹⁰⁵ - De acordo, com o Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, Portugal.

¹⁰⁶ - Sistema de Autoridade Marítima. (2015, December 24). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from

https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Sistema_de_Autoridade_Mar%C3%ADtima&oldid=44296499

¹⁰⁷ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, in A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora Mare Liberum, 2014, p. 86.

¹⁰⁸ - Cfr., nesse sentido, o n.º 75 do art.º 3º da Lei n.º 27/12, de 28 de agosto. Luanda, Angola.

3.2. Obras Literárias

A obra “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação” de J. Augusto Felício, João Soares, Vítor Caldeirinha e Fernanda N. Ferreira (2014)¹⁰⁹, aborda o conhecimento científico sobre o mundo marítimo e portuário no atual contexto europeu.

Assim, na perspetiva da governação portuária, *lato sensu*, Felício (2014) realizou uma breve análise a nível internacional sobre os modelos de governação adotados para os respetivos portos, a qual mediante contribuições de outros autores permitiu elaborar a seguinte tabela:

Tabela 8: Governação Portuária Internacional

Países	Governação Portuária Internacional					
	Acionista / Proprietário	Entidades Públicas (Definição das Políticas e Estratégias)	Entidades Públicas (Implementação das Políticas e Estratégias)	Portos	AP's	Grau de Liberalização
EUA	Público / Privado	Governos: Federal + Estadual + Municipal		183		Alto
UK	Privado		Departamento de Transportes	650	120	
Taiwan	Público	Ministério dos Transportes e Comunicações		11	7	
China	Público	Governos: Central + Municipal				
Chile	Público	Ministério dos Transportes e Comunicações				Médio
México	Público	Governo: Federal + Estadual				Baixo
Brasil	Público	Ministério dos Transportes	Agência Nacional de Transportes Aquaviários	34	16	
Angola	Público	Ministério dos Transportes	Instituto Marítimo e Portuário de Angola	9	6	
Portugal	Público	Ministério do Mar	Instituto da Mobilidade e dos Transportes	13	5	
Espanha	Público	Ministério de Fomento	Portos do Estado	44	28	Alto
Itália	Público	Ministério dos Transportes e da Navegação			24	
Grécia	Público	Ministério do Desenvolvimento, Competitividade e Shipping		889	12	
Holanda	Público	Governos: Central + Local				
França	Público	Governo Local				
Canadá	Público	Parlamento Nacional + Governos: Estadual + Municipal				
Singapura	Público	Ministério dos Transportes	Porto Cidade-Estado			

Fontes: Wang (2004); Lacerda (2005); Cruz (2007); e Felício, J. Augusto (2014) in “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação”. Elaborado pelo mestrando.

¹⁰⁹ - Cfr., nesse sentido, Felício, J. Augusto, Soares, João, Caldeirinha, Vítor, N. Ferreira, Fernanda, “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro 2014.

Caldeirinha (2014), na sua modesta opinião sobre os portos angolanos, considera que os mesmos devem ser *hubs* de *transshipment* e trânsito, de acordo com a seguinte afirmação: “*O dimensionamento atempado dos portos de Angola poderá permitir que estes se tornem verdadeiros “hubs” do País, da região e de todos os países adjacentes, potenciando o papel de Angola como entreposto comercial e industrial e potência económica regional.*”¹¹⁰, mediante reflexão e análise sobre “*As ligações marítimas que servem o sistema logístico de Angola [...]*”, “[...] *os tráfegos potenciais de “hinterland” de Angola ..., o seu potencial humano e do subsolo [...]*”, e o “[...] *perfil da procura potencial [...]*.”¹¹¹

Num contexto mais amplo, o mesmo autor, defende que:

- i. “[...] *os portos devem servir a economia, as exportações e os seus clientes e não a si próprios [...]*”;
- ii. “[...] *é fundamental a autonomia, a proximidade e a inteligência regional na ação nos portos, sendo empresas em concorrência internacional [...]*”;
- iii. “[...] *o que está em causa é o aumento da colaboração e da coordenação entre autoridades portuárias, ou seja, pensar global e agir localmente [...]*”;
- iv. “[...] *é compreensível o receio do centralismo*”¹¹².

Assim sendo, sugere que o modelo de governação portuária “[...] *deve ser um instrumento da estratégia para os portos e para cada porto.*”¹¹³, e como tal “[...] *deve estar ligado aos objetivos dos portos.*”¹¹⁴, bem como deve obedecer a determinados critérios, tal como ilustrado pela tabela que se segue:

¹¹⁰ - Cfr., nesse sentido, Vítor Caldeirinha, in Felício, J. Augusto, Soares, João, Caldeirinha, Vítor, N. Ferreira, Fernanda, “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro 2014, p. 48.

¹¹¹ - Cfr., nesse sentido, Vítor Caldeirinha, in Felício, J. Augusto, Soares, João, Caldeirinha, Vítor, N. Ferreira, Fernanda, “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro 2014, p. 47.

¹¹² - Cfr., nesse sentido, Vítor Caldeirinha, in Felício, J. Augusto, Soares, João, Caldeirinha, Vítor, N. Ferreira, Fernanda, “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro 2014, p. 53.

¹¹³ - Cfr., nesse sentido, Vítor Caldeirinha, in Felício, J. Augusto, Soares, João, Caldeirinha, Vítor, N. Ferreira, Fernanda, “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro 2014, p. 55.

¹¹⁴ - Cfr., nesse sentido, Vítor Caldeirinha, in Felício, J. Augusto, Soares, João, Caldeirinha, Vítor, N. Ferreira, Fernanda, “Portos, *Shipping*, Intermodalidade e Governação”, Editora Riscos, 1ª Edição, outubro 2014, p. 47.

Tabela 9: Governação e Gestão Portuária - Objetivos e Critérios Gerais

Nível Geográfico	Local + Regional		Nacional	Internacional			
Objetivos Sugestões	Pólos de desenvolvimento industrial e logístico, atraindo investimento nacional e internacional;		Apoiarem as exportações e importações e criar valor e emprego no País, sendo competitivos para alavancar a economia;	Serem centros de distribuição e concentração internacional, de trânsito para o hinterland e de <i>transhipment</i> intermédio para o <i>foreland</i> entre países da região e de outros continentes;			
Nível do Porto	Eficiência		Produtividade	Integração		Modernidade	
Objetivos Sugestões	Eficientes quando comparados com outros portos, mas mantendo a sustentabilidade financeira;		Eficazes na satisfação dos clientes de carga e navio;	Foco total nas redes logísticas terrestres e marítimas globais;		Possuírem modernas e adequadas infraestruturas, acessibilidades marítimas e terrestres e serviços marítimos (serviços, linhas e navios);	
Nível da Autoridade Portuária	Competitividade		Sustentabilidade	Operacional		Pessoal	
Objetivos Sugestões	- Reduzir o custo por tonelada; - Reduzir as receitas por tonelada (preço mais baixo e competitivo).		= Tender para o equilíbrio financeiro a médio e longo prazo; = Investir com retorno financeiro equilibrado.	+ Aumentar o movimento de cargas; + Aumentar o volume de vendas; + Aumentar o valor das cargas.		- Reduzir o peso dos custos com o pessoal; + Aumentar o movimento em toneladas por empregado; + Aumentar o valor da carga por empregado.	
Critérios							
Proximidade	Agilidade	Autonomia	Minimização dos Custos de Mudança	Concorrência	Massa Crítica	Harmonização	Estratégia Comum

Fonte: Caldeirinha, Vítor (2014) in “Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação”. Adaptado pelo mestrando.

A obra “A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada”, coordenada por Victor Lopo Cajarabille (2014), reúne 19 autores detentores de conhecimentos profundos e especializados nas mais diversas vertentes do setor marítimo e portuário, fruto das experiências e vivências inerentes a uma longa carreira profissional e académica.

Em suma, na perspectiva de proteção e segurança nos portos, consideram que “*A eficácia é fundamental [...]*” para os mesmos.

No Capítulo I, o autor Martins (2014), acosta na vertente da “Administração Marítima e Portuária em Portugal”, e trata especificamente de matérias como: “[...] *a necessidade de uma intervenção do Estado no setor, o âmbito dessa intervenção, e a estrutura organizativa que a deve apoiar*”¹¹⁵.

Nessa linha de pensamento, identifica os objetivos para a intervenção da “Administração Pública”, que são:

- i. a utilização eficiente de recursos na satisfação de necessidades das populações;
- ii. a perspectiva de aplicação de recursos que são escassos à satisfação de necessidades tendencialmente crescentes;
- iii. a prossecução de eficiência na gestão do processo de atuação no sentido de obtenção de um máximo de “*output*”, a partir de um determinado e justificado “*input*”.

Ainda assim, após profunda reflexão e exposição sobre o referido tema o mesmo autor defende que:

- i. em termos administrativos, o Estado deve continuar a intervir no setor marítimo e portuário porque as necessidades assim o exigem, como por exemplo, no cumprimento dos requisitos técnicos e de segurança nacionais e internacionais, bem como na regulação adequada para os processos de liberalização e de privatização;

¹¹⁵ - Cfr., nesse sentido, Eduardo da Silva Martins, A Administração Marítima e Portuária em Portugal, in A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora Mare Liberum, 2014, p. 17.

- ii. em termos organizativos, o Estado deve optar pela concentração das estruturas administrativas, de forma a racionalizar e otimizar os seus recursos no intuito de obter maior eficiência e eficácia.

No Capítulo II, o autor Henriques (2014), atraca na vertente dos “Portos”, no intuito de dar uma visão geral sobre o mesmo mediante “[...] *o enquadramento, a organização e o funcionamento dos portos e sobre as múltiplas atividades que neles se desenvolvem* [...]”¹¹⁶.

Dessa perspetiva, demonstra a classificação dos portos efetuada pela “UNCTAD”, como se indicam:

- i. segundo a sua natureza: os portos naturais e artificiais ou mistos (marítimo, fluvial, lacustre, estuário);
- ii. segundo as suas funções: os portos mineraleiros, cerealíferos, petroleiros, contentores, passageiros, carga-geral, etc.;
- iii. segundo a sua importância económica: os portos de interesse local ou regional, os portos de abastecimento, os portos de transbordo escalados por navios de pequena e média dimensão (*Feeder’s*) e de grande dimensão (*Hub’s*), os portos de escala direta, os portos francos, os portos de trânsito, e os portos industriais.

Assim como, revisita alguns conceitos considerados de grande relevância, e apresenta uma caracterização física e operacional de um porto comercial, particularmente, os tipos de terminais especializados, que agora se fazem referência:

- Terminal de contentores;
- Terminal de carga geral ou multiusos;
- Terminal de granéis líquidos;
- Terminal de granéis sólidos;
- Terminal de carga rolante (“*roll-on / roll-off*”, vulgo “*Ro-Ro*”);
- Terminal de cruzeiros;
- Terminal de frutas.

¹¹⁶ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, “Os Portos”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 35.

Ainda, no que tange aos terminais portuários, o mesmo autor entende que *“Para responder às exigências do mercado e como forma de melhorar a competitividade, a generalidade dos portos tem adotado estratégias de especialização ao nível das infraestruturas de carga e descarga de mercadorias, cujo “layout” e equipamento permitam cada vez maiores produtividades nas operações”*¹¹⁷.

Nesse sentido, afirma que *“Quanto à sua gestão, nos portos modernos as “AP’s” são do tipo “Landlord”, estando a exploração dos terminais a cargo de empresas concessionárias especializadas, mediante contratos de longo prazo, de 25 a 30 anos, que inicialmente incluíam a gestão de infraestruturas e serviços já existentes, e alguns investimentos de manutenção e reposição. Atualmente, nos novos projetos, a maioria dos contratos prevê também a construção da infraestrutura e aquisição dos equipamentos com o correspondente investimento a cargo dos concessionários privados.”*¹¹⁸

Entretanto, recorda ainda que a classificação das mercadorias considerada pela “Diretiva 95/64/CE”, que são:

- Granéis líquidos;
- Granéis sólidos;
- Contentores;
- Carga rolante (“Roll-on / Roll-off”, vulgo “Ro-Ro”);
- Carga geral.

Contudo, em termos jurídico-legal e normativo, considera que *“A maior parte dos portos mundiais são públicos, ainda que cada vez mais a gestão das actividades operacionais seja feita por entidades privadas, existindo, no entanto, alguns portos de titularidade totalmente privada (Felixstowe, p.ex.)”*¹¹⁹.

¹¹⁷ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, “Os Portos”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 41.

¹¹⁸ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, “Os Portos”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 41.

¹¹⁹ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, “Os Portos”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 44.

Outrossim, referindo-se ainda aos portos públicos, revela que “[...] *a titularidade e a gestão do domínio público das respetivas áreas de jurisdição é exercida por instituições públicas, autoridades portuárias, a quem compete a responsabilidade pela prestação dos serviços de interesse público ou de interesse económico geral, prosseguindo geralmente orientações definidas pelos poderes públicos que os tutelam, quer seja a nível do poder local ou central*”¹²⁰.

Logo, conclui que “[...] *ao nível do porto, todo o funcionamento do sistema marítimo e portuário é assegurado por essa entidade fulcral, a autoridade portuária, cujo principal papel é de coordenação das funções e tarefas de forma mais ou menos atuante, por concessão da gestão das operações a privados, por vezes de forma direta pela disponibilização das infraestruturas e em certos casos, também das superestruturas.*”¹²¹

No Capítulo III, os autores abordam o tema da “Autoridade do Estado nos Portos”, sendo que, Cacho (2014) atraca na vertente das “Autoridades Portuárias e Segurança: Rigor, Pro-Atividade e Eficiência”, Centeno (2014) acosta nas vertentes da “Autoridade Marítima” e de “Outras Autoridades em razão da matéria (PSP, GNR, PJ)”, Raposo (2014) aborda a vertente da “Autoridade Tributária e Aduaneira”, Martins (2014) amarra na vertente da “Autoridade de Saúde nos Portos: Sanidade Marítima”, e Grilo (2014) aporta na vertente dos “Serviços de Estrangeiros e Fronteiras”.

Assim, na opinião de Cacho (2014), “[...] *os Portos nascem da necessidade de proporcionar a navios, mercadorias e pessoas envolvidas nas atividades relacionadas, condições de segurança em sentido lato*”¹²²; por isso, reconhece o seu elevado potencial económico, social e ambiental, e considera que “[...] *a sua exploração desgovernada pode provocar graves danos ambientais, graves conflitos com zonas urbanas,*

¹²⁰ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, “Os Portos”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 44.

¹²¹ - Cfr., nesse sentido, André Cristóvão Henriques, “Os Portos”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 45.

¹²² - Cfr., nesse sentido, José Luís Cacho, “Autoridades Portuárias e Segurança: Rigor, Pro-Atividade e Eficiência”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 79.

agravamento da sinistralidade dentro e nas proximidades das áreas portuárias e deseconomia na utilização dos recursos.”¹²³

Nessa linha de pensamento, afirma que *“As Administrações Portuárias assumem um papel de núcleos de agregação em função dos diferentes graus de autoridade e âmbito de atuação, umas mais no âmbito do “hard power”, como a autoridade marítima e outras mais do âmbito do “soft power”, como é o caso das associações de cidadãos.*”¹²⁴

Como tal, entende que *“As Administrações Portuárias têm a responsabilidade de produzir políticas de proteção que tenham em conta as convenções e códigos internacionais assim como práticas nacionais estabelecidas”*¹²⁵.

Por sua vez, Centeno (2014), faz uma retrospectiva do *“[...] último quartel do Século XX, particularmente no que se refere ao monopólio do uso da força, para impor as regras e normas estabelecidas pela sua Administração Pública, ou seja, a Autoridade do Estado, no caso a Autoridade Marítima.”*¹²⁶, tendo em conta a abrangente, profunda e transversal reforma verificada rumo ao Estado Novo, ou seja, Estado Corporativo.

Segundo o autor, a “Autoridade Marítima” em Portugal tem vindo a realizar-se de acordo com o seguinte enquadramento jurídico-legal que importa realçar:

- i. *“O respectivo departamento de topo, na orgânica do Estado Novo, responsável pela estrutura Nacional, que cobria todo o território, no que dizia respeito às suas faixas costeiras e litoral, era a Direcção Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, criada pelo Decreto-Lei n.º 49078, de 25 de junho de 1969, que se concretizava nas Capitánias dos Portos e nas Delegações Marítimas, cuja imagem de intervenção*

¹²³ - Cfr., nesse sentido, José Luís Cacho, “Autoridades Portuárias e Segurança: Rigor, Pro-Atividade e Eficiência”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, pp. 80-81.

¹²⁴ - Cfr., nesse sentido, José Luís Cacho, “Autoridades Portuárias e Segurança: Rigor, Pro-Atividade e Eficiência”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 81.

¹²⁵ - Cfr., nesse sentido, José Luís Cacho, “Autoridades Portuárias e Segurança: Rigor, Pro-Atividade e Eficiência”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 84.

¹²⁶ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 85.

pública mais visível, entre outras, era a presença no espaço público da figura dos Cabos de Mar”¹²⁷;

- ii. “[...] extinção dos Tribunais Marítimos, os quais funcionavam nas Capitánias dos Portos, ..., com a publicação do Decreto-Lei n.º 300/84, de 07 de Setembro, onde pela primeira vez é utilizada a expressão “Autoridade Marítima”, no ordenamento jurídico português.”, e a expressão “[...] “Sistema de Autoridade Marítima” [...]”, bem como, [...] extingue as Delegações Marítimas [...]”, ou seja, é [...] extinta a Direcção Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, com as competências e património, ainda restantes, transferidos para a Direcção Geral de Marinha [...]”¹²⁸;
- iii. “[...] em 1995, através do Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de setembro, é criada a Polícia Marítima, como parte do Sistema de Autoridade Marítima [...]”¹²⁹
- iv. “[...] em março de 2002, ..., foi publicado um pacote legislativo que, criando a figura da Autoridade Marítima Nacional, delimitava a sua estrutura, competências e espaços de intervenção, vinha simultaneamente investir e estabelecer as Autoridades Portuárias, na dependência das Administrações Portuárias, com competências próprias e tendo como área de intervenção as respectivas áreas de jurisdição e interesse portuário”¹³⁰.
- v. “Estão neste caso dois actos de elevada e incontornável dignidade e solenidade institucional para a soberania do Estado, e que competem à Autoridade Marítima, que são a visita de chegada dos navios ao porto e o despacho de largada dos navios para o mar”¹³¹, de acordo com o Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro;

¹²⁷ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, pp. 85-86.

¹²⁸ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 86.

¹²⁹ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 87.

¹³⁰ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, pp. 87-88.

¹³¹ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Víctor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, pp. 91-92.

- vi. “[...] da legislação já publicada, ...a função de Administração Marítima Nacional, ..., residirá, a esta data, na Direcção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos [...]”¹³².

Daí, resulta que “[...] nos portos portugueses, sob tutela das Administrações Portuárias, formalmente instituídas como empresas de capitais exclusivamente públicos ..., exercem simultaneamente as funções de Autoridades Portuárias, nomeadamente, ..., quanto à segurança da navegação, ao acesso de navios ao porto, ao estabelecimento de fundeadouros, nas respectivas áreas, ao assinalamento marítimo, ao combate à poluição, à manutenção dos canais de navegação e ao estabelecimento de regras referentes à navegação na sua área de jurisdição, a Autoridade Marítima exerce-se ..., através dos órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional, as Capitánias dos Portos e os Comandos Locais da Polícia Marítima”¹³³.

Enquanto que, “Nos restantes pequenos portos, canais de acesso e outras pequenas infra-estruturas (rampas, docas, etc.) a função da sua administração, que era protagonizada pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), entretanto extinto, está agora num processo de evolução orgânica, ainda não totalmente implementada [...]”¹³⁴.

Rocha (2005), em “O Papel da Administração Pública e o Envolvimento do Setor Privado na Gestão dos Portos Portugueses”, realizou uma extensa revisão da literatura tanto a nível nacional como internacional que compreende o período entre o ano de 1978 até 1997, com o objetivo precípua de “[...] delinear a missão e o papel da Administração Pública, nomeadamente da Autoridade Portuária na gestão dos portos portugueses, após o processo de desintervenção, i.e., depois da retirada das actuais administrações e juntas do exercício da operação portuária”¹³⁵.

¹³² - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 93.

¹³³ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 92.

¹³⁴ - Cfr., nesse sentido, José Castro Centeno, “Autoridade Marítima”, in *A Segurança nos Portos – Uma Visão Integrada*, Coordenador: Vítor Lopo Cajarabille, Portugal, Editora *Mare Liberum*, 2014, p. 93.

¹³⁵ - Cfr., nesse sentido, Amadeu Rocha, “O Papel da Administração Pública e o Envolvimento do Setor Privado na Gestão dos Portos Portugueses”, Editor APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, 2005, n.º 2, p. 20.

Nessa rota, abordou os seguintes temas: “Funções, Organização e Gestão”, a “Racionalização e Reforma”, as “Políticas Portuárias”, bem como “O Novo Papel das Autoridades Portuárias”.

Tais abordagens permitiram, finalmente, chegar a bom porto no que concerne ao desafio que assumiu, sustentando-se nas seguintes “amarrações”:

- Quanto à visão: melhorar o bem-estar social;¹³⁶
- Quanto à missão e papel: zelar pelo interesse público;¹³⁷
- Quanto aos valores: conhecimentos e competências específicas do capital humano;

¹³⁶ - “Enganam-se aqueles que julgam que um maior envolvimento do setor privado nos portos torna redundante a existência das autoridades portuárias. Bem pelo contrário, é no novo modelo de exploração do tipo *landlord port* que a sua intervenção se torna essencial, alterando a actual postura de intervir para dirigir para a de intervir para corrigir que pode enquadrar-se num lema inspirador dos programas de modernização e reforma administrativa muito conhecido por *menos Estado, melhor Estado*. A uma autoridade moderna, para além da função reguladora e coordenadora das actividades portuárias, deverá corresponder uma organização empreendedora que, assente numa visão de mercado e numa postura aberta, aprenda a partilhar interesses com os operadores privados para encontrar a melhor forma de gerir recursos numa perspectiva de obter deles o máximo de retorno económico para a melhoria do bem estar social.”, Cfr., nesse sentido, Amadeu Rocha, “O Papel da Administração Pública e o Envolvimento do Setor Privado na Gestão dos Portos Portugueses”, Editor APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, 2005, p. 161.

¹³⁷ - “À administração pública caberá agir como uma verdadeira autoridade portuária, integradora dos diferentes poderes públicos intervenientes nos portos, actuando como um agente facilitador e reconhecendo os interesses dos operadores privados, dando-lhes liberdade bastante para actuarem em regime de concorrência num mercado fortemente competitivo. A ela, autoridade portuária, caberá ainda a responsabilidade pelo planeamento e ordenamento do porto no longo prazo, a coordenação das actividades que nele se desenvolvem e a sua regulação com um objetivo único: zelar pelo interesse público.”, Cfr., nesse sentido, Amadeu Rocha, “O Papel da Administração Pública e o Envolvimento do Setor Privado na Gestão dos Portos Portugueses”, Editor APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, 2005, p. 160.

3.3. Artigos Científicos

O estudo de Verhoeven (2010) realiza uma profunda e transversal revisão da literatura, desde o ano de 1947 até 2009, sobre as funções da autoridade portuária, tendo como objetivo desenvolver um quadro conceitual que permita demonstrar se existe um renascimento ou renovado interesse do papel da autoridade portuária no contexto europeu.

Para tal, aborda a evolução do conceito de porto, moldada pela *UNCTAD* (1992; 1999), tal como se ilustra de seguida:

Tabela 10: *UNCTAD* – Gerações dos portos

A. Primeira Geração	Antes de 1950	Abordagem do mar, a transferência de bens, armazenamento temporário, entrega.
B. Segunda Geração	Desde 1950	Inclui à A. Primeira Geração: + Atividades industriais e comerciais que dão valor acrescentado aos bens. = O porto é um centro de movimentação e serviços.
C. Terceira Geração	Desde 1980	Inclui à A. Primeira Geração + B. Segunda Geração: + Estruturação da comunidade portuária; + Fortalecimento dos laços entre cidade e porto e entre os utentes do porto; + Ampliação da gama de serviços oferecidos além do perímetro do porto; + Sistema integrado de coleta e processamento de dados. = O porto tornou-se numa plataforma logística para o comércio.
D. Quarta Geração	Desde 2000	Rede de portos fisicamente separados (terminais) ligados através de operadores ou por meio de uma administração comum.

Fontes: *UNCTAD* (1992; 1999) in “A review of port authority functions: towards a renaissance?”, Verhoeven, P. (2010). Adaptado pelo mestrando.

Nesse sentido, por um lado, observa as tradições geográficas de gestão e propriedade portuária (Hanseática, Latina e Anglo-saxónica), identificada por Suykens (1995), e por outro lado, aprofunda e aprimora a abordagem realizada pela *UNCTAD* sobre o conceito de porto de 4ª Geração, tal como se ilustra pela tabela seguinte:

Tabela 11: Conceito Tridimensional de Porto Multiuso de “4ª Geração”

Dimensão	Sub-dimensão	Fatores chave
Operacional	Atividades Navio-Terra	Núcleo Serviços Portuários “ <i>Core Business</i> ”: movimentação de carga (carga, descarga, armazenamento); serviços técnico-náuticos; serviços auxiliares. Forte foco em contentores.
	Atividades Logísticas Valor Agregado	Mudança do núcleo de atividades portuárias para não núcleo “ <i>Non-Core Business</i> ” (vários caminhos possíveis).
	Atividades Industriais	Mudança das indústrias de tradicional para sustentáveis: instalações de GNL, usinas de biocombustíveis, etc.
Espacial	Terminalização	Operadores multinacionais desenvolveram redes de terminais sob a lógica corporativa. A ênfase competitiva muda-se para o nível de terminal, estendendo-se para a cadeia de abastecimento.
	Porto-Cidade	Afrouxamento da relação espacial combinada com o enfraquecimento dos laços económicos e sociais (embora os primeiros sinais de iniciativas de reinserção apareceram - veja dimensão social).
	Regionalização	Desenvolvimento da rede para além do perímetro do porto envolve a cooperação com os portos fluviais e portos secos (desenvolvimento do centro de carga), bem como com outros portos marítimos na proximidade.
Social	Ecossistemas	Porto marítimo é parte de um ecossistema mais amplo (litoral), onde ele tem uma variedade de interações ambientais com o exterior.
	Fator Humano	Coabitação sustentável com as comunidades locais, o foco em evitar externalidades negativas (poluição, congestionamento, etc.) e estimular externalidades positivas (valores simples).

Fontes: Vandermeulen (1996); Notteboom & Rodrigue (2005); Olivier (2005); Hayuth (2007); Mangan et al. (2007); Van Hooydonk (2007); Theys et al. (2008) in “A review of port authority functions: towards a renaissance?”, Verhoeven, P. (2010). Adaptado pelo mestrando.

Para lá disso, o mesmo autor, revisita as tradicionais funções da autoridade portuária (Proprietária, Reguladora e Operadora), classificada por Baird (1995) e, Baltazar e Brooks (2001), resumindo a sua evolução à luz das mudanças socioeconómicas e desafios estratégicos, analisando os fatores que influenciam a função de proprietária, e deste modo, identifica assim, a pressão exercida por três partes interessadas em busca da reforma da governação portuária, tal como se ilustra através da tabela que se segue:

Tabela 12: Função Proprietária da autoridade portuária “Desafios e soluções estratégicas”

Desafios	Opções de Respostas Estratégicas
Pressão Competitiva para Investimentos	- Desenvolver infraestrutura dedicada para ligar os operadores (armadores, terminais, logísticos); - Política de promoção e marketing ativa; - Desenvolver nichos (pode incluir sair da corrida dos contentores); - Desenvolver variedade em serviços de fornecedores / clientes - Criar valor e facilitar a ligação dos operadores com clientes “footloose”; - Fluxos de mercadorias para a comunidade; - Integrar o porto nas relações comerciais que moldam as cadeias de fornecimento.
Pressão Financeira para Financiamentos	- Política comercial relativa a taxas portuárias e taxas de concessão; - Gerar renda de atividades não essenciais (non-core); - Desenvolver parcerias público-privadas.
Pressão Competitiva pelo Uso da Terra	- Política de gestão de imóveis ativa e integrada, incorporando os objetivos de desenvolvimento ambiental e urbano.

Fontes: Slack (1993); Jongman (1994); Slack et al. (1996); Notteboom & Winkelmanns (2001); Comtois & Slack (2003); Bichou & Gray (2005); De Langen & Van der Lugt (2007); Dooms & Verbeke (2007); Notteboom (2007); Slack (2007); Vining & Boardman (2008); Meersman et al. (2009) in “A review of port authority functions: towards a renaissance?”, Verhoeven, P. (2010). Adaptado pelo mestrando.

Por essas razões, o mesmo autor, sentiu a necessidade de definir o conceito de autoridade portuária renascentista e adicionar o conceito da função da autoridade portuária moderna, designada por “Gestora da Comunidade”, desenvolvida por De Langen (2004; 2007), bem assim os dois níveis geográficos (regional, global), identificados por Comtois e Slack (2003).

No sentido de, conceber uma nova matriz conceitual de tipologia hipotética das autoridades portuárias renascentistas, que combina o perfil funcional (Proprietária, Reguladora, Operadora e Gestora da Comunidade), com as dimensões geográficas (Local, Regional e Global) e a hipotética tipologia que consiste em três tipos básicos de autoridades portuárias (Conservadora, Facilitadora e Empreendedora)¹³⁸, identificada por Heaver et al. (2000), tal como se ilustra de seguida:

Tabela 13: Matriz de tipologia hipotética das autoridades portuárias

Tipologia Funções	Conservadora	Facilitadora	Empreendedora
Proprietária	“Gestor” de Imóveis Passivo: - Continuidade e manutenção; - Desenvolvimento principalmente deixado para outros (governo/iniciativa privada); - A receita financeira de bens imóveis em regime de “tarifa”	“Corretor” de Imóveis Ativo: - Continuidade, manutenção e melhoria; - Corretor de desenvolvimento e co investidor; - Inclui mediação imobiliária urbana e ambiental; - A receita financeira de imóveis em base comercial. Mediador nas relações B2B comerciais entre prestadores de serviços e clientes do porto. Parcerias estratégicas com os portos fluviais, portos secos e outros portos.	“Desenvolvedor” de Imóveis Ativo: - Continuidade, manutenção e melhoria; - Investidor direto; - Inclui o desenvolvimento imobiliário urbano e ambiental; - A receita financeira de imóveis em base comercial - A receita financeira de atividades não essenciais Negociações B2B comerciais diretas com os clientes do porto - busca ativa de nichos de mercado. Investimentos diretos em portos fluviais, portos secos e outros portos.

¹³⁸ - Cfr., nesse sentido, a explicação de Verhoeven, P. e Vanoutrive, T. (2012).

Reguladora	Aplicação passiva e aplicação de normas e regulamentos definidos principalmente por outras agências de regulação. A receita financeira do papel regulador na base "tarifa".	Aplicação ativa e execução das regras e regulamentos através da cooperação com as agências de regulação + cenário local, regional e nacional de regras e regulamentos próprios. Prestar assistência à comunidade portuária para cumprir as regras e regulamentos. A receita financeira do papel regulador na base "tarifa" com diferentes opções de cobrança por razões de sustentabilidade.	Idem facilitador Idem facilitador + perito de venda e as ferramentas fora do porto (em uma escala regional e global) A receita financeira do papel regulador na base comercial
Operadora	Aplicação mecanicista da política de concessão (janela-licença de emissão)	Utilização dinâmica da política de concessão, em combinação com papel corretor de imóveis. "Líder em insatisfação" no que se refere ao desempenho dos prestadores de serviços portuários privados Prestação de serviços de interesse económico geral e serviços comerciais especializados.	Utilização dinâmica da política de concessão, em combinação com o papel de desenvolvimento imobiliário. Acionista em prestadores de serviços portuários privados Prestação de serviços de interesse económico geral, bem como serviços comerciais. Prestar serviços em outros portos

Gestora Comunidade	Não ativamente desenvolvido	Dimensão económica: - Resolver os gargalos do interior - Fornecer formação e educação - Prestação de serviços de “TIC” - Promoção - <i>Lobbying</i> Dimensão social: - Acomodar interesses conflitantes - “ <i>Lobbying</i> ” - Promover externalidades positivas	Idem tipo facilitador, mas dimensão económica com envolvimento comercial mais direta.
Dimensão Geográfica	Local	Local + Regional	Local + Regional + Global

Fontes: Comtois e Slack (2003); De Langen (2004; 2007) in “*A review of port authority functions: towards a renaissance?*”, Verhoeven, P. (2010). Adaptado pelo mestrando.

Ainda, no prosseguimento da sua análise, o autor aborda também os fatores de governação informais (equilíbrio de poder com o governo, cultura de gestão) e formais (quadro jurídico e legal, capacidade de financiamento) que influenciam o renascimento das autoridades portuárias e defende que existe de facto um renascimento ou renovado interesse no papel da autoridade portuária, em virtude da emergente literatura por parte dos académicos e suas recomendações.

Acrescente-se, que o relatório de averiguação da “*ESPO – European Sea Port Organization*” de Verhoeven (2011), realiza uma extensa revisão da literatura, desde 1977 até 2011, sobre a governação portuária¹³⁹ europeia. Assim, de modo a concretizar a agenda de pesquisa empírica determinada no seu anterior estudo, Verhoeven (2010), tendo como objetivo principal confirmar a real efetivação do renascimento ou renovado papel das autoridades portuárias na corrente governação, faz uma pesquisa exaustiva sobre os objetivos e funções (autonomia funcional) das autoridades portuárias, os quadros

¹³⁹ - Cfr., nesse sentido, o estudo de Verhoeven, P. & Vanoutrive, T. (2012) que aborda o termo “Governação Portuária” e explica que este compreende dois níveis, o nível exógeno do porto, designado por “Governação do Porto”, e o nível endógeno do porto, designado por “Governação da Autoridade Portuária”.

institucionais (propriedade, estatuto jurídico e legal, estrutura organizacional), e as capacidades financeiras (responsabilidade e autonomia financeira).

Desse modo, o autor desenvolve uma base conceitual que compreende a evolução do porto e do papel da autoridade portuária, o conceito de porto e de autoridade portuária, elabora uma matriz de tipologia hipotética da autoridade portuária (conservadora, facilitadora, empreendedora), e os fatores de governação que influenciam as autoridades portuárias (equilíbrio de poder com o governo, quadro legal e estatutário, capacidade financeira, cultura de gestão).

Além disso, classifica as autoridades portuárias em cinco grupos, de acordo com a diferenciação regional (Hanseática, Nova Hanseática, Anglo-Saxónica, Latina e Nova Latina) e em três grupos, de acordo com a diferenciação de tamanho (pequeno, médio e grande), agrupando os resultados da pesquisa em três seções (objetivos e funções, estrutura institucional e a capacidade financeira), reagrupando os principais resultados em sete grupos distintos de parâmetros usados para a análise das práticas de governação (devolução, governação corporativa, perfil operacional, autonomia funcional, proatividade funcional, responsabilidade do investimento, e a autonomia financeira).

Em suma, o estudo de Verhoeven (2010) defende que:

- No geral, ocorre a real efetivação do renascimento ou renovado papel das autoridades portuárias, no entanto, constata que a diversidade de estruturas de governação tem limitado muito essa ambição;
- A maior parte das autoridades portuárias convergem para o tipo “facilitador”, com exceção da autoridade portuária de tradição regional Anglo-saxónica (Reino Unido) com os portos de grande porte, que convergem para o tipo “empreendedor”;
- As diferenças nas estruturas de governação são principalmente determinadas a nível regional;
- As tradições regionais Hanseática, Latina e Anglo-saxónica, explicam a maior parte da diversidade de governação na Europa;

- A maioria das autoridades portuárias pertencem à tradição regional Hanseática e Latina, diferenciando-se apenas pela dualidade Norte-Sul, que envolve as diferenças de propriedade simples e abrange os elementos de governação (autonomia funcional e financeira);
- O tamanho da autoridade portuária pode em certa medida explicar a diversidade de governação, especialmente quando se trata de governação corporativa, bem como o perfil operacional e a pró-atividade funcional.

4. Estudos de Casos

4.1. Seleção

Uma outra questão merece particular atenção. Aqui falamos nos casos de estudo.

Para tanto, selecionamos como parâmetro de sucesso os portos geridos pelas “Administrações Portuárias” de Portugal Continental, que exercem as funções de “Autoridades Portuárias”, que são:

- “APDL – Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.”;
- “APA – Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz, S.A.”;
- “APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.”;
- “APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.”;
- “APS – Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.”

Por outro lado, selecionamos os casos dos portos geridos pelas “Administrações Portuárias” de Angola, que exercem, igualmente, as funções de “Autoridades Portuárias”, que são:

- “EPC – Empresa Portuária de Cabinda, E.P.”;
- “EPS – Empresa Portuária de Soyo, E.P.”;
- “EPL – Empresa Portuária de Luanda, E.P.”;
- “EPA – Empresa Portuária de Amboim, E.P.”;
- “EPL – Empresa Portuária de Lobito, E.P.”;
- “EPL – Empresa Portuária de Namibe, E.P.”.

4.2. Análise Comparativa

*“A necessidade de avaliar o desempenho das empresas de forma comparativa e sistemática, procurando identificar e atuar nos fatores de sucesso e de insucesso, fez com que se desenvolvesse uma nova ferramenta de gestão conhecida por benchmarking”.*¹⁴⁰

Por essa razão, optou-se por utilizar a referida ferramenta de gestão no presente trabalho, e como se pode observar, a mesma tem sido classificada como uma das melhores e a sua importância tem sido reconhecida através dos resultados da pesquisa do uso e satisfação, tal como ilustrado de seguida:¹⁴¹

Figura 15: Classificação das Ferramentas de Gestão

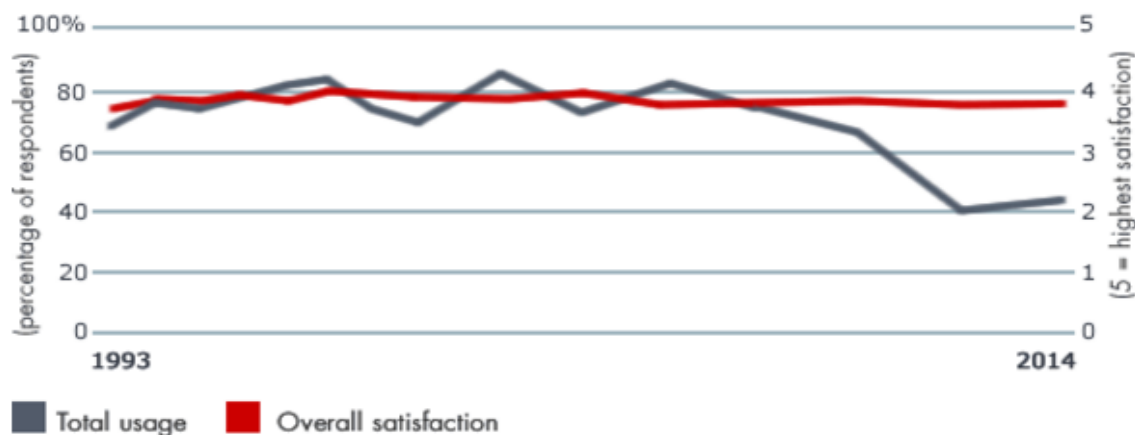
Top 10 Management Tools				
2000	2006	2010	2012	2014
1 Strategic Planning	1 Strategic Planning	1 Benchmarking	1 Strategic Planning	1 CRM
2 Mission & Vision Statements	2 CRM	2 Strategic Planning	2 CRM	2 Benchmarking
3 Benchmarking	3 Customer Segmentation	3 Mission and Vision Statements	3 Employee Engagement Surveys	3 Employee Engagement Surveys
4 Outsourcing	4 Benchmarking	4 CRM	4 Benchmarking	4 Strategic Planning
5 Customer Satisfaction	5 Mission and Vision Statements	5 Outsourcing	5 Balanced Scorecard	5 Outsourcing
6 Growth Strategies	6 Core Competencies	6 Balanced Scorecard	6 Core Competencies	6 Balanced Scorecard
7 Strategic Alliances	7 Outsourcing	7 Change Management Programs	7 Outsourcing	7 Mission and Vision Statements
8 Pay-for-Performance	8 Business Process Reengineering	8 Core Competencies	8 Change Management	8 Supply Chain Management
9 Customer Segmentation	9 Scenario & Contingency Planning	9 Strategic Alliances	9 Supply Chain Management	9 Change Management
10 Core Competencies	10 Knowledge Management	10 Customer Segmentation	10 Mission and Vision Statements	10 Customer Segmentation
BAIN & COMPANY		Roll over to see tool ranking trends Click to see usage vs. satisfaction		

Fonte: Bain & Company (2016).

¹⁴⁰ - Benchmarking. (2016, May 30). In Wikipédia, a enciclopédia livre. Retrieved from <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Benchmarking&oldid=45752564>.

¹⁴¹ - Management Tools & Trends 2013. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.bain.com/publications/business-insights/management-tools-and-trends.aspx>.

Figura 16: Uso e satisfação entre os participantes da pesquisa



Fonte: Bain & Company (2016).

A comparação “*Benchmarking*” permite avaliar as empresas que exercem a sua atividade nas mais diversas áreas, tais como: financeira; gestão; excelência do negócio; *marketing*; produção; saúde e segurança no trabalho; energia e ambiente; inovação; responsabilidade social; logística e transportes. Para tal, considera como principais os seguintes critérios de comparação: o volume de negócios; o número de trabalhadores; a região; e o setor de atividade.

Tem, entretanto, interesse referir que as empresas selecionadas anteriormente enquadram-se na área de Logística e Transportes, no setor portuário, com responsabilidades sob o domínio e jurisdição portuária em que exercem a função de “Autoridade Portuária”, bem como asseguram o serviço público mediante as atividades inerentes a prestação de serviços portuários.

Como também, importa realçar que “O desempenho dos portos e terminais é importante porque afeta a competitividade comercial de um país. Existem muitos determinantes para o desempenho do porto / terminal - relações de trabalho, número e tipo de equipamento de movimentação de carga, qualidade da área de backhaul, canal de acesso ao porto, de acesso do lado da terra e eficiência aduaneira, bem como potenciais concessões a operadores de terminais internacionais.” (UNCTAD/RMT/2015)

4.2.1. Análise Geral

- Os portos comerciais de interesse estratégico de Angola, encontram-se igualmente na 4ª Geração de Portos, de acordo com o conceito tridimensional dos portos marítimos multiusos;
- A tradição geográfica de gestão e propriedade portuária e a tradição de diferenciação regional “Latina” é a que mais se assemelha à realidade dos portos comerciais de Angola;
- Mediante a matriz conceitual de tipologia hipotética das autoridades portuárias renascentistas, e de acordo com a sua autonomia funcional, ou seja, a autonomia para a tomada de decisões, as “Empresas Portuárias – EP’s” / “Administrações Portuárias – AP’s” de Angola assumem os seguintes papéis:
 - Quanto à função proprietária, enquadram-se na tipologia “Conservadora”, logo de dimensão geográfica local, pelo facto das receitas financeiras dos bens imóveis se basearem no regime de tarifa¹⁴², e devido ao desenvolvimento portuário estar acometido ao Governo, uma vez que é o principal financiador dos investimentos financeiros realizados nos portos; logo as “EP’s” assumem o papel de “Gestoras de Imóveis Passivas”;
 - Quanto à função reguladora, enquadram-se na tipologia “Facilitadora”, logo de dimensão geográfica local e regional, sobretudo porque, as receitas financeiras têm como base o regime de tarifa, e pelo facto de existir uma preocupação em prestar assistência à comunidade portuária para o cumprimento das normas e regulamentos, como também para a oscultação das externalidades negativas, proporcionado pelos encontros periódicos dos Conselhos Consultivos. Desse modo, as “AP’s” assumem o papel ativo de aplicação e execução das normas e regulamentos através da cooperação com as agências de regulação ao nível nacional, nomeadamente, as Capitánias dos

¹⁴² - Cfr., nesse sentido, o art.º 28.º do Regulamento de Tarifas Portuárias - DEC n.º 323/08 de 16 de dezembro.

Portos ao nível local, e o “IMPA – Instituto Marítimo e Portuário de Angola – I.P.”, ao nível nacional.

- Quanto à função operacional, enquadram-se na tipologia “Conservadora”, logo de dimensão local, em virtude da aplicação mecanicista da política de concessões, em detrimento de uma utilização dinâmica dessa mesma política em combinação com o papel de corretor dos imóveis, bem assim, o seu desenvolvimento. Assim, o seu papel baseia-se no instrumento contratual das concessões e assume-se apenas como “Senhorio”, pois limita-se a arrecadar as receitas financeiras.
- Quanto à função gestora da comunidade, enquadram-se na tipologia “Conservadora”, logo de dimensão local, pelo facto de não se envolverem nesse domínio, uma vez que somente tais responsabilidades se encontram sob o domínio do Governo Local.
- A reforma portuária no contexto nacional introduziu uma separação entre o papel de proprietário “Senhorio” e o papel de operador de terminal, uma vez que a supraestrutura (equipamentos de movimentação horizontal e vertical) e o pessoal portuário (estivadores) foram transferidos para a entidade privada (Concessionárias), deixando de fazer parte da propriedade das “AP’s”.
- Na perspetiva dos recursos humanos, tendo em conta que o maior número de trabalhadores se encontram nas atividades portuárias operacionais (estivadores), ao serem transferidos para entidades privadas, obviamente reduzem de modo substancial os custos com o pessoal.
- Na perspetiva das operações portuárias, uma vez que a principal atividade (*Core Business*) da empresa é transferida para a entidade privada, certamente reduz de modo significativo os custos com fornecimentos e serviços de terceiros.
- Na perspetiva financeira, as necessidades de investimentos, por exemplo, em infraestruturas e supraestruturas são preferencialmente supridas por entidades privadas.

4.2.2. Análise da Governação Corporativa ou Societária

Esta análise, na perspetiva da governação corporativa ou governo societário, pretende elucidar sobre as semelhanças e diferenças existentes entre as “AP’s” de Portugal Continental e de Angola.

Assim, podemos afirmar o seguinte,

- As “AP’s” de Portugal Continental, exceto a “APL, S.A.”, gerem mais de um porto comercial; enquanto as “AP’s” de Angola, por enquanto, gerem apenas um porto comercial;
- As “AP’s” de PC, têm natureza jurídica de “Sociedades Anónimas, S.A.”; enquanto que as “AP’s” de Angola, têm a natureza jurídica de “Empresas Públicas, E.P.”, com capitais exclusivamente públicos, logo têm como único acionista o Estado;
- As “AP’s” de PC e de Angola são tuteladas por três departamentos ministeriais;
- A “AP” de PC com maior capital social é a “APS, S.A.”; e em Angola é a “EPL, E.P.” (L – Luanda);
- As “AP’s” de PC e de Angola adotaram o modelo de governo com três órgãos sociais, que são: o órgão de governo, o órgão de consulta e informação, o órgão de administração e o órgão de fiscalização; com o mesmo período de mandato, mas com número de membros diferentes.

Neste contexto, para melhor compreensão, importa verificar as tabelas que se seguem:

Tabela 14. Governação Corporativa das Administrações Portuárias de Portugal Continental

Administrações Portuárias de Portugal Continental – 2015					
Governança Corporativa	APDL, S.A.	APA, S.A.	APL, S.A.	APSS, S.A.	APS, S.A.
	Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo	Portos de Aveiro e Figueira da Foz	Porto de Lisboa	Portos de Setúbal e Sesimbra	Portos de Sines e Algarve
1. Identificação da Sociedade					
1.1. Denominação	APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	APA - Administração dos Portos de Aveiro e F.F., S.A.	APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.	APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	APSS - Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.
1.2. Natureza Jurídica	Sociedade Anónima de Capitais Exclusivamente Públicos - S.A.	Sociedade Anónima de Capitais Exclusivamente Públicos - S.A.	Sociedade Anónima de Capitais Exclusivamente Públicos - S.A.	Sociedade Anónima de Capitais Exclusivamente Públicos - S.A.	Sociedade Anónima de Capitais Exclusivamente Públicos - S.A.
1.3. Tutela					
1.3.1. Setorial	Ministério da Economia	Ministério da Economia	Ministério da Economia	Ministério da Economia	Ministério da Economia
1.3.2. Financeira	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças
1.3.3. Atividade	Ministério da Agricultura e do Mar	Ministério da Agricultura e do Mar	Ministério da Agricultura e do Mar	Ministério da Agricultura e do Mar	Ministério da Agricultura e do Mar
1.4. Estrutura Acionista					
1.4.1. Acionistas	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado
1.4.2. Capital Social	51 035 000,00 €	30 000 000,00 €	60 000 000,00 €	15 100 000,00 €	80 000 000,00 €
2. Modelo de Governo					
2.1. Órgãos Sociais					
2.1.1. Órgão de Governo					
2.1.1.1. Mesa de Assembleia Geral	2 Membros	2 Membros	2 Membros	2 Membros	2 Membros
2.1.1.1.1. Membros	1 Presidente + 1 Secretário	1 Presidente + 1 Secretário	1 Presidente + 1 Secretário	1 Presidente + 1 Secretário	1 Presidente + 1 Secretário
2.1.1.2.1. Mandato	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos
2.1.2. Órgão de Administração					
2.1.2.1. Conselho de Administração	3 Membros	3 Membros	3 Membros	2 Membros	3 Membros
2.1.2.1.1. Membros	1 Presidente + 2 Vogais	1 Presidente + 2 Vogais	1 Presidente + 2 Vogais	1 Presidente + 1 Vogal	1 Presidente + 2 Vogais
2.1.2.1.2. Mandato	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos
2.1.3. Órgãos de Fiscalização					
2.1.3.1. Conselho Fiscal	4 Membros	4 Membros	4 Membros	4 Membros	4 Membros
2.1.3.1.1. Membros	1 Presidente + 2 Vogais Efetivos + 1 Vogal Suplente	1 Presidente + 2 Vogais Efetivos + 1 Vogal Suplente	1 Presidente + 2 Vogais Efetivos + 1 Vogal Suplente	1 Presidente + 2 Vogais Efetivos + 1 Vogal Suplente	1 Presidente + 2 Vogais Efetivos + 1 Vogal Suplente
2.1.3.1.2. Mandato	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos

Fontes: Estatutos Orgânicos das Administrações Portuárias de Portugal Continental. Elaborado pelo mestrando.

Tabela 15. Governação Corporativa das Empresas Portuárias de Angola

Empresas Portuárias de Angola - 2015						
Governança Corporativa	EPC, E.P.	EPS, E.P.	EPL, E.P.	EPA, E.P.	EPL, E.P.	EPN, E.P.
	Porto de Cabinda	Porto de Soyo	Porto de Luanda	Porto de Amboim	Porto de Lobito	Porto de Namibe
1. Identificação da Sociedade						
1.1. Denominação	EPC - Empresa Portuária de Cabinda, E.P.	EPS - Empresa Portuária do Soyo, E.P.	EPL - Empresa Portuária de Luanda, E.P.	EPA - Empresa Portuária de Amboim, E.P.	EPL - Empresa Portuária de Lobito, E.P.	EPN - Empresa Portuária do Namibe, E.P.
1.2. Natureza Jurídica	Empresa Pública - E.P.	Empresa Pública - E.P.	Empresa Pública - E.P.	Empresa Pública - E.P.	Empresa Pública - E.P.	Empresa Pública - E.P.
1.3. Tutela						
1.3.1. Setorial	Ministério da Economia	Ministério da Economia	Ministério da Economia	Ministério da Economia	Ministério da Economia	Ministério da Economia
1.3.2. Financeira	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças	Ministério das Finanças
1.3.3. Atividade	Ministério dos Transportes	Ministério dos Transportes	Ministério dos Transportes	Ministério dos Transportes	Ministério dos Transportes	Ministério dos Transportes
1.4. Estrutura Acionista						
1.4.1. Acionistas	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado
1.4.2. Capital Social	5 924 950,00 USD		70 000 000,00 USD	17 500 000,00 USD	60 000 000,00 USD	15 000 000,00 USD
2. Modelo de Governo						
2.1. Órgãos Sociais						
2.1.1. Órgão de Consulta e Informação						
2.1.1.1. Conselho Consultivo						
2.1.1.1.1. Membros						
2.1.1.1.1.1. Representante	DNMMP	DNMMP	DNMMP	DNMMP	DNMMP	DNMMP
2.1.1.1.1.2. Representante	SNA	SNA	SNA	SNA	SNA	SNA
2.1.1.1.1.3. Representante	CNC	CNC	CNC	CNC	CNC	CNC
2.1.1.1.1.4. Representante	GP	GP	GP	GP	GP	GP
2.1.1.1.1.5. Representante	AAN	AAN	AAN	AAN	AAN	AAN
2.1.1.1.1.6. Representante	AT	AT	AT	AT	AT	AT
2.1.1.1.1.7. Representante	AD	AD	AD	AD	AD	AD
2.1.1.1.1.8. Representante	AIE	AIE	AIE	AIE	AIE	AIE
2.1.1.1.1.9. Representante	CTP	CTP	CTP	CTP	CTP	CTP
2.1.1.1.1.10. Representante	COP	COP	COP	COP	COP	COP
2.1.1.2.1. Mandato						
2.1.2. Órgão de Administração						
2.1.2.1. Conselho de Administração	3 Membros		7 Membros	3 Membros	7 Membros	7 Membros
2.1.2.1.1. Membros	1 Presidente + 2 Vogais		1 Presidente + 4 Vogais + 2 Vogais Suplentes	1 Presidente + 2 Vogais	1 Presidente + 4 Vogais + 2 Vogais Suplentes	1 Presidente + 4 Vogais + 2 Vogais Suplentes
2.1.2.1.3. Mandato	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos
2.1.3. Órgão de Fiscalização						
2.1.3.1. Conselho Fiscal	3 Membros		3 Membros	3 Membros	3 Membros	3 Membros
2.1.3.1.1. Membros	1 Presidente + 2 Vogais		1 Presidente + 2 Vogais	1 Presidente + 2 Vogais	1 Presidente + 2 Vogais	1 Presidente + 2 Vogais
2.1.3.1.2. Mandato	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos	3 Anos

Fontes: Estatutos Orgânicos das Empresas Portuárias de Angola. Elaborado pelo mestrando.

4.2.3. Análise dos Modelos de Gestão

Esta análise, na perspetiva dos modelos de gestão portuária, adotadas pelas “AP’s”, pretende elucidar sobre a situação atual das mesmas.

A ser assim, podemos afirmar o seguinte:

- As “AP’s” de PC já transitaram na totalidade do modelo de “Porto Serviço” para “Porto Ferramenta”, mas não para o modelo de “Porto Senhorio”; enquanto que as “AP’s” de Angola encontram-se em transição do modelo de “Porto Serviço” para “Porto Ferramenta”, como também de “Porto Ferramenta” para “Porto Senhorio”;
- Apesar de, ainda não ter iniciado a sua atividade, em 2012 foi constituída uma “AP” em Angola, que dada a concessão celebrada, é a primeira a adotar o modelo de “Porto Privado”, enquanto que em PC ainda não existe uma “AP” com esse modelo;

Para mais, importa observar a tabela que se segue:

Tabela 16: Gestão Pública vs. Gestão Privada – Modelos de gestão portuária

Gestão Pública vs. Gestão Privada			
MGOP - Modelos de Gestão Portuária			
Porto Serviço <i>Service Port</i>	Porto Ferramenta <i>Tool Port</i>	Porto Senhorio <i>Landlord Port</i>	Porto Privado <i>Private Port</i>
1. Existência de Autoridade Portuária. 2. Os investimentos e a execução das operações competem à entidade pública. 3. A Autoridade Portuária fornece a totalidade dos serviços no porto, incluindo os serviços de estiva e desestiva.	1. Existência de Autoridade Portuária. 2. Os investimentos e a execução das operações competem à entidade pública. 3. A Autoridade Portuária fornece as infraestruturas e algumas supraestruturas, tais como os equipamentos de movimentação horizontal e vertical. 4. Os serviços de estiva e desestiva são transferidos para entidades privadas, logo fornecem a mão-de-obra portuária. 5. O desenvolvimento das operações é essencialmente assegurado por entidades privadas.	1. Existência de Autoridade Portuária. 2. Os investimentos e a execução das operações competem à entidade privada. 3. A Autoridade Portuária assegura o desenvolvimento do porto. 4. As entidades privadas fornecem os serviços e contribuem para o desenvolvimento da infraestrutura. 5. A Autoridade Portuária apenas exerce o domínio público da área de jurisdição que arrenda ou concessionaria, de acordo com o respetivo ordenamento.	1. Inexistência de Autoridade Portuária. 2. Os investimentos e a execução das operações competem à entidade privada. 3. O desenvolvimento do porto e prestação de serviços é assegurado por entidades privadas.
Ano de 2015			
Exemplos Portos Locais Portos Militares Portos Comerciais Angola: 1. EPC - Porto de Cabinda, E.P. 2. EPS - Porto de Soyo, E.P. - 4. EPA - Porto de Amboim, E.P. - - - Portugal Continental: - - - - -	Exemplos - - Portos Comerciais Angola: 1. EPC - Porto de Cabinda, E.P. 2. EPS - Porto de Soyo, E.P. 3. EPL - Porto de Luanda, E.P. 4. EPA - Porto de Amboim, E.P. 5. EPL - Porto de Lobito, E.P. 6. EPN - Porto de Namibe, E.P. - Portugal Continental: 1. APDL - Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. 2. APA - Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz, S.A. 3. APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. 4. APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. 5. APS - Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.	Exemplos - - Portos Comerciais Angola: - - 3. EPL - Porto de Luanda, E.P. - 5. EPL - Porto de Lobito, E.P. 6. EPN - Porto de Namibe, E.P. - - Portugal Continental: 1. APDL - Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. 2. APA - Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz, S.A. 3. APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. 4. APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. 5. APS - Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.	Exemplos Portos de Recreio - Portos Comerciais Angola: - - - - - 7. Caioporto, S.A. (futuro) Portugal Continental: - - - - -

Fonte: Plano Estratégico da “APS – Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.”. Adaptado pelo mestrando.

4.2.4. Análise dos Indicadores

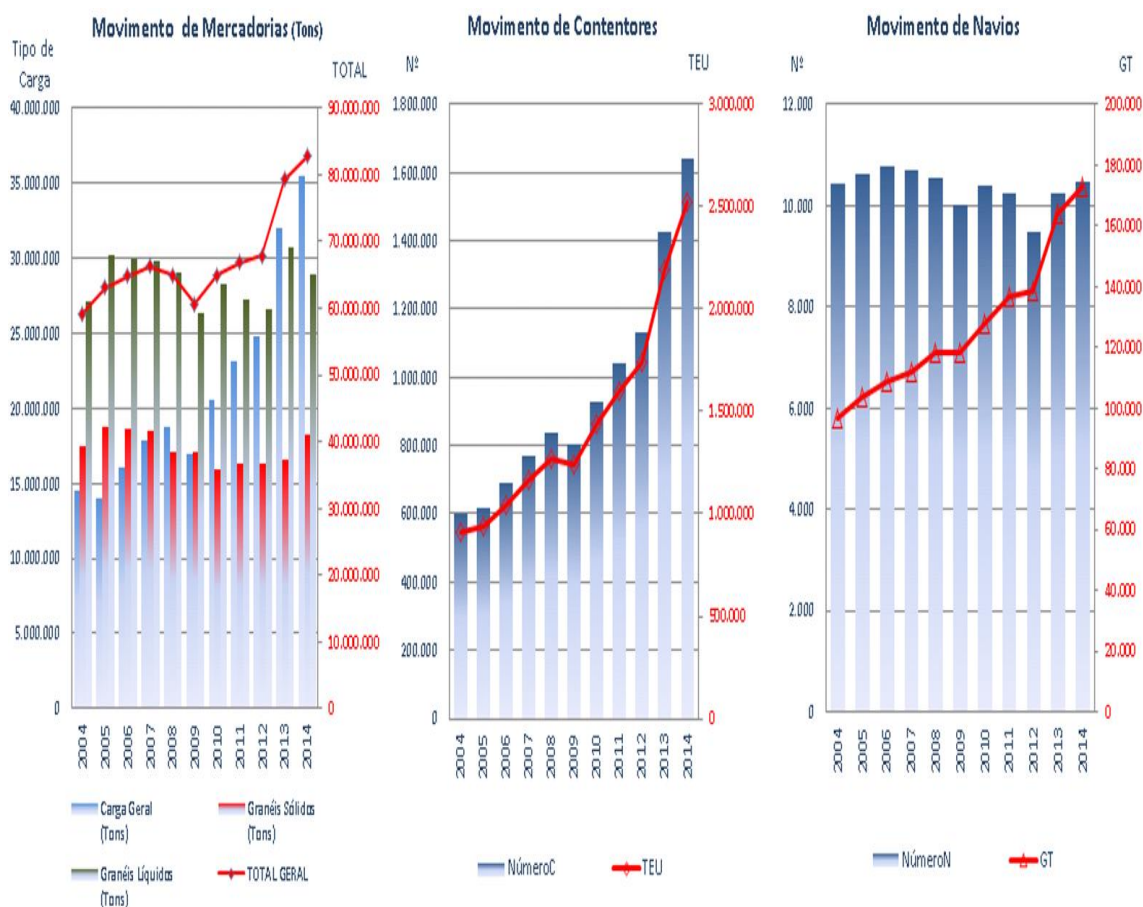
Esta análise, na perspetiva dos indicadores económico-financeiros, visa compreender em que medida a transição de modelos de gestão portuária melhoram o desempenho ou sucesso das “AP’s”.

4.2.4.1. Indicadores Operacionais

No que tange às “AP’s” de PC, podemos afirmar que, no geral, a evolução anual no período de 2004 a 2014 demonstra uma tendência crescente em termos de movimentação global, sendo que no ano de 2014, foram atingidos novos *records*: de carga (82,7 milhões de TON), de contentores (2,52 milhões de TEU), e de navios (172,8 milhões de GT).

O infográfico que se segue, trás as devidas ilustrações a esse respeito:

Infográfico 2: Movimento Global dos Portos do Continente de Portugal – Evolução Anual: 2004 - 2014



Fonte: “IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.” (2015), Portugal.

Relativamente às “AP’s” de Angola, podemos afirmar que, no cômputo geral, a evolução anual no período de 2008 a 2013 demonstra uma tendência decrescente em termos de movimentação global, de acordo com os dados estatísticos disponíveis, apesar do aumento revelado no ano de 2010, sendo que, no ano de 2014 foi atingida a seguinte cifra: de carga (11 milhões de TON), tal como ilustrado pelas tabelas que se seguem:

Tabela 17. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2008.

ID	DESIGNACAO	UNIDADES	QUILOGRAMAS	%
1	CONTENTOR20	157.614	3.942.877.249,16	37,01
2	GRANEL		2.782.696.800,12	26,12
3	CONTENTOR40	100.284	2.027.369.831,28	19,03
4	CONVENCIONAL		1.301.020.086,30	12,21
5	VEICULO	93.886	299.981.363,31	2,82
6	FRIGO40	10.353	281.451.582,72	2,64
7	FRIGO20	1.393	17.531.254,28	0,16
8	CONTENTOR10	26	639.920,05	0,01
9	FRIGO10	5	34.308,50	0,00
	TOTAL		10.453.402.395,73	100

Fonte: “CNC – Conselho Nacional de Carregadores, I.P.” (2015), Angola.

Tabela 18. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2009.

POSICÃO	MODO DE TRANSPORTE	TONELADAS	%
1	GRANEL	3.274.219,63	31,27
2	CONTENTOR20	3.126.548,72	29,86
3	CONVENCIONAL	1.812.708,45	17,31
4	CONTENTOR40	1.614.911,56	15,42
5	FRIGO40	302.157,55	2,89
6	VEICULO	324.767,04	3,10
7	FRIGO20	16.253,23	0,16
8	CONTENTOR10	319,74	0,00
9	FRIGO10	205,58	0,00
	TOTAL	10.472.091,49	100,00

Fonte: “CNC – Conselho Nacional de Carregadores, I.P.” (2015), Angola.

Tabela 19. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2010.

POSIÇÃO	MODO DE TRANSPORTE	TONELADAS	%
1	CONTENTOR20	5.354.620,52	38,11
2	GRANEL	3.063.874,61	21,87
3	CONTENTOR40	2.130.909,56	15,14
4	CONVENCIONAL	2.034.540,12	14,59
5	FRIGO40	1.192.018,35	8,51
6	VEICULO	174.951,41	1,25
7	FRIGO 20	120.122,15	0,93
8	CONTENTOR10	827,69	0,19
9	FRIGO10	120	0,00
10	TOTAL	14.071.985,39	100,00

Fonte: “CNC – Conselho Nacional de Carregadores, I.P.” (2015), Angola.

Tabela 20. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2011.

MODO DE TRANSPORTE	PESO/TONELADAS	%
CONTENTOR20	3.882.413,07	36,63
GRANEL	2.558.867,86	24,14
CONTENTOR40	1.997.516,59	18,85
CONVENCIONAL	1.419.057,83	13,39
FRIGO40	606.093,65	5,72
VEICULO	114.888,98	1,08
FRIGO20	19.837,00	0,19
CONTENTOR10	532,42	0,01
FRIGO10	88,59	0,00
TOTAL	10.599.295,99	100,00

Fonte: “CNC – Conselho Nacional de Carregadores, I.P.” (2015), Angola.

Tabela 21. Movimento Global dos Portos de Angola – Anual: 2013.

POSIÇÃO	DESIGNAÇÃO	PESO/TONELADAS	%
1	CONTENTOR20	4.545.322,69	38,44
3	CONVENCIONAL	2.593.641,76	21,94
2	GRANEL	2.221.432,24	18,79
4	CONTENTOR40	1.808.353,10	15,29
5	FRIGO40	636.451,69	5,38
6	FRIGO20	17.834,93	0,15
7	CONTENTOR10	639,46	0,01
8	FRIGO10	28,40	0,00
TOTAL		11.823.704,27	100,00

Fonte: “CNC – Conselho Nacional de Carregadores, I.P.” (2015), Angola.

4.2.4.2. Indicadores Recursos Humanos

Para uma análise mais coerente, consideramos apenas o período compreendido entre o ano de 2008 a 2014. Assim, podemos observar que existe uma tendência decrescente em termos de trabalhadores efetivos nas “AP’s” de PC, apesar de nos anos de 2008 e 2009, ter ocorrido um ligeiro aumento. Logo, subentende-se que a mesma representa uma diminuição de gastos com pessoal.

Isto é revelado na tabela que se segue:

Tabela 22. Evolução Anual dos Trabalhadores Efetivos - Período: 2001 a 2014.

Efetivos em 31 de dezembro						
Evolução Anual	Administrações Portuárias de Portugal Continental					Total Geral
	APDL, S.A.	APA, S.A.	APL, S.A.	APSS, S.A.	APS, S.A.	
2001	221	141	II	II	II	362
2002	203	131	II	II	II	334
2003	201	123	296	II	II	620
2004	210	124	322	195	II	851
2005	222	124	338	197	II	881
2006	224	122	348	196	II	890
2007	225	122	350	190	II	887
2008	219	120	349	189	217	1 094
2009	264	150	339	177	210	1 140
2010	262	150	340	168	211	1 131
2011	262	147	335	167	176	1 087
2012	258	144	323	161	172	1 058
2013	254	139	313	158	158	1 022
2014	240	130	295	151	184	1 000

Fontes: Administrações Portuárias de Portugal Continental - Última consulta, abril de 2016. Elaborado pelo mestrando.

Obs.: II – Informação Indisponível

Seguindo o mesmo critério de análise, consideramos apenas o período compreendido entre o ano de 2008 a 2011. Desse modo, podemos observar que existe uma tendência crescente em termos de trabalhadores efetivos nas “AP’s” de Angola. Logo, subentende-se que a mesma representa um aumento de gastos com pessoal.

A tabela seguinte abona nesse sentido:

Tabela 23. Evolução Anual dos Trabalhadores Efetivos - Período: 2001 a 2014.

Efetivos em 31 de dezembro							
Evolução Anual	Empresas Portuárias de Angola						Total Geral
	EPC, E.P.	EPS, E.P.	EPLu, E.P.	EPA, E.P.	EPLo, E.P.	EPN, E.P.	
2001	II	II	II	II	II	II	II
2002	II	II	II	II	II	II	II
2003	II	II	II	II	II	II	II
2004	II	II	II	II	II	II	II
2005	II	II	II	II	II	II	II
2006	II	II	II	II	II	II	II
2007	II	II	II	II	II	II	II
2008	305	42	511	20	1 659	753	3 290
2009	297	39	502	20	1 844	754	3 456
2010	308	39	483	33	1 833	760	3 456
2011	302	43	481	62	1 927	748	3 563
2012	II	II	460	II	II	750	1 210
2013	697	II	473	II	II	697	1 867
2014	II	II	II	II	II	292	292

Fontes: Administrações Portuárias de Angola; Ministério dos Transportes, 2015. Elaborado pelo mestrando.

Obs.: II – Informação Indisponível

5. Conclusões e Recomendações

5.1. Conclusões

- Os investimentos financeiros concedidos pelas entidades privadas para a execução de obras do domínio público, no caso, para a construção, expansão, reabilitação e modernização das infra e supraestruturas portuárias, particularmente, nos portos comerciais de Angola, contribuíram significativamente para a mudança de modelo de governação portuária, bem assim de modelo de gestão portuária. Efetivamente, esta última evoluiu do modelo de “Porto Serviço” para “Porto Ferramenta” e de seguida, para o modelo de “Porto Senhorio”, cujo objetivo se denota ser o de melhorar cada vez mais o desempenho dos portos, de forma a satisfazer às necessidades das partes interessadas.

Isto sucedeu de acordo com os seguintes factos:

- As obras públicas executadas na “EPL – Empresa Portuária de Lobito, E.P.”, foram financiadas pelo Governo da China, através da empresa chinesa “*CHEC – China Harbour Engineering Company, Ltd.*”, entidade privada, no período compreendido entre 2008 a 2014;
- As obras públicas executadas na “EPN – Empresa Portuária de Namibe, E.P.”, foram financiadas pelo Governo do Japão através da empresa japonesa “*Toa Corporation, Ltd.*”, entidade privada, no período compreendido entre 2009 a 2016;
- O modelo de governação portuária (nível exógeno), sofreu ajustamentos e transformações, sendo aqui relevante referir a aprovação dos “Estatutos Orgânicos” do “Ministério dos Transportes” (Decreto-Lei n.º 1/05, de 17 de janeiro de 2005, posteriormente, revogado pelo Decreto-Lei n.º 19/09, de 24 de agosto de 2009) e do “IMPA – Instituto Marítimo e Portuário de Angola” (Decreto-Lei n.º 66/07, de 15 de agosto de 2007, posteriormente revogado pelo Decreto Presidencial n.º 328/14, de 29 de dezembro de 2014), bem como a transferência da responsabilidade de adjudicação das obras públicas portuárias do “GRN – Gabinete de Reconstrução Nacional” para o Ministério dos Transportes de Angola, em outubro de 2010;

- O modelo de governação portuária (nível endógeno) foi alterado de “Conselho de Direção” para “Conselho de Administração”, primeiramente, na “EPL – Empresa Portuária de Luanda, E.P.”, tendo em conta a constituição do seu órgão de gestão, no ano de 1999 e, posteriormente, na “EPC – Empresa Portuária de Cabinda, E.P.”, na “EPS – Empresa Portuária do Soyo, E.P.”, na “EPL – Empresa Portuária do Lobito, E.P.”, na “EPA – Empresa Portuária do Amboim, E.P.” e na “EPN – Empresa Portuária do Namibe, E.P.”, mediante a constituição dos respetivos órgãos de gestão, em junho de 2010;
- O modelo de gestão portuária da “EPL – Empresa Portuária do Lobito, E.P.”, passou formalmente de “Porto Ferramenta” para “Porto Senhorio”, mediante a concessão celebrada em dezembro de 2014. Porém, efetivamente, permanece no modelo de “Porto Ferramenta” porque até a presente data, a entidade privada não iniciou a sua atividade, segundo se crê, devido a externalidades negativas;
- O modelo de gestão portuária da “EPN – Empresa Portuária do Namibe, E.P.”, passou formalmente e efetivamente de “Porto Ferramenta” para “Porto Senhorio”, mediante o contrato de concessão celebrado em 13 de fevereiro de 2014 e consequentemente, o início da sua atividade;
- Através das atribuições e competências estatuídas, conclui-se que o modelo de gestão portuária “Porto Senhorio” aumenta a autonomia das “EP’s” com relação à sua propriedade.
- Atendendo o contexto atual macro e microeconómico de Angola, conclui-se que o modelo de gestão portuária adotado recentemente, ou seja, o modelo de “Porto Senhorio”, é o que permite alcançar melhorias no sucesso dos portos comerciais.

Num outro ângulo, achamos que se deve ter em linha de conta determinadas questões que no início do presente trabalho foram colocadas, conforme agora se indicam:

- a) Porque razão, as atividades portuárias estão a ser concessionadas, uma vez que se trata da sua área de negócio principal (*core business*)?

As razões que consideramos serem mais plausíveis, são: atrair investimentos privados; melhorar o desempenho; e racionalizar os recursos disponíveis.

- b) Será que se encontra definida a área de negócio que não pode ou não deve ser privatizada ou terceirizada (*outsourcing*)?

Pois, bem, da breve análise realizada aos diplomas legais, relatórios e demais documentos internos das Administrações Portuárias, em momento algum se sublinhou tal critério; assim, no geral, as “AP’s” não têm definidas áreas de negócio vedadas à privatização.

- c) Porque razão as Administrações Portuárias desenvolvem atividades que não influenciam diretamente o desempenho do porto?

Em primeiro lugar, se constata que as “AP’s” têm investido ao longo dos anos em recursos e competências que contribuem para um desempenho superior (Plataformas de TI, Sistemas de Gestão para a Qualidade, etc.). Torna-se, portanto, cada vez mais recorrente a venda destes recursos e competência a outros mercados extraindo as seguintes vantagens: gerar receitas com os investimentos realizados e amplamente testados, bem como maior segurança em futuros investimentos com a perspetiva da sua replicação noutros portos.

Por outro lado, a globalização do mercado do transporte marítimo e o aumento da procura em geografias com poucos recursos (financeiros, conhecimento, etc.) são favoráveis à instalação de grandes operadores internacionais de terminais (por ex.: a “PSA – Port Singapore Authority”, a “DP World”, etc.), os quais funcionam numa rede global ao longo dos principais fluxos de mercadorias.

- d) Porque razão as Administrações Portuárias deverão estar envolvidas em atividades da zona de influência terrestre (*hinterland*)?

A resposta reside no facto dos portos não competirem atualmente enquanto entidades blindadas, mas sim como parte integrante de uma vasta rede logística, segundo Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2005, 2007). Os utilizadores dos portos procuram cada vez mais um elevado desempenho em toda a cadeia logística, questão relevante no momento de optar por um determinado porto.

- e) Como melhorar o sucesso dos portos geridos pelas Administrações Portuárias? Será o modelo de gestão portuária “Porto Senhorio” a solução ideal?

O modelo de gestão portuária “Porto Senhorio” é a solução ideal para tornar os portos comerciais angolanos bem-sucedidos, pois permite aumentar sobremaneira o seu desempenho, tendo em conta o equilíbrio que se pretende alcançar a nível social, económico e ambiental.

- f) Qual é o novo papel da Administração Portuária no modelo de “Porto Senhorio” como determinante do desempenho, no caso dos portos de Angola?

Em primeira instância, o seu papel é sobretudo o de zelar pelo interesse público ao nível local, como não podia deixar de ser, mas uma vez libertada da responsabilidade de gestão operacional, o seu papel reclama agora por uma atenção mais ampla, cuja atuação local tem um impacto ao nível regional e por conseguinte, global. Logo, são sobremaneira valorizadas as boas práticas de governação portuária.

Contudo, um novo papel das “AP’s” dedicado à coordenação de ações coletivas (*clusters*), visando ultrapassar problemas que afetam os diversos atores na atividade portuária, foi também identificado por De Langen (2004), constituindo um dos atributos que vai além do clássico modelo “Porto Senhorio”. Desta forma, são promovidos investimentos em formação, inovação, *marketing* e ampliação do *hinterland*. (De Langen & Visser, 2005)

Enfim, consideramos que:

5.2. Recomendações

- As “AP’s” devem ter uma visão comum e integrada, mediante planeamento e promoção de médio e longo prazo, com vista ao desenvolvimento estratégico dos portos, envolvendo as partes interessadas.
- As “AP’s” devem fiscalizar e controlar em pleno as concessões e serem pró-ativas e cooperantes para alcançarem os seus objetivos.
- As “AP’s” devem investir na infoestrutura adequada e de forma responsável, pois, só assim se poderão obter informações úteis, fidedignas, etc., que são necessárias para quaisquer tomadas ou apoio de decisões.
- As “AP’s” devem possuir conhecimento especializado da dinâmica do negócio das concessões, definindo indicadores de desempenho e qualidade de serviço a partir dos quais devem ser criados objetivos a atingir.
- As “AP’s” devem melhorar cada vez mais os níveis de eficiência e eficácia portuária.
- Uma vez que se apresenta como bastante evidente que o caminho que está agora a ser trilhado pelas “EP’s” de Angola, tem como base conceitual o modelo seguido pelas “AP’s” de Portugal, este com mais alguns anos de experiência, configura-se então pertinente observar o seu novo plano estratégico com o horizonte temporal de 2014 a 2020. Ora, isso demonstra a necessidade de realizar um estudo sobre a revisão do modelo contratual e dos mecanismos de regulação do setor portuário, de forma a prevenir e contornar aquilo que poderá ter corrido menos bem no que foi a sua experiência.

- Prevendo-se uma atualização no conceito de território e de soberania nacional¹⁴³, a partir do ano de 2016 quando a “ONU” aprovar a proposta de extensão da plataforma continental, convém analisar o seu impacto no papel das “AP’s”.
- De acordo, com os deveres estabelecidos pela legislação em vigor em Angola, as “Administrações” ou “Empresas” devem disponibilizar aos demais *stakeholders* os relatórios de gestão e contas anuais, bem como outros documentos de interesse público, de preferência em formato digital através do seu sítio oficial na *internet*, pois o simples cidadão e contribuinte fiscal tem o direito a esse tipo de informações.

5.3. Limitações do estudo

- a) Acesso dificultado a documentos, conseqüentemente, falta de dados, pelo facto de os mesmos não estarem disponíveis nos portais oficiais via rede virtual mundial das referidas “Administrações” ou “Empresas” Portuárias de Angola.
- b) Instabilidade laboral.

5.4. Estudos futuros

Provavelmente, será interessante realizar um estudo que permita avaliar a eficiência técnica e o nível de super eficiência de todos os portos comerciais geridos pelas “AP’s” / “EP’s” de Portugal Continental e de Angola, através da “Análise Envoltória de Dados – AED” (em inglês, *Data Envelopment Analysis – DEA*). Em que, os dados a serem utilizados para a referida análise serão os dados das demonstrações financeiras dos respetivos portos comerciais (“AP’s” / “EP’s”). E, os resultados poderão servir para futuras tomadas ou apoio às decisões, não só por parte dos gestores portuários, como também das demais instituições e/ou autoridades responsáveis pelo setor portuário.

¹⁴³ Até a presente data, abrange apenas o espaço terrestre de um determinado país costeiro ou arquipelágico, no entanto, a este deverá ser incluído o território marítimo que se estende até ao limite de 200 milhas náuticas (370 km) da sua “Zona Económica Exclusiva – ZEE”.

6. Bibliografia

- 36 best quotes from Davos 2016. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/36-best-quotes-of-davos-2016/>
- 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy | African Union. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://pages.au.int/maritime>
- Administração. (2016, April 6). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Administra%C3%A7%C3%A3o&oldid=45273638>
- Administração do Porto de Lisboa, S.A. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA
- Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz, S.A. (n.d.). Retrieved April 18, 2016, from <http://ww2.portodeaveiro.pt/>
- Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.apdl.pt/header>
- Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.portodesetubal.pt/>
- Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.portodesines.pt/>
- Ártico - Fotos Canadá, Rússia - Arctic. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.guiageo-artico.com/>
- Associação dos Portos de Língua Portuguesa. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.aplop.org/>
- Authority. (2016, March 25). In *Wikipedia, the free encyclopedia*. Retrieved from <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Authority&oldid=711909783>
- Autoridade. (2016, January 15). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from

<https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Autoridade&oldid=44492785>

Benchmarking. (2016, May 30). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Benchmarking&oldid=45752564>

Britannica.com. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.britannica.com/>

Caldeirinha, V. (2007). *Textos sobre Gestão Portuária I* (Junho). Lisboa, Portugal: Cargo Edições, Lda.

Caldeirinha, V. (2011). *Textos sobre Gestão Portuária II* (Setembro). Lisboa, Portugal: Cargo Edições, Lda.

Caldeirinha, V., Felício, J. A., Soares, J., & Ferreira, F. N. (2014). *Portos, Shipping, Intermodalidade e Governação*. Lisboa, Portugal: Riscos Editora. Retrieved from <http://www.transportesenegocios.pt/riscos-edita-portos-shipping-intermodalidade-e-governacao/>

Crise do petróleo. (2016, February 28). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_do_petr%C3%B3leo&oldid=44936777

Crise econômica. (2016, February 16). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_econ%C3%B4mica&oldid=44825033

Crise financeira. (2015, September 14). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_financeira&oldid=43384492

Crise migratória na Europa. (2016, March 28). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Crise_migrat%C3%B3ria_na_Europa&oldid=45192973

De Langen, P. (2004). Governance in seaport clusters. *Maritime Economics & Logistics*, 6(2), 141–156.

De Langen, P. W., & Visser, E.-J. (2005). Collective action regimes in seaport clusters: the case of the Lower Mississippi port cluster. *Journal of Transport Geography*, 13(2), 173–186.

Domínio Público Marítimo. (2015, April 6). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Dom%C3%ADnio_P%C3%ABlico_Mar%C3%ADtimo&oldid=41835085

EconPapers. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://econpapers.repec.org/>

EFECADÉ | Fernando Kitzinger Dannemann. (n.d.). Retrieved from <http://www.efecade.com.br/>

Encyclopedia Encydia - Wikilingue. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://pt.encydia.com/>

ESI-Africa.com. (n.d.). Retrieved from <http://www.esi-africa.com>

European Sea Ports Organisations. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.espo.be/>

História da descolonização de África. (2015, December 11). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Hist%C3%B3ria_da_descoloniza%C3%A7%C3%A3o_de_%C3%81frica&oldid=44181837

História do mundo - A História da Humanidade a um Clique. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://historiadomundo.uol.com.br/>

Home | African Union. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://au.int/>

Homepage. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from

<http://www.africaneconomicoutlook.org/>

IAPMEI - Homepage. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.iapmei.pt/>

IMF -- International Monetary Fund Home Page. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.imf.org/external/index.htm>

IMF World Economic Outlook (WEO): Adjusting to Lower Commodity Prices, October 2015, Table of Contents. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/02/>

IMF World Economic Outlook (WEO) Update, July 2015: Slower Growth in Emerging Markets, a Gradual Pickup in Advanced Economies. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/update/02/>

InfoEscola - Navegando e Aprendendo - InfoEscola. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.infoescola.com/>

International Maritime Organization. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>

Ited Ejiv. (n.d.). *A Segunda Guerra Mundial Vista do Espaço Documentário Completo*. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=Wg79bCL1hSE>

LegisPalop. (n.d.). Retrieved April 18, 2016, from <http://www.legis-palop.org/bd>

Live AIS Vessel Tracker with Ship and Port Database. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <https://www.fleetmon.com/>

Lloyd's Loading List - Freight Forwarding and Logistics News with Freight Trade Route Search. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.lloydsloadinglist.com/>

Management. (2016, April 12). In *Wikipedia, the free encyclopedia*. Retrieved from <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Management&oldid=714883175>

Management Tools & Trends 2013. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.bain.com/publications/business-insights/management-tools-and->

trends.aspx

Mapa Político e Divisões Administrativas do Ártico. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.guiageo-artico.com/mapa-politico.htm>

Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2007). Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains. *Ports, Cities, and Global Supply Chains*. London: Ashgate, 51–66.

Notteboom *, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313. <http://doi.org/10.1080/03088830500139885>

Orey Angola. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.orey-angola.com/>

Palgrave Macmillan Journals. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.palgrave-journals.com/pal/index.html>

Perspetivas Económicas na África - Home. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.africaneconomicoutlook.org/po/>

PNUD Brasil - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.pnud.org.br/odm.aspx>

PontosBr: Google Earth + Google Maps. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.pontosbr.com/>

Portal do Governo da República de Angola. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.governo.gov.ao/>

PortEconomics. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.porteconomics.eu/>

Porto de Luanda. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.portoluanda.co.ao/>

Porto do Lobito | NOTÍCIAS. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.eplobito.net/index1.asp>

Porto do Lobito recupera posição estratégica na região - Economia - Angola Press -

- ANGOP. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from http://www.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2015/3/15/Porto-Lobito-recupera-posicao-estrategica-regiao,470fa7a0-73f7-4d51-9820-a9fa4ec4bff3.html
- Previsao_economica - Perspectivas Económicas na África. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.africaneconomicoutlook.org/po/outlook/forecast/>
- Public administration. (2016, April 4). In *Wikipedia, the free encyclopedia*. Retrieved from https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Public_administration&oldid=713587601
- Raposo, A. P., Martins, E. da S., Henriques, A. C., Cacho, J. L., Centeno, J. C., & Grilo. (2014). *A Segurança nos Portos: Uma Visão Integrada*. Aveiro, Portugal: Mare Liberum. Retrieved from <http://www.mareliberumeditora.pt/produto/a-seguranca-nos-portos/>
- Revista Cargo > Home. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.cargoedicoes.pt/site/>
- Rocha, A. F. da. (2005). *O Papel da Administração Pública e o Envolvimento do Sector Privado na Gestão dos Portos Portugueses*. Porto, Portugal: APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. Retrieved from <http://www.apdl.pt/publicacoes>
- ScienceDirect.com | Science, health and medical journals, full text articles and books. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.sciencedirect.com/>
- Serviço público. (2016, April 8). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Servi%C3%A7o_p%C3%BAblico&oldid=45291385

Sistema de Autoridade Marítima. (2015, December 24). In *Wikipédia, a enciclopédia livre*. Retrieved from https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Sistema_de_Autoridade_Mar%C3%ADtima&oldid=44296499

SóNotícias E DocumentáriosHD. (n.d.). *Planeta Humano, A Humanidade Vista do Espaço*. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=HeuTFJy4y-o>

Suez Canal Authority. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.suezcanal.gov.eg/>

SUPPORTS : Sustainable management for European local Ports. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.seinemaritime.net/suports/>

Torres, J. L. (2001). *Legislação Portuária*. Coimbra, Portugal: Livraria Almedina.

unctad.org | Home. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

United Nations. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <http://www.un.org/en/index.html>

Verhoeven, P. (2010). A review of port authority functions: towards a renaissance? *Maritime Policy & Management*, 37(3), 247–270. <http://doi.org/10.1080/03088831003700645>

Verhoeven, P., & Vanoutrive, T. (2012). A quantitative analysis of European port governance. *Maritime Econ Logistics*, 14(2), 178–203.

Wikipedia. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <https://www.wikipedia.org/>

World Trade Organization - Home page. (n.d.). Retrieved April 12, 2016, from <https://www.wto.org/>

WPS - Home Page. (n.d.). Retrieved April 15, 2016, from <http://www.worldportsource.com/>

www.aplop.org. (n.d.). Retrieved May 31, 2016, from <http://www.aplop.org/>

7. Legislação

7.1. Legislação portuguesa por ordem cronológica

Neste particular, é efetuada uma breve revisão da legislação portuguesa, seguindo para o efeito, a lógica do trabalho desenvolvido por Torres, J. L. (2001) em “Legislação Portuária”, complementado através da legislação marítima e portuária disponibilizada pelas “Administrações Portuárias” de Portugal Continental e que a seguir são apresentadas de forma resumida.

Lei nº 15/7 de 18 de dezembro de 1923:

Criação da Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Setúbal e do Rio Sado.

Decreto-Lei nº 12:757 de 2 de dezembro de 1926:

Lei dos Portos. Primeiro diploma em que se estabelece uma política nacional portuária.

Decreto-Lei nº 14:718 de 8 de dezembro de 1927:

Lei Orgânica das Juntas Autônomas dos Portos.

Decreto-Lei nº 24:208 de 23 de julho de 1934:

Aprova a Lei Orgânica da Administração Geral do Porto de Lisboa, I.P.

Decreto-Lei nº 24.831 de 1934:

Extinção do Direito de Cais e Criação da Taxa de Porto.

Lei nº 2:016 de 29 de maio de 1946:

Introduz alterações na Carta Orgânica do Império Colonial Português.

Portaria nº 11:380 de 11 de junho de 1946:

Manda publicar novamente, com as alterações estabelecidas pela Lei nº 2:016, a Carta Orgânica do Império Colonial Português.

Decreto-Lei nº 35:716 de 24 de junho de 1946:

Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa.

Decreto-Lei n.º 36:976 de 20 de julho de 1948:

Alteração da Lei Orgânica da Administração Geral do Porto de Lisboa.

Lei n.º 2:035 de 30 de julho de 1949:

Bases da Exploração Portuária.

Decreto-Lei n.º 37748 de 1 de fevereiro de 1950:

Aprovada, para adesão, a Convenção Internacional para a Unificação de certas Regras em matéria de Conhecimentos, assinada em Bruxelas, em 25 de agosto de 1924 – Diário n.º 128, de 2 de junho de 1932.

Decreto-Lei n.º 37:754 de 18 de fevereiro de 1950:

Aprova o Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos.

Decreto-Lei n.º 40172 de 26 de maio de 1955:

Reorganiza a Junta Autónoma do Porto de Aveiro e fixa a área da sua jurisdição.

Decreto Lei n.º 49078 de 25 de junho de 1969:

Cria a Direção Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

Decreto-Lei n.º 49209 de 26 de agosto de 1969:

Aprovada, para adesão, a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966.
→ Regulamentado pelo Decreto-Lei n.º 189/98, de 10 de julho, alterado pela Lei n.º 18/2012, de 7 de maio.

Decreto-Lei n.º 74/70, de 2 de março:

Estabelece o regime jurídico da requalificação de trabalhadores em funções públicas. Alterado pela Lei n.º 80/2013, de 28 de novembro.

Decreto-Lei n.º 565/76, de 19 de julho:

Reserva natural do estuário do Tejo. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 487/77, de 17 de novembro.

Decreto-Lei n.º 521/77 de 19 de dezembro:

Criação em Regime de Instalação da Junta Autónoma da Horta.

Decreto-Lei n.º 326/79 de 24 de agosto:

Transferência para a Região Autónoma dos Açores a jurisdição e administração dos portos do arquipélago.

Decreto-Lei n.º 145/80, de 22 de maio:

Uso do domínio público do Estado sob administração portuária.

Decreto n.º 56/80 de 1 de agosto:

Aprova, para ratificação, a Convenção n.º 137 da OIT, relativa às repercussões sociais dos novos métodos de manutenção nos portos.

Decreto-Lei n.º 477/80, de 15 de outubro:

Inventário Geral do Património do Estado.

Decreto Regulamentar Regional n.º 49/81/A de 28 de novembro:

Extinção do Regime de Instalação da Junta Autónoma da Horta.

Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro:

Institui o ilícito de mera ordenação social e respetivo processo. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 356/89, de 17 de outubro, Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de setembro, pelo Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 118/83, de 25 de fevereiro:

Proteção Social aos Funcionários e Agentes da Administração Pública (ADSE). Alterado pelo Decreto-Lei n.º 161/2013, de 22 de novembro.

Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de agosto:

Terminal de Contentores de Alcântara. Alterado por Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro. Revogado pela Lei n.º 14/2010, de 23 de julho.

Decreto-Lei n.º 300/84 de 7 de setembro:

Define a orgânica do sistema da autoridade marítima.

Decreto-Lei n.º 348/86 de 16 de outubro:

Estabelece as bases gerais a que devem obedecer os estatutos orgânicos das administrações dos portos. Modificado por Decreto-Lei n.º 335/98, Decreto-Lei n.º 336/98, Decreto-Lei n.º 337/98 e Decreto-Lei n.º 338/98, todos de 3 de novembro; Decreto-Lei n.º 15/2016, de 9 de março.

Decreto-Lei n.º 349/86, de 17 de outubro:

Contrato de transporte de passageiros por mar.

Decreto-Lei n.º 352/86 de 21 de outubro:

Regime jurídico do contrato de transporte de mercadorias por mar. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 431/86 de 30 de dezembro:

Reboque marítimo.

Decreto-Lei n.º 8/87 de 6 de janeiro:

Atribui competências ao Governo e às administrações e juntas autónomas dos portos para a revisão de taxas portuárias.

Decreto n.º 25/87, de 10 de julho:

Aprova para adesão o Protocolo de 1987 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, feito em Londres em 17 de fevereiro de 1978. Complementado pelo Decreto n.º 6/2006, de 6 de janeiro (aprova as emendas ao Protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL 73/78), adotadas pela Resolução MEPC 115(51) da Organização Marítima Internacional, relativo às regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios); Decreto-Lei n.º 192/98, de 10 de julho (ministérios competentes para aplicar e executar as regras previstas na Convenção MARPOL 73/78).

Lei n.º 34/87, de 16 de julho:

Crimes de Responsabilidade dos Titulares de Cargos Políticos. Alterada pela Lei n.º 41/2010, de 3 de setembro, Lei n.º 4/2013, de 14 de janeiro (retificada pela Declaração de Retificação n.º 5/2013, de 25 de janeiro) e Declaração de Retificação n.º 22/2015, de 25 de maio.

Decreto-Lei n.º 308/87 de 7 de agosto:

Aprova o Estatuto Orgânico da “APDL - Administração dos Portos do Douro e Leixões, I.P.”.

Decreto-Lei n.º 309/87 de 7 de agosto:

Aprova o Estatuto Orgânico da “APL – Administração do Porto de Lisboa, I.P.”.

Decreto-Lei n.º 101/88 de 26 de março:

Aprova o Estatuto do Pessoal das Administrações dos Portos, que decorre da nova orgânica portuária estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 348/86, de 16 de outubro.

Decreto-Lei n.º 76/89 de 3 de março:

Regime de Acesso e de Exercício da Atividade de Agente de Navegação.

Decreto-Lei n.º 376/89 de 25 de outubro:

Cria a “APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, I.P.” e extingue a Junta Autónoma do Porto de Setúbal.

Decreto-Lei n.º 302/90, de 26 de setembro:

Ocupação, uso e transformação da faixa costeira. Retificado pela Declaração de 30 de novembro de 1990.

Portaria n.º 204/1991 de 13 de março:

Aprova o Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra.

Decreto-Lei n.º 148/91 de 12 de abril:

Altera o Regime Jurídico da Atividade de Agente de Navegação.

Decreto-Lei n.º 280/93 de 13 de agosto:

Estabelece o Regime Jurídico do Trabalho Portuário.

Lei n.º 64/93, de 26 de agosto:

Regime jurídico de incompatibilidades e impedimentos dos titulares de cargos políticos e altos cargos públicos. Alterada por art.º 8.º da Lei n.º 39-B/94, de 27 de dezembro, Lei n.º 28/95, de 18 de agosto, Lei n.º 12/96, de 18 de abril, Lei n.º 42/96, de 31 de agosto, e Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro.

Decreto-Lei n.º 298/93 de 28 de agosto:

Estabelece o Regime Jurídico da Operação Portuária. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/95, de 7 de abril, e pelo Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro.

Declaração de Retificação n.º 202/93 de 30 de outubro:

Retifica o Regime Jurídico do Trabalho Portuário estabelecido no Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto.

Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro:

Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 3/94, de 31 de janeiro. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de outubro.

Decreto regulamentar n.º 2/94 de 28 de janeiro:

Regulamenta a Atividade de cedência de mão-de-obra portuária.

Portaria n.º 178/94 de 29 de março:

Define as normas sobre a atribuição de licenças às entidades que pretendam exercer a atividade de cedência de mão-de-obra portuária.

Decreto Legislativo Regional n.º 15/94/A de 14 de maio:

Adapta à Região Autónoma dos Açores o Regime Jurídico do Trabalho Portuário estabelecido no Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto.

Portaria n.º 303/94 de 18 de maio:

Define as normas relativas ao contrato de seguro a celebrar pelas empresas de estiva.

Decreto Legislativo Regional n.º 16/94/A de 18 de maio:

Aplica à Região Autónoma dos Açores o regime jurídico das operações portuárias previsto no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto.

Decreto Legislativo Regional n.º 18/94/M de 8 de setembro:

Adapta à Região Autónoma da Madeira o regime jurídico da operação portuária estabelecido no Decreto-Lei 298/93, de 28 de agosto.

Decreto Legislativo Regional n.º 22/94/M de 13 de setembro:

Adapta à Região Autónoma da Madeira o regime jurídico do trabalho portuário estabelecido no Decreto-Lei 280/93, de 13 de agosto.

Decreto-Lei n.º 324/94 de 30 de dezembro:

Aprova as Bases Gerais das Concessões do Serviço Público de movimentação das cargas em áreas portuárias.

Decreto Legislativo Regional n.º 16/95/M de 31 de julho:

Aplica à Região Autónoma da Madeira do Decreto Regulamentar n.º 2/94, de 28 de janeiro.

Decreto-Lei n.º 65/95 de 7 de abril:

Altera o Regime Jurídico da Operação Portuária estabelecido no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto.

Decreto-Lei n.º 248/95 de 21 de setembro:

Cria a Polícia Marítima. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro.

Decreto-Lei n.º 138-A/97 de 3 de junho:

Cria o IND - Instituto de Navegabilidade do Douro.

Lei n.º 88-A/97 de 25 de julho:

Estabelece o acesso da iniciativa económica privada a determinadas atividades económicas. Alterada pela Lei n.º 17/2012, de 26 de abril, e Lei n.º 35/2013, de 11 de junho.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/98 de 10 de julho de 1998:

Livro Branco relativo à “Política marítimo-portuária rumo ao século XXI”.

Decreto-Lei n.º 196/98 de 10 de julho:

Regime jurídico da atividade dos transportes marítimos.

Decreto-Lei n.º 198/98 de 10 de julho:

Gestor de navios (*shipmanager*).

Decreto-Lei n.º 202/98 de 10 de julho:

Responsabilidade dos proprietários de navios. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 11-Q/98, de 31 de julho. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março.

Lei n.º 67/98, de 26 de outubro:

Lei de Proteção de Dados Pessoais. Transpõe a Diretiva n.º 95/46/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro.

Decreto-Lei n.º 331/98 de 3 de novembro:

Aprova o Estatuto do Instituto Marítimo-Portuário.

Decreto-Lei n.º 334/98 de 3 de novembro:

Cria dos Institutos Portuários do Norte, do Centro e do Sul.

Decreto-Lei n.º 335/98 de 3 de novembro:

Aprova o Estatuto da “APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.”.

Decreto-Lei n.º 336/98 de 3 de novembro:

Aprova o Estatuto da “APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.”. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 334/2001, de 24 de dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março.

Decreto-Lei n.º 337/98 de 3 de novembro:

Aprova o Estatuto da “APS – Administração do Porto de Sines, S.A.”.

Decreto-Lei n.º 338/98 de 3 de novembro:

Aprova o Estatuto da “APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.”.

Decreto-Lei n.º 339/98 de 3 de novembro:

Aprova o Estatuto da “APA – Administração do Porto de Aveiro e Figueira da Foz, S.A.”.

Decreto-Lei n.º 364/98, de 21 de novembro:

Carta de zonas inundáveis.

Resolução da Assembleia da República n.º 15/99 de 3 de março:

Extinção do Instituto Portuário do Centro. Fusão entre a Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz e da Junta Autónoma dos Portos do Centro.

Decreto-Lei n.º 243/99 de 28 de junho:

Aprova o Estatuto do IPC - Instituto Portuário do Centro e o Estatuto do IPN - Instituto Portuário do Norte.

Decreto-Lei n.º 244/99 de 28 de junho:

Aprova o Estatuto do IPS - Instituto Portuário do Sul.

Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M de 1 de julho:

Aprova o Estatuto da “APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.”.

Decreto-Lei n.º 254/99 de 7 de julho:

Estabelece o Regime de instalação de equipamentos e infraestruturas em águas territoriais, fora das zonas de jurisdição portuária.

Portaria n.º 526/99 de 22 de julho:

Define as condições de não obrigatoriedade do recurso aos serviços de pilotagem na Região Autónoma dos Açores.

Decreto-Lei n.º 290-D/99, de 2 de agosto:

Regime jurídico dos documentos eletrónicos e da assinatura digital. Alterado por Decreto-Lei n.º 62/2003, de 3 de abril, Decreto-Lei n.º 165/2004, de 6 de julho, Decreto-Lei n.º 116-A/2006, de 16 de junho, e Decreto-Lei n.º 88/2009, de 9 de abril.

Portaria n.º 633/99 de 11 de agosto:

Aprova o Estatuto Remuneratório do Pessoal Técnico de Pilotagem. Alterada pela Portaria n.º 344/2001, de 6 de abril, Portaria n.º 1186/2004, de 15 de setembro, Portaria n.º 1139/2005, de 7 de novembro, Portaria n.º 779/2006, de 9 de agosto, Portaria n.º 850/2007, de 7 de agosto, Portaria n.º 271/2008, de 9 de abril, Portaria n.º 652/2009, de 16 de junho.

Declaração de Retificação n.º 13-F/99 de 31 de agosto:

Retifica as condições de não obrigatoriedade do recurso aos serviços de pilotagem na Região Autónoma dos Açores estabelecidas na Portaria n.º 526/99, de 22 de julho.

Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro:

Regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial. Alterado por Decreto-Lei n.º 53/2000, de 7 de abril, Decreto-Lei n.º 310/2003, de 10 de dezembro, Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, Lei n.º 56/2007, de 31 de agosto, Decreto-Lei n.º 316/2007, de 19 de setembro, Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro, Decreto-Lei n.º 181/2009, de 7 de agosto, e Decreto-Lei n.º 2/2011, de 6 de janeiro.

Decreto-Lei n.º 421/99 de 21 de outubro:

Aprova o “EPAP - Estatuto do Pessoal das Administrações Portuárias”.

Decreto-Lei n.º 467/99 de 6 de novembro:

Concede condições especiais de aposentação aos trabalhadores das Administrações e Institutos Portuários e do Instituto Marítimo-Portuário que sejam subscritores da Caixa Geral de Aposentações.

Decreto-Lei n.º 483/99 de 9 de novembro:

Estabelece o Regime de Proteção Social específico para os trabalhadores do setor portuário.

Decreto-Lei n.º 503/99, de 20 de novembro:

Regime jurídico dos acidentes em serviço e das doenças profissionais no âmbito da Administração Pública. Alterado pelos Decreto-Lei n.º 77/2001, de 5 de março, Decreto-Lei n.º 23/2002, de 1 de fevereiro, Decreto-Lei n.º 54/2003, de 28 de março, Decreto-Lei n.º 57/2004, de 19 de março, Decreto-Lei n.º 57/2005, de 4 de março, Decreto-Lei n.º 50-A/2006, de 10 de março, Decreto-Lei n.º 50A/2007, de 6 de março, Decreto-Lei n.º 41/2008, de 10 de março, Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, Decreto-Lei n.º 72-A/2010, de 18 de junho, Decreto-Lei n.º 29-A/2011, de 1 de março, Decreto-Lei n.º 32/2012, de 13 de fevereiro, Lei n.º 11/2014, de 6 de março.

Decreto-Lei n.º 547/99 de 14 de dezembro:

Registo das pessoas que viajem em navios de passageiros. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 4-H/2000, de 31 de janeiro. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de fevereiro → Portaria n.º 287/2000, de 25 de maio - sistema de registo de dados.

Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro:

Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação. Alterado por Lei n.º 13/2000, de 20 de julho, Lei n.º 30-A/2000, de 20 de dezembro, Decreto-Lei n.º 177/2001, de 4 de junho, Lei n.º 15/2002, de 22 de fevereiro, Lei n.º 4-A/2003, de 19 de fevereiro, Decreto-Lei n.º 157/2006, de 8 de agosto, Lei n.º 60/2007, de 4 de setembro, Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, Decreto-Lei n.º 116/2008, de 4 de julho, Decreto-Lei n.º 26/2010, de 30 de março, Lei n.º 28/2010, de 2 de setembro, Decreto-Lei n.º 266-B/2012, de 31 de dezembro, e Decreto-Lei n.º 136/2014, de 9 de setembro (retificado pela Declaração de Retificação n.º 46-A/2014, de 10 de novembro) que o republica.

Portaria n.º 1098/99 de 21 de dezembro:

Regulamenta o Estatuto do Pessoal das Administrações Portuárias estabelecido no Decreto-Lei n.º 421/99, de 21 de outubro. Alterada pela Portaria n.º 577/2003, de 16 de julho, Portaria n.º 1182/2004, de 14 de setembro, Portaria n.º 1186/2004, de 15 de setembro, Portaria n.º 1146/2005, de 8 de novembro, Portaria n.º 778/2006, de 9 de agosto, Portaria n.º 849/2007, de 7 de agosto, Portaria n.º 270/2008, de 9 de abril, e Portaria n.º 652/2009, de 16 de junho.

Decreto-Lei n.º 558/99 de 17 de dezembro:

Estabelece o Regime Jurídico do Setor Empresarial do Estado e das Empresas Públicas.

Portaria n.º 46/2000 de 3 de fevereiro:

Estabelece as condições de não obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem nos portos do continente.

Declaração de Retificação n.º 4-P/2000 de 4 de fevereiro:

Retifica às condições de não obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem nos portos do continente estabelecidas pela Portaria n.º 46/2000, de 3 de fevereiro.

Portaria n.º 53/2000 de 10 de fevereiro:

Autoriza a implantação pela PETROGAL, Petróleos de Portugal, S. A. das infraestruturas necessárias para operação de uma monobóia para movimentação de produtos petrolíferos, a titular por contrato de concessão.

Portaria n.º 364/2000 de 23 de junho:

Atualiza os montantes das tabelas de remunerações do pessoal das administrações portuárias.

Portaria n.º 365/2000 de 23 de junho:

Atualiza os montantes da tabela de remunerações base e diuturnidades do pessoal técnico de pilotagem.

Decreto-Lei n.º 273/2000 de 9 de novembro:

Aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

Decreto-Lei n.º 149/2000 de 19 de julho:

Transfere para o Governo da Região Autónoma dos Açores as atribuições e competências relativas à pilotagem dos portos e barras.

Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de setembro:

Proteção do meio marinho.

Decreto-Lei n.º 273/2000 de 9 de novembro:

Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 129/2010, de 7 de dezembro. → Portaria n.º 1285/2010, de 17 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 75/2001 de 27 de fevereiro:

Regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos.

Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro:

Lei de bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural. → Portaria n.º 401/2010, 2.ª série, de 15 de junho (classifica o Edifício Pedro Álvares Cabral, atual Museu do Oriente, Alcântara, como monumento de interesse público); Portaria n.º 740-FC/2012, 2.ª série, de 31 de dezembro (classifica como monumentos de interesse público a Gare Marítima de Alcântara e a Gare Marítima da Rocha de Conde de Óbidos); Decreto n.º 11/2012, de 29 de maio (classifica como monumento nacional a Fortaleza da Torre Velha ou Torre de São Sebastião da Caparica, situada no lugar de Porto Brandão).

Decreto-Lei n.º 334/2001 de 24 de dezembro:

Altera os Estatutos da “APDL - Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.”, da “APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.”, da “APS - Administração do Porto de Sines, S.A.”, e da “APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra,

S.A.”; estabelecidos nos Decretos-Leis n.ºs 335/98; 336/98; 337/98; 338/98, de 3 de novembro.

Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de março:

Define a organização e atribuições do sistema da autoridade marítima e cria a autoridade marítima nacional. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro.

Decreto-Lei n.º 44/2002 de 2 de março:

Estabelece, no âmbito do sistema da autoridade marítima, as atribuições, a estrutura e a organização da autoridade marítima nacional e cria a Direcção-Geral da Autoridade Marítima.

Decreto-Lei n.º 45/2002 de 2 de março:

Regime das Contraordenações nas áreas de Jurisdição da Autoridade Marítima Nacional. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, que transpõe para a ordem jurídica nacional à Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, e pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro.

Decreto-Lei n.º 46/2002 de 2 de março:

Atribui às autoridades portuárias a competência integrada em matéria de segurança nas suas áreas de jurisdição.

Decreto-Lei n.º 48/2002 de 2 de março:

Estabelece o Regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos. Inclui o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem → Certificados de isenção de pilotagem - Portaria n.º 434/2002, de 22 de abril (retificada pela Declaração de Retificação n.º 23-H/2002, de 29 de junho).

Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de março:

Contraordenações nas áreas de jurisdição portuária.

Decreto-Lei n.º 257/2002, de 22 de novembro:

Cria o “IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.”.

Decreto-Lei n.º 267/2002, de 26 de novembro:

Instalações de armazenamento de produtos de petróleo e de instalações de postos de abastecimento de combustíveis. Alterado por Decreto-Lei n.º 389/2007, de 30 de novembro, Decreto-Lei n.º 31/2008, de 25 de fevereiro, Decreto-Lei n.º 195/2008, de 6 de outubro, e Decreto-Lei n.º 217/2012, de 9 de outubro, que o republica → Portaria n.º 1188/2003, de 10 de outubro - regula os pedidos de licenciamento de combustíveis (alterada e aditada pela Portaria n.º 1515/2007, de 30 de novembro).

Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de julho:

Relativo à receção dos Resíduos dos Navios. Transpõe a Diretiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro (com as alterações da Diretiva n.º 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro), alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de agosto (que transpõe a Diretiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro) e pelo Decreto-Lei n.º 57/2009, de 3 de março (que transpõe a Diretiva n.º 2007/71/CE, da Comissão, de 13 de dezembro).

Decreto-Lei n.º 273/2003, de 29 de outubro:

Condições de segurança e de saúde no trabalho em estaleiros temporários ou móveis. Transposição da Diretiva n.º 92/57/CEE, do Conselho, de 24 de junho.

Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de maio:

Aprova o Regulamento da Náutica de Recreio.

Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho:

Sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (íntegra a informação do Sistema VTS Português no sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego marítimo). Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho. Transpõe para a ordem jurídica nacional à Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 236/2004, de 18 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro, pelo Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março e pelo Decreto-Lei n.º 121/2012, de 19 de junho (que transpõe a Diretiva n.º 2011/15/UE, da Comissão, de 23 de fevereiro).

Decreto-Lei n.º 50/2005, de 25 de fevereiro:

Prescrições mínimas de segurança e de saúde para a utilização pelos trabalhadores de equipamentos de trabalho. Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2001/45/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde para a utilização pelos trabalhadores de equipamentos de trabalho.

Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março:

Remoção de destroços de navios.

Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho n.º 2005/65/CE de 26 de outubro de 2005:

Reforça a segurança nos portos.

Decreto-Lei n.º 197/2005 de 8 de novembro:

Diretiva sobre Avaliação de Impactos Ambientais, que incide sobre os projetos de construção de novas estruturas portuárias e ampliação das já existentes.

Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro:

Lei da Titularidade dos Recursos Hídricos. Retificada pela Declaração de Retificação n.º 4/2006, de 16 de janeiro, pela Lei n.º 34/2014, de 19 de junho. Alterada pela Lei n.º 78/2013, de 21 de novembro → Portaria n.º 19074, de 15 de março de 1962; Portaria n.º 19477, de 5 de novembro de 1962; Portaria n.º 21777, de 8 de janeiro de 1966; Portaria n.º 21962, de 19 de abril de 1966; Portaria n.º 22699, de 1 de junho de 1967; Portaria n.º 23533, de 12 de agosto de 1968; Portaria n.º 491/70, de 6 de outubro (anula a desafetação operada pela Portaria n.º 22074, de 21 de junho de 1966); Portaria n.º 453/81, de 3 de junho (anula a desafetação feita pela Portaria n.º 21956, de 18 de Abril de 1966); Decreto-Lei n.º 377/84, de 30 de novembro; Decreto-Lei n.º 342/87, de 28 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 29-A/2011, de 1 de março; Decreto-Lei n.º 207/93, de 14 de junho; Resolução do Conselho de Ministros n.º 93/2000, de 25 de julho; Portaria n.º 1318/2003, de 28 de novembro, complementada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2004, de 21 de julho.

Lei n.º 58/2005 de 29 de dezembro:

Aprova a Lei da Água. Transpõe a Diretiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, retificada por Declaração de Retificação n.º 11-A/2006, de 23 de fevereiro, alterada por Decreto-Lei n.º 245/2009, de 22 de setembro, Decreto-Lei n.º 77/2006, de 30 de março (alterado por Decreto-Lei n.º 103/2010, de 24 de setembro), alterada pelo Decreto-Lei n.º 218/2015, de 7 de outubro e Decreto-Lei n.º 130/2012, de 22 de junho, que a republicou.

Lei n.º 60/2005, de 29 de dezembro:

Aposentação. Convergência do regime de proteção social da função pública com o regime geral da segurança social, alterada por Lei n.º 52/2007, de 31 de agosto, Lei n.º 11/2008, de 20 de fevereiro, e Lei n.º 11/2014, de 6 de março; → Decreto-Lei n.º 55/2006, de 15 de março (define as regras de execução da Lei n.º 60/2005, de 29 de dezembro).

Lei n.º 34/2006 de 28 de julho:

Estabelece as zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional.

Lei n.º 49/2006, de 29 de agosto:

Medidas de proteção da orla costeira.

Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto:

Lei-quadro das contraordenações ambientais. Alterada pela Lei n.º 89/2009, de 31 de agosto (retificada pela Declaração de Retificação n.º 70/2009, de 1 de outubro) e pela Lei n.º 114/2015, de 28 de agosto.

Decreto-Lei n.º 198/2006 de 19 de outubro:

Separação de Tráfego Marítimo. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro.

Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro:

Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias. Transpõe para o Direito Nacional a Diretiva do Código ISPS. Aprova as normas de enquadramento do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março, e transpõe a Diretiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de

outubro, complementado pelo Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março (alterado pelo Decreto-Lei n.º 27/2015, de 6 de fevereiro).

Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março:

Estatuto do Gestor Público. Alterado por art.º 36.º da Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, e Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro (retificado pela Declaração de Retificação n.º 2/2012, de 25 de janeiro) → Resolução do Conselho de Ministros n.º 155/2005, de 6 de outubro (remunerações e pensões nas empresas e institutos públicos), Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 14 de fevereiro (critérios de determinação do vencimento dos gestores públicos) e Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2012, de 26 de março.

Decreto-Lei n.º 146/2007 de 27 de abril:

Reestruturação institucional do setor marítimo-portuário.

Decreto-Lei n.º 226-A/2007 de 31 de maio:

Estabelece o Regime da Utilização dos Recursos Hídricos. Alterado por Decreto-Lei n.º 391-A/2007, de 21 de dezembro, Decreto-Lei n.º 93/2008, de 4 de junho, Decreto-Lei n.º 107/2009, de 15 de maio, Decreto-Lei n.º 245/2009, de 22 de setembro, Decreto-Lei n.º 82/2010, de 2 de julho, e Lei n.º 44/2012, de 29 de agosto → Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro.

Decreto-Lei n.º 280/2007 de 7 de agosto:

Aprova o Regime do Património Imobiliário Público. Alterado pelo art.º 5.º da Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro (Orçamento do Estado para 2011), art.º 205.º da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro (Orçamento do Estado para 2012), art.º(s) 30.º e 71.º do Decreto-Lei n.º 36/2013, de 11 de março (Orçamento do Estado para 2013) e art.º(s) 8.º, 10.º, 12.º, 13.º e 169.º da Lei n.º 83-C/2013 (Orçamento do Estado para 2014).

Decreto-Lei n.º 353/2007, de 26 de outubro:

Delimitação do domínio público hídrico. → Despacho normativo n.º 32/2008, 2.ª série, 20 de junho (Regulamento de procedimento dos processos de delimitação do

domínio público marítimo pendentes em 27 de outubro de 2007); Portaria n.º 931/2010, de 20 de setembro (instrução dos processos de delimitação do domínio público hídrico).

Decreto-Regulamentar n.º 86/2007 de 12 de dezembro:

Autoridade nos espaços marítimos. Articula a ação das autoridades de polícia e demais entidades competentes no âmbito dos espaços marítimos.

Decreto-Lei n.º 391-A/2007 de 21 de dezembro:

Altera o Regime da Utilização dos Recursos Hídricos.

Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro:

Regula os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações de portos nacionais.

Aviso n.º 12/2008, de 23 de janeiro:

Regulamento Sanitário Internacional. Torna pública a nova redação do Regulamento Sanitário Internacional, adotada pela 58.ª Assembleia Mundial de Saúde em 23 de maio de 2005.

Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro:

Código dos Contratos Públicos. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 18-A/2008, de 28 de março. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 223/2009, de 11 de setembro, Decreto-Lei n.º 278/2009, de 2 de outubro, Lei n.º 3/2010, de 27 de abril, Decreto-Lei n.º 131/2010, de 14 de dezembro, art.º n.º 27 da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 149/2012, de 12 de julho → limiares na contratação pública - Regulamento (UE) n.º 1336/2013 da Comissão, de 13 de dezembro, que altera a Diretiva n.º 2004/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março e a Diretiva n.º 2004/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março, revogada pela Diretiva 2014/24/EU do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro e Decreto-Lei n.º 214-G/2015, de 2 de outubro.

Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro:

Regimes de vinculação, de carreiras e de remunerações dos trabalhadores que exercem funções públicas. Retificada pela Declaração de Retificação n.º 22-A/2008, de 24 de abril, alterada pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, Lei n.º 3-B/2010, de 28 de abril, Lei n.º 34/2010, de 2 de setembro, Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro e Lei n.º 80/2013, de 28 de novembro → Portaria n.º 48/2014, de 26 de fevereiro e Lei n.º 35/2014, de 20 de junho.

Decreto-Lei n.º 97/2008, de 11 de junho:

Estabelece o Regime Económico e Financeiro dos Recursos Hídricos.

Decreto-Lei n.º 100/2008, de 16 de junho:

Áreas sem utilização portuária reconhecida. → Decreto-Lei n.º 75/2009, de 31 de março. Resolução do Conselho de Ministros n.º 87/2009, de 18 de setembro.

Decreto-Lei n.º 129/2008, de 21 de julho:

Planos de Ordenamento dos Estuários. → Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2008, de 24 de novembro; Despacho n.º 21020/2009, 2.ª série, de 10 de setembro.

Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho:

Regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 242/2015, de 15 de outubro.

Portaria n.º 701A/2008, de 29 de julho:

Modelos de anúncio de procedimentos pré-contratuais.

Portaria n.º 701-F/2008, de 29 de julho:

Portal dos Contratos Públicos. Alterada pela Portaria n.º 85/2013, de 27 de fevereiro.

Decreto-Lei n.º 152/2008, de 5 de agosto:

Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto:

Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN). Retificado pela Declaração de Retificação n.º 63B/2008, de 21 de outubro. Alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro → Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2012, de 3 de outubro (retificada pela Declaração de Retificação n.º 71/2012, de 30 de novembro) - orientações estratégicas para a delimitação das áreas integradas na Reserva Ecológica Nacional); Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro (situações de usos ou ações compatíveis com os objetivos de proteção hidrológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas em Reserva Ecológica Nacional).

Decreto-Lei n.º 210/2008 de 3 de novembro:

Cria a “APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.”.

Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro:

Aprova o Código do Trabalho. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 21/2009, de 18 de março), alterado pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro (retificada pela Declaração de Retificação n.º 20/2014, de 27 de março), Lei n.º 105/2009, de 14 de setembro, Decreto-Lei n.º 259/2009, de 25 de setembro, Lei n.º 53/2011, de 14 de outubro, Lei n.º 3/2012, de 10 de janeiro, Lei n.º 23/2012, de 25 de junho (retificada pela Declaração de Retificação n.º 38/2012, de 23 de julho, objeto do Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 602/2013, de 24 de outubro), Lei n.º 47/2012, de 29 de agosto, Lei n.º 69/2013, de 30 de agosto, Lei n.º 27/2014, de 8 de maio → Lei n.º 76/2013, de 7 de novembro; Lei n.º 70/2013, de 30 de agosto → regulamentada pela Portaria n.º 294A/2013, de 30 de setembro e Lei n.º 8/2016, de 1 de abril.

Lei n.º 9/2009, de 4 de março:

Reconhecimento das qualificações profissionais. Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/36/CE, do Parlamento e do Conselho, de 7 de Setembro) → Portaria n.º 55/2012, de 9 de março, alterada pela Portaria n.º 384/2012, de 26 de novembro (especifica as profissões regulamentadas abrangidas na área do emprego); Portaria n.º 90/2012, de 30 de março (especifica as profissões regulamentadas abrangidas nas áreas da agricultura, das florestas, do mar, do ambiente e do ordenamento do território); Portaria n.º 96/2012, de 5 de abril (especifica as profissões regulamentadas abrangidas nos setores das obras públicas, transportes e comunicações).

Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril:

Responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.

Decreto-Lei n.º 108/2009 de 15 de maio:

Atividade Marítimo-Turística. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 95/2013, de 19 de julho → Regulamento de Atividade Marítimo-Turística - Decreto-Lei n.º 21/2002, de 31 de janeiro (retificado pela Declaração de Retificação n.º 8-E/2002, de 28 de fevereiro), alterado por Decreto-Lei n.º 289/2007, de 17 de agosto e pelo Decreto-Lei n.º 95/2013, de 19 de julho; Código de Conduta de operadores marítimo-turísticos de turismo de natureza - Portaria n.º 651/2009, de 12 de junho.

Lei n.º 31/2009, de 3 de julho:

Regime jurídico que estabelece a qualificação profissional exigível aos técnicos de obras. Alterada pela Lei n.º 40/2015, de 1 de junho.

Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho:

Sistema de Normalização Contabilística. Alterado pela Declaração de Retificação n.º 67-B/2009, de 11 de setembro, Decreto-Lei n.º 36-A/2011, de 9 de março, Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, Decreto-Lei n.º 98/2015, de 2 de junho (que transpõe a Diretiva n.º 2013/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de junho de 2013, relativa às demonstrações financeiras anuais, às demonstrações financeiras consolidadas e aos relatórios conexos de certas formas de empresas) e Decreto-Lei n.º 192/2015, de 11 de setembro (que aprova o Sistema de Normalização Contabilística para as Administrações Públicas).

Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho:

Aprova o conteúdo obrigatório do programa e do projeto de execução, bem como as «Instruções para a elaboração de projetos de obras», e a classificação de obras públicas por categorias.

Decreto-Lei n.º 172/2009, de 3 de agosto:

Fundo de Proteção dos Recursos Hídricos. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 72-A/2010, de 18 de junho, → Regulamento de Gestão do Fundo de Proteção dos Recursos Hídricos - Portaria n.º 486/2010, de 13 de julho.

Lei n.º 98/2009, de 4 de setembro:

Reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais, incluindo a reabilitação e reintegração profissionais.

Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro:

Processo das contraordenações laborais e de segurança social. Alterada pela Lei n.º 63/2013, de 27 de agosto.

Lei n.º 110/2009, de 16 de setembro:

Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social. Alterada pela Lei n.º 119/2009, de 30 de dezembro, pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, e Lei n.º 20/2012, de 14 de maio.

Decreto-Lei n.º 263/2009 de 28 de setembro:

Sistema nacional de controlo de tráfego marítimo. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 89/2009, de 25 de novembro.

Decreto-Lei n.º 108/2010, de 13 de outubro:

Medidas para garantir o bom estado ambiental do meio marinho. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 201/2012, de 27 de agosto, pelo Decreto-Lei n.º 136/2013, de 7 de outubro, que o republica, transpondo a Diretiva n.º 2008/56/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho e pelo Decreto-Lei n.º 143/2015, de 31 de julho.

Portaria n.º 1284/2009, de 19 de outubro:

Planos de gestão de bacia hidrográfica. → Despacho n.º 2228/2013, 2.ª série, de 7 de fevereiro (determina a elaboração de planos de gestão de bacia hidrográfica); Resolução do Conselho de Ministros n.º 16-F/2013, de 22 de março (Planos de Gestão das Bacias Hidrográficas do Tejo).

Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro:

Plano Estratégico dos Transportes.

Lei n.º 57/2011 de 28 de novembro:

Estabelece o Sistema de Informação da Organização do Estado. Alterado pelo art.º 57.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro – Orçamento do Estado para 2013.

Decreto-Regulamentar n.º 17/2012 de 31 de janeiro:

Aprova a orgânica da “DGPM – Direção-Geral de Política do Mar”.

Decreto-Lei n.º 49-A/2012 de 29 de fevereiro:

Aprova a orgânica da “DGRM – Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 237/2012, de 31 de outubro.

Decreto-Lei n.º 50/2012, de 2 de março:

Seguro em matéria de créditos. Transpõe a Diretiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos, destinada a garantir uma melhor proteção das vítimas de acidentes.

Decreto-Lei n.º 51/2012, de 6 de março:

Reforço da segurança marítima e da prevenção da poluição causada por navios. Transpõe a Diretiva n.º 2009/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2012, de 8 de março:

Promoção da igualdade de género em cargos de administração e de fiscalização das empresas.

Decreto-Lei n.º 56/2012 de 12 de março:

Aprova a orgânica da “APA – Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.”.

Decreto-Lei n.º 61/2012 de 14 de março:

Inspeção de navios pelo Estado do porto. Transpõe a Diretiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril (entretanto alterada pela Diretiva n.º 2013/38/EU, de 12 de agosto), alterado pelo Decreto-Lei n.º 27/2015, de 6 de fevereiro.

Decreto-Lei n.º 68/2012 de 20 de março:

Aprova a orgânica do “Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P.”. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro.

Lei n.º 18/2012, de 7 de maio:

Investigação técnica de acidentes no setor do transporte marítimo. Transpõe a Diretiva n.º 2009/18/CE, de 23 de abril.

Lei n.º 19/2012, de 8 de maio:

Regime Jurídico da Concorrência.

Decreto-Lei n.º 107/2012, de 18 de maio:

Aquisição de bens e à prestação de serviços no domínio das tecnologias de informação e comunicação. → Resolução do Conselho de Ministros n.º 48/2012, de 21 de maio, aprova a lista dos sistemas operacionais críticos, alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2016, de 13 de abril.

Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio:

Parcerias público-privadas.

Decreto-Lei n.º 117-A/2012 de 14 de junho:

Aprova a orgânica da “ESPAP – Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I. P., e extingue a “GeRAP – Empresa de Gestão Partilhada de Recursos da Administração Pública, E.P.E., e a “ANCP – Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E.”.

Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho:

Regula a elaboração e a implementação dos planos de ordenamento da orla costeira e estabelece o regime sancionatório aplicável às infrações praticadas na orla costeira, no que respeita ao acesso, circulação e permanência indevidos em zonas interditas e respetiva sinalização, alterada pelo Decreto-Lei n.º 132/2015, de 9 de julho.

Decreto-Lei n.º 169/2012, de 1 de agosto:

Sistema da Indústria Responsável.

Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro:

Aprova a orgânica do “IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.”. Alterada pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 31/2014, de 23 de junho.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/2012, de 31 de outubro:

Define os critérios a observar no procedimento para a emissão de portaria de extensão.

Decreto-Lei n.º 264/2012 de 20 de dezembro:

Estabelece o regime jurídico do acesso à atividade de agente de navegação, conformando-o com a disciplina da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, e do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpuseram as Diretivas n.º 2005/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno.

Lei n.º 3/2013 de 14 de janeiro:

Estabelece o Regime Jurídico do Trabalho Portuário.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2013, de 16 de abril:

Plano Estratégico Nacional do Turismo.

Lei n.º 67/2013 de 28 de agosto:

Aprova a Lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica → Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro:

Estabelece os princípios e regras aplicáveis ao setor público empresarial, incluindo as bases gerais do estatuto das empresas públicas. Alterado pelo art.º 20.º da Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro → Decreto Regulamentar n.º 1/2014, de 10 de fevereiro – Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial; Despacho n.º 4663-A/2014, 2.ª série, de 31 de março – Financiamento de empresas públicas não financeiras.

Decreto-Lei n.º 141/2013, de 18 de outubro:

Requisitos para transferências a crédito e débitos diretos. → Regulamento (UE) n.º 260/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março.

Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro:

Regime jurídico da avaliação de impacte ambiental. Transpõe a Diretiva n.º 2011/92/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março e pelo Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto.

Lei n.º 80/2013, de 28 de novembro:

Estabelece o regime jurídico da requalificação de trabalhadores em funções públicas visando a melhor afetação dos recursos humanos da Administração Pública, e procede à nona alteração à Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 74/70, de 2 de março, à décima segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 139-A/90, de 28 de abril, à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 209/2009, de 3 de setembro, e à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 132/2012, de 27 de junho, revogando a Lei n.º 53/2006, de 7 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 166/2013, de 27 de dezembro:

Práticas individuais restritivas do comércio. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 220/2015, de 8 de outubro.

Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro:

Direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores. Transpõe o Regulamento (UE) n.º 1177/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 12 de fevereiro:

Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020.

Decreto-Lei n.º 28/2014, de 21 de fevereiro:

Medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 18/2014, de 7 de março:

Promoção da igualdade salarial entre mulheres e homens.

Lei n.º 17/2014, de 10 de abril:

Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional. Desenvolvida pelo Decreto-Lei n.º 38/2015, de 12 de março. Alterada pelo Decreto-Lei n.º 139/2015, de 30 de julho.

Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio:

Aprova a orgânica da “AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes”. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 33/2014, de 2 de julho. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro.

Lei n.º 31/2014, de 30 de maio:

Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo.

Lei n.º 35/2014, de 20 de junho:

Regime do Contrato de Trabalho em Funções Públicas.

Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015:

Aprova a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006.

Portaria n.º 37/2015, de 17 de fevereiro:

Criação dos conselhos de região hidrográfica e seu funcionamento.

Decreto n.º 13/2015, de 14 de julho:

Aprova a adesão da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar - Decisão do Conselho, de 12 de dezembro de 2011, relativa à adesão da União Europeia ao Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974, no que respeita aos artigos 10º e 11º.

Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto:

Regime de prevenção de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas. Transpõe a Diretiva n.º 2012/18/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012.

Lei n.º 84/2015, de 7 de agosto:

Consagra a meia jornada como nova modalidade de horário de trabalho em funções públicas.

Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto:

Plataformas eletrónicas para contratação pública.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015 de 20 de agosto:

Plano Estratégico dos Transportes.

Portaria n.º 342/2015, de 12 de outubro:

Taxas e respetivos montantes a cobrar pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.

Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro:

Aprova a Lei Orgânica do XXI Governo Constitucional. Retificado pela Declaração de Retificação n.º 57/2015, de 30 de dezembro, pela Declaração de Retificação n.º 2/2016, de 21 de janeiro.

Decreto-Lei n.º 15/2016 de 9 de março:

Estabelece os termos da coordenação estratégica entre os portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, que assenta na criação de um conselho de administração comum, na elaboração conjunta dos instrumentos de gestão, na elaboração de um plano estratégico comum às duas administrações portuárias e, tendencialmente, na constituição de serviços partilhados.

7.2. Legislação angolana por ordem cronológica

Neste particular, é realizada uma breve revisão da legislação angolana através das bibliotecas provinciais, como também da base de dados “Legispalop” que à data de 31 de agosto de 2016, compreendia 15.664 documentos legais, dos quais foram selecionados os que direta e/ou indiretamente dizem respeito à Governação Marítima e Portuária e que a seguir se apresentam de forma resumida.

Período: Anterior à Independência de Angola

Decreto n.º 9704, de 21 de maio de 1924:

Atualização das Taxas e Emolumentos dos Departamentos Marítimos, Capitánias e suas Delegações e alarga as alçadas dos capitães dos portos e seus delegados. Revogado pelo Decreto n.º 11088, de 17 de fevereiro de 1934.

Decreto n.º 16586, de 12 de março de 1929:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 4 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) relativa a trabalho noturno das mulheres, adotada na sétima Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Genebra (Confederação Helvética - Suíça), no dia 19 de maio a 10 de junho de 1925. Remete ao Tratado de Versailles de 28 de junho de 1919. Publicado pela Portaria n.º 20221, de 14 de dezembro de 1963.

Decreto n.º 16587, de 12 de março de 1929:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 18 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) relativa a doenças profissionais, adotada na sétima Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Genebra (Suíça), entre os dias 19 de Maio a 10 de Junho de 1925, a qual obriga as partes contratantes a assegurar às vítimas de doenças profissionais ou aos seus sucessores no respetivo direito uma reparação baseada nos princípios gerais da sua legislação nacional sobre reparação de desastres no trabalho. Remete ao Tratado de Versailles de 28 de junho de 1919. Publicado pela Portaria n.º 20221, de 14 de dezembro de 1963.

Decreto n.º 16588, de 12 de março de 1929:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 19, relativa à igualdade de tratamento de trabalhadores estrangeiros em matéria de acidentes de trabalho, adotada na sétima Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Genebra, de 19 de maio a 10 de junho de 1925. Remete ao Tratado de Versailles de 28 de junho de 1919. Publicado pela Portaria n.º 20221, de 14 de dezembro de 1963.

Diploma Legislativo n.º 184, de 15 de outubro de 1929:

Aprovação do Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem de Angola.

Decreto n.º 19857, de 4 de julho de 1931:

Autoriza o Governo a aderir à Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga, assinada em Bruxelas, Bélgica, em 25 de agosto de 1924, e à Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas aos privilégios e hipotecas marítimas, assinada na mesma capital em 10 de abril de 1926, bem como aos respetivos Protocolos de Assinatura.

Decreto n.º 20771, de 13 de fevereiro de 1932:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 27 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), relativa à indicação do peso nos grandes volumes transportados em barco, adotada na sétima Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Genebra (Suíça), entre os dias 19 de maio a 10 de junho de 1925. Remete ao Tratado de Versailles de 28 de junho de 1919. Publicado pela Portaria n.º 20221, de 14 de dezembro de 1963.

Decreto n.º 20988, de 2 de abril de 1932:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 4 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), relativa a trabalho noturno das mulheres, adotada na primeira Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Washington, Estados Unidos da América, entre os dias 29 de outubro a 29 de novembro de 1919. Remete para o “Tratado de Versailles” de 28 de junho de 1919; e para o “Tratado de Saint Germain” de 10 de setembro de 1919. Publicado pela Portaria n.º 20221, de 14 de dezembro de 1963.

Acordo 29/06/1932 de 30 de dezembro de 1932:

Ratificação dos Acordos relativos aos Sinais Marítimos e aos Barcos-Luz Vigíados que se encontram fora do seu posto habitual, concluídos em Lisboa, Portugal, no dia 30 de outubro de 1930, no âmbito da Conferência para a unificação de Balizagem e Aluminação das Costas.

Portaria n.º 8449, de 6 de janeiro de 1934:

Aprovação do Regulamento Geral de Uniformes para o pessoal dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro. Revogado pela Portaria n.º 14838, de 18 de fevereiro de 1967.

Decreto n.º 11088, de 17 de fevereiro de 1934:

Aprovação do Regulamento do Serviço Radiotelegráfico dos Navios da Marinha Mercante. Revoga o Decreto n.º 9704, de 21 de maio de 1924.

Decreto n.º 23433, de 17 de fevereiro de 1934:

Determina a aplicação do Decreto n.º 11088, de 17 de setembro de 1925, que aprova o Regulamento do Serviço Radiotelegráfico dos Navios da Marinha Mercante.

Decreto-Lei n.º 24235, 27 de julho de 1934:

Aprovação do Regime de Classificação das Embarcações, designadamente no que toca às embarcações classificadas quanto aos serviços a que se destinam e quanto às zonas de sua atividade. Derroga o Regulamento Geral dos Departamentos, Capitania dos Portos e Delegações Marítimas de 1 de dezembro de 1892; o Decreto de 23 de janeiro de 1905; e o Decreto n.º 9916, de 16 de julho de 1924.

Portaria n.º 7874 de 21 de agosto de 1934:

Determina a aplicação da Portaria n.º 4244, de 17 de outubro de 1924, que determina que nos portos, rios e canais e ilhas adjacentes, deverá ser aplicado o sistema proposto pela Conferência Internacional de Petrogrado (São Petersburgo, Rússia) de 1912, relativo às cores dos sinais de balizagem, segundo o qual os sinais deixados a bombordo pelo navegador vindo do largo serão pintados a vermelho, e os sinais deixados a estibordo serão pintados a preto.

Decreto-Lei n.º 24458, de 3 de setembro de 1934:

Estabelece várias disposições marítimas de caráter geral, nomeadamente no que se refere ao tráfego marítimo. Remete ao Decreto-Lei n.º 24458, de 30 de abril de 1938.

Portaria n.º 8031, de 9 de setembro de 1935:

Manda pôr em execução as disposições dos Decretos-Leis n.º 23764, de 13 de abril de 1934, relativo ao Pessoal da Marinha Mercante, e n.º 24235, de 27 de julho de 1934, que aprova o Regime de Classificação das Embarcações.

Portaria n.º 2033, de 27 de junho de 1936:

Aprovação do Regulamento dos Serviços de Faróis de Angola. Revogado pelo Diploma Legislativo n.º 3866, de 30 de dezembro de 1968.

Decreto n.º 26725, de 18 de julho de 1936:

Determina que os navios estrangeiros, que por virtude dos trabalhos, convenções ou acordos comerciais, tenham adquirido o benefício do tratamento igual, passarão a ter, a partir de 1 de julho de 1933, o mesmo tratamento que é concedido à navegação portuguesa.

Decreto-Lei n.º 24458, de 30 de abril de 1938:

Aprovação dos artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 24458, de 3 de setembro de 1934. Remete a Portaria n.º 8974, de 30 de abril de 1938.

Portaria n.º 29, de 12 de dezembro de 1942:

Estabelece a estruturação de serviços de Portos, Caminhos de Ferros e Transportes. Alterado e Derrogado pela Portaria n.º 44/76, de 13 de março de 1976.

Portaria n.º 4429, de 13 de julho de 1943:

Aprovação do Regulamento Geral da Administração do Património.

Portaria n.º 4711, de 19 de abril de 1944:

Aprovação do Regulamento Geral dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.

Decreto n.º 36270, de 9 de maio de 1947:

Aprovação do Regulamento de segurança das instalações de armazenagem e tratamento industrial de petróleos brutos, seus derivados e resíduos, e substituição da legislação relativa aos estabelecimentos insalubres, incómodos, perigosos, ou tóxicos para efeitos da aplicação do artigo 61.º do Decreto n.º 29034, de 1 de outubro de 1931. Remete ao Decreto n.º 30308, de 8 de março de 1940 e ao Decreto n.º 29034, de 1 de outubro de 1931. Alterado pela Portaria n.º 18262, de 11 de fevereiro de 1961; pela Portaria n.º 18799, de 5 de dezembro de 1961; e pelo Decreto n.º 46025, de 12 de novembro de 1964.

Decreto-Lei n.º 37053, de 9 de setembro de 1948:

Estabelece o novo processo para a inscrição de armadores na Direção da Marinha Mercante e introduz alterações nas formalidades a cumprir na aquisição de navios. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 38169, de 13 de fevereiro de 1951.

Decreto-Lei n.º 37505, de 1948:

Designação do período de tempo em que as autorizações concedidas para a importação e construção de navios de pesca ou de comércio podem ser utilizadas. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 37726, de 3 de janeiro de 1950 e pelo Decreto-Lei n.º 41640, de 22 de maio de 1958.

Decreto-Lei n.º 37726, de 3 de janeiro de 1950:

Adita um novo parágrafo ao art. 2.º do Decreto-Lei n.º 37505, que designa o período de tempo em que as autorizações concedidas para a importação e construção de navios de pesca ou de comércio podem ser utilizadas.

Decreto-Lei n.º 37748, de 15 de fevereiro de 1950:

Aprovação, para adesão, da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em matéria de Conhecimentos de Carga, a qual se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, assinada em Bruxelas, Bélgica, no dia 25 de agosto de 1924.

Decreto-Lei n.º 38169, de 13 de fevereiro de 1951:

Adita um parágrafo ao art. 17.º do Decreto-Lei n.º 37053, de 9 de setembro de 1948, relativo à inscrição de armadores na Direção da Marinha Mercante.

Decreto-Lei n.º 38362, de 4 de agosto de 1951:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 73 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), sobre o exame médico dos trabalhadores marítimos. Alterado pela Portaria n.º 636/70, de 29 de dezembro de 1970.

Decreto-Lei n.º 38365, de 6 de agosto de 1951:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 74 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), sobre o diploma de aptidão de marinheiro qualificado. Alterado pela Portaria n.º 636/70, de 29 de dezembro de 1970.

Decreto-Lei n.º 39 375, de 3 de outubro de 1953:

Reserva à navegação nacional do tráfego marítimo entre portos portugueses.

Convenção Aduaneira Relativa aos Contentores, de 18 de maio de 1956:

Aprovação, para adesão, da Convenção Aduaneira relativa aos contentores (versão francesa e inglesa), celebrada em Genebra.

Portaria n.º 9408, de 1 de agosto de 1956:

Aprovação do Regulamento das Tarifas dos Portos. Revogada pela Portaria n.º 10 238, de 25 de junho de 1958.

Decreto-Lei n.º 40784, de 24 de setembro de 1956:

Aprovação, para adesão, da Convenção Internacional para unificação de certas regras relativas à competência civil em matéria de abalroação, da Convenção Internacional para unificação de certas regras relativas à competência penal em matéria de abalroação e outros acidentes de navegação e da Convenção Internacional para unificação de certas regras sobre o arresto de navios de mar, assinadas em Bruxelas em 10 de maio de 1952. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 41007, de 14 de março de 1957.

Decreto-Lei n.º 41007, de 14 de março de 1957:

Aprovação, para adesão, da Convenção Internacional para unificação de certas regras relativas à competência civil em matéria de abalroação, da Convenção Internacional para unificação de certas regras relativas à competência penal em matéria de abalroação e outros acidentes de navegação e da Convenção Internacional para unificação de certas regras sobre o arresto de navios de mar, assinadas em Bruxelas em 10 de maio de 1952. Revoga o Decreto-Lei n.º 40784, de 24 de setembro de 1956.

Decreto-Lei n.º 41640, de 22 de maio de 1958:

Dá nova redação ao artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 37053, que estabelece novo processo para a inscrição de armadores na Direção da Marinha Mercante e introduz alterações nas formalidades a cumprir na aquisição de navios.

Portaria n.º 10238, de 25 de junho de 1958:

Aprovação do Regulamento das Tarifas dos Portos. Revogação da Portaria n.º 9408, de 1 de agosto de 1956.

Portaria n.º 10756, de 27 de maio de 1959:

Aprovação do Regulamento para a movimentação de produtos petrolíferos nos portos de Angola, o qual estabelece as normas de movimentação a granel ou em taras de petróleos brutos, seus derivados e resíduos, em cumprimento do Decreto n.º 36270, de 9 de maio de 1947, que aprova o Regulamento de segurança das instalações de armazenagem e tratamento internacional de petróleos brutos, seus derivados e resíduos.

Portaria n.º 11604, de 9 de março de 1961:

Aprovação do orçamento dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, para o ano económico de 1961.

Portaria n.º 12063, de 7 de fevereiro de 1962:

Determina a uniformização de regras e normas a aplicar nos portos a cargo da Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.

Decreto n.º 44227, de 28 de março de 1962:

Introduz alterações na orgânica dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola e Moçambique. Revoga determinadas disposições da Portaria Ministerial n.º 29, de 12 de dezembro de 1942 e da Portaria n.º 1822, de 3 de dezembro de 1932, de Moçambique.

Portaria n.º 19:921, de 10 de julho de 1963:

Determina que seja feita uma edição oficial da Lei Orgânica do Ultramar Português com as alterações estabelecidas pela Lei n.º 2119, de harmonia com o texto anexo à presente portaria.

Portaria n.º 12 818, de 16 de julho de 1963:

Aprova e põe em execução o orçamento dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, para o ano económico de 1963.

Decreto-Lei n.º 45176, de 3 de agosto de 1963:

Aprovação, para adesão, da Convenção Aduaneira Relativa aos Contentores, celebrada em Genebra (Confederação Helvética - Suíça), no dia 18 de maio de 1956. Publicada pela Portaria n.º 23548, de 2 de setembro de 1968.

Portaria n.º 12 870, de 31 de agosto de 1963:

Aprovação do Regulamento de Admissão e Promoção aos Lugares dos Quadros dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. Alterado pela Portaria n.º 15 576, de 12 de junho de 1968.

Decreto n.º 45267, de 24 de setembro de 1963:

Aprovação do Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações, de modo a atualizar a legislação nacional de acordo com os desenvolvimentos internacionais. Revoga o Decreto n.º 40215, de 1 de julho de 1955, e do Decreto n.º 41649, de 26 de maio de 1958.

Portaria n.º 12 985, de 7 de dezembro de 1963:

Alteração das Taxas de Tráfego dos Portos.

Portaria n.º 20221, de 14 de dezembro de 1963:

Manda publicar em Angola os textos das Convenções n.ºs 1, 4, 6, 14, 17, 18, 19, 27 e 45 adotadas pela Conferência Internacional do Trabalho e aprovadas para ratificação, respetivamente por: Decreto n.º 15361, de 3 de Abril de 1928; Decreto n.º 20988, de 25 de Novembro de 1931; Decreto n.º 20992, de 25 de Novembro de 1931; Decreto n.º 15362, de 3 de Abril de 1928; Decreto n.º 16586, de 9 de Março de 1929; Decreto n.º 16587, de 9 de Março de 1929; Decreto n.º 16588, de 9 de Março de 1929; Decreto n.º 20771, de 31 de Dezembro de 1931; Decreto-Lei n.º 27891, de 26 de Julho de 1937.

Decreto n.º 45969, de 15 de outubro de 1964:

Aprovação do Regulamento da Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca. Remete ao Decreto n.º 21029, de 26 de março de 1932; ao Decreto-Lei n.º 23764, de 13 de abril de 1934; ao Decreto n.º 31859, de 1 de julho de 1941; ao Decreto n.º 32612, de 31 de dezembro de 1942; ao Decreto-Lei n.º 36219, de 10 de abril de 1947; e ao Decreto-Lei n.º 45968, de 15 de outubro de 1964. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 78/16, de 14 de abril de 2016 e pelo Decreto Presidencial n.º 79/16, de 14 de abril de 2016.

Aviso 21/10/1965, de 12 de março de 1966:

Aprovação do Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar, do ano de 1948, tal como foi revisto pela Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, em 1960, o qual se aplica a todos os navios e hidroaviões, quer no alto mar, quer nas águas a ele ligadas. Publicado pela Portaria n.º 21814, de 12 de março de 1966.

Portaria n.º 21814, de 12 de março de 1966:

Manda publicar em Angola o Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar e respetivo anexo, de 1948, revisto pela Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, no ano de 1960. Aprovado pelo Aviso 21/10/1965, de 12 de março de 1966.

Portaria n.º 14 300, de 9 de abril de 1966:

Determina que o porto mineiro de Moçâmedes, designado incaracteristicamente por enseada do Saco, em que se situa na baía de Moçâmedes, passe a ter a designação de “Porto de Salazar”.

Decreto n.º 47 043, de 7 de junho de 1966:

Aprovação do Regulamento para a Fiscalização, Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro do Ultramar.

Decreto n.º 46982, de 14 de junho de 1966:

Aprovação do novo Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, o qual estabelece as regras aplicáveis ao ingresso, desempenho profissional, categoria funcional, remuneração, e benefícios sociais dos funcionários de todos os serviços públicos civis da administração provincial do ultramar. Alterado pelo Decreto n.º 49165, de 11 de agosto de 1969; pelo Decreto n.º 45/70, de 5 de fevereiro de 1970; pelo Decreto n.º 268/70, de 15 de junho de 1970; pelo Decreto n.º 183/71, de 12 de maio de 1971. Derrogado pelo Decreto n.º 242/71, de 12 de junho de 1971. Alterado e Derrogado por Decreto n.º 80/72, de 13 de março de 1972. Alterado pelo Decreto n.º 13/74, de 21 de janeiro de 1974. Derrogado pela Lei n.º 11/75, de 15 de dezembro de 1975. Derrogado pelo Decreto n.º 11/76, de 1 de março de 1976. Alterado pelo Decreto n.º 14/76, de 9 de março de 1976; pelo Despacho n.º 40/77, de 26 de setembro de 1977. Derrogado pelo Decreto n.º 131/78, de 20 de dezembro de 1978; pelo Decreto n.º 133/78, de 20 de dezembro de 1978; e pelo Decreto n.º 146/78, de 27 de dezembro de 1978. Revogado pela Lei n.º 6/81, de 24 de agosto de 1981.

Portaria n.º 22 080, de 9 de julho de 1966:

Aprovação do Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações.

Lei n.º 2130, de 3 de setembro de 1966:

Promulga as Bases sobre a Jurisdição do Mar Territorial e da Zona Contígua, as quais reconhecem o direito de passagem inofensiva e permitem o exercício de vários poderes conferidos pelo direito internacional, nomeadamente no que diz respeito à fiscalização necessária para prevenir e reprimir as infrações às leis de polícia aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração e garantir, em caso de emergência ou quando se julgar ameaçada a segurança nacional, a sua legítima defesa. Remete ao Decreto-Lei n.º 47771, de 6 de julho de 1967.

Decreto n.º 47 380, de 14 de dezembro de 1966:

Aprovação da Concessão da área do Porto de Malongo à empresa “*Cabinda Gulf Oil Company, Ltd.*”.

Portaria n.º 14 712, de 17 de dezembro de 1966:

Alteração das Taxas de Tráfego dos Portos.

Portaria n.º 14838, de 18 de fevereiro de 1967:

Aprovação do Regulamento de Uniformes para o pessoal dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro. Revoga o Regulamento Geral de Uniformes aprovado pela Portaria n.º 8449, de 6 de janeiro de 1934. Revogado pela Lei n.º 20/03, de 19 de agosto de 2003 e pelo Decreto Executivo n.º 152/10, de 19 de outubro de 2010.

Decreto-Lei n.º 47771, de 6 de julho de 1967:

Estabelece as linhas de fecho e de base retas que, na costa continental europeia e nas costas de Angola suplementam a linha de base estabelecida no n.º 1 da base I da Lei n.º 2130, de 22 de agosto de 1966, e define a jurisdição do mar territorial e a zona contígua. Remete à Lei n.º 2130, de 3 de setembro de 1966. Revogado pela Lei n.º 17/14, de 29 de setembro 2014.

Portaria n.º 15 125, de 29 de agosto de 1967:

Alteração das Taxas de Tráfego dos Portos.

Decreto-Lei n.º 47947, de 18 de setembro de 1967:

Aprovação do Regulamento para o exercício da pesca por embarcações estrangeiras nas zonas de alto mar adjacentes a cada uma das parcelas do território nacional. Revogado pelo Decreto 12-A/80, de 6 de fevereiro de 1980.

Diploma Legislativo n.º 3800, de 13 de fevereiro de 1968:

Aprovação do Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem de Angola. Revoga o Diploma Legislativo n.º 184, de 15 de outubro de 1929. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 85/16, de 19 de abril de 2016.

Portaria n.º 15 404, de 13 de fevereiro de 1968:

Regula o funcionamento do Porto de Malongo, dentro das normas e regulamentos aplicáveis aos portos a cargo da Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. Revogada pelo Diploma Legislativo n.º 3845, de 24 de agosto 1968.

Portaria n.º 23343, de 3 de maio de 1968:

Torna extensivo às províncias ultramarinas o Decreto-Lei n.º 46619 que atualiza as disposições relativas à descarga de quaisquer produtos petrolíferos, ou de misturas que os contenham, no mar territorial português, bem como nos portos, docas, caldeiras, leitos dos rios, praias e margens. Revogado pelo Decreto n.º 495/73, de 19 de outubro de 1973.

Portaria n.º 15 561, de 25 de maio de 1968:

Aprova e põe em execução o orçamento dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, para o ano económico de 1968.

Portaria n.º 15 576, de 12 de junho de 1968:

Alteração de algumas disposições do Regulamento de Admissão e Promoção de Pessoal aos lugares dos Quadros dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, aprovado por Portaria n.º 12 870, de 31 de agosto de 1963, bem como dos programas para os concursos do pessoal dos quadros aprovados por Portaria n.º 12 871, da mesma data.

Portaria n.º 15 587, de 18 de junho de 1968:

Alteração do Regulamento das Tarifas dos Portos.

Portaria n.º 23 548, de 21 de agosto de 1968:

Publica o “*Protocole de Signature*”.

.

Diploma Legislativo n.º 3845, de 24 de agosto 1968:

Define a área do Porto de Malongo e autoriza a empresa “*Cabinda Gulf Oil Company, Ltd.*” a utilizar o referido porto. Revoga a Portaria n.º 15 404, de 13 de fevereiro de 1968.

Decreto n.º 48 537, de 30 de agosto de 1968:

Aprovação do Regulamento das Brigadas de Caminhos de Ferro. Revoga o Decreto n.º 5456.

Portaria 23548, de 2 de setembro de 1968:

Manda publicar em Angola o Decreto-Lei n.º 45176, de 3 de agosto de 1963, que aprova, para ratificação, a Convenção Aduaneira Relativa aos Contentores, celebrada em Genebra (Confederação Helvética - Suíça), no dia 18 de maio de 1956.

Decreto-Lei n.º 47712, de 4 de dezembro de 1968:

Aprovação, para adesão, da Convenção n.º 108 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre os documentos de identificação nacionais dos marítimos, a qual é aplicável a todos os marítimos matriculados, seja a que título for, a bordo de qualquer navio que não seja navio de guerra, registado em território no qual esta Convenção esteja em vigor, e normalmente afeto à navegação marítima, adotada pela 41.ª sessão da Conferência Geral da OIT, reunida em Genebra (Suíça), no dia 13 de Maio de 1958. Remete ao Decreto-Lei n.º 224/72, de 8 de julho de 1972.

Diploma Legislativo n.º 3866, de 30 de dezembro de 1968:

Aprovação do Regulamento dos Serviços de Faróis de Angola. Revoga a Portaria n.º 2033, de 27 de junho de 1936.

Decreto n.º 48365, de 25 de janeiro de 1969:

Aprovação do Regulamento para o Exercício do Mergulho Amador na Área de Jurisdição Marítima, o qual é aplicável à atividade exercida a título gratuito, por um amador, quando se desloca submerso, ou à superfície, equipado com um aparelho respiratório de mergulho, e dispõe sobre as condições gerais para obtenção do certificado de mergulhador amador, a idoneidade das entidades interessadas na formação, o caderno de mergulho e livrete de material, a prática do mergulho amador e as penalidades. Revoga o Decreto n.º 45147, de 20 de julho de 1963, que regula o exercício de escafandria desportiva nas águas sob a jurisdição das autoridades marítimas, bem como o Decreto n.º 45147, de 20 de julho de 1963. Publicado pela Portaria n.º 23842, de 25 de janeiro de 1969.

Portaria n.º 23842, de 25 de janeiro de 1969:

Manda publicar em Angola o Decreto n.º 48365, de 2 de maio de 1968, que aprova o Regulamento para o Exercício do Mergulho Amador na Área de Jurisdição Marítima.

Decreto-Lei n.º 48 855, de 10 de fevereiro de 1969:

Permite aos Ministros da Marinha e do Ultramar delegar no presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante a faculdade de autorizar o transporte de cargas em navio estrangeiro, por uma ou mais viagens, entre portos portugueses.

Decreto n.º 48 974, de 25 de abril de 1969:

Regulação da utilização de bandeiras e outros sinais visuais pelos navios mercantes que frequentam os portos e outras áreas de jurisdição marítima nacional.

Decreto n.º 412/70, de 12 de setembro de 1970:

Criação das áreas de jurisdição portuária, que abrangem toda a faixa costeira correspondente ao domínio público marítimo, os estuários dos rios e todos os portos de Angola. Revogado pela Lei do Domínio Portuário, Lei n.º 9/98, de 18 de setembro.

Decreto-Lei n.º 493/70, de 28 de outubro de 1970:

Determina que passe a vigorar como direito interno o Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1948, tal como foi revisto pela Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1960.

Portaria n.º 636/70, de 29 de dezembro de 1970:

Manda aplicar a Angola os Decretos-Leis n.ºs 38340, 38344, 38362 e 38365, de respetivamente de 16 e 21 de julho e 4 e 6 de agosto de 1951, que aprovam para serem ratificadas, respetivamente, as Convenções da Organização Internacional do Trabalho n.ºs 68, 69, 73 e 74. Altera o Decreto-Lei n.º 38362, de 4 de agosto de 1951.

Portaria n.º 7/71, de 21 de janeiro de 1971:

Torna extensivo a Angola o Decreto n.º 48869, de 18 de fevereiro de 1969, que altera o Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações, alterando-o na parte referente às competências atribuídas originalmente ao Ministro da Marinha. Altera os artigos 1.º e 2.º do Decreto n.º 48869, de 18 de fevereiro de 1969.

Decreto n.º 45001, de 5 de março de 1971:

Aprovação do Regulamento para o Transporte de Cargas de Grão a Granel a Bordo dos Navios. Derroga os artigos 1.º a 22.º do Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 14029. Alterado pela Portaria n.º 44/71, de 5 março de 1971.

Decreto-Lei n.º 90/71, de 22 de março de 1971:

Aprovação do Regulamento de Proteção contra a Poluição das Águas, Praias e Margens. Remete ao Decreto n.º 495/73, de 19 de outubro de 1973.

Decreto-Lei n.º 435/71, de 28 de outubro de 1971:

Torna aplicável a Angola o conjunto de normas que regulam a atividade da marinha mercante, nomeadamente as que se referem ao exercício da indústria de transportes marítimos e à concessão de autorizações para a aquisição ou construção de navios de comércio. Remete ao Decreto-Lei n.º 37053, de 9 de setembro de 1948; ao Decreto-Lei n.º 37505; ao Decreto-Lei n.º 37726, de 3 de janeiro de 1950; ao Decreto-Lei n.º 38169, de 13 de fevereiro de 1951; e ao Decreto-Lei n.º 41640, de 22 de maio de 1958.

Diploma Legislativo n.º 35/72, de 29 de abril de 1972:

Aprovação do Código do Imposto Industrial, o qual regula as incidências e isenções do imposto que incide sobre os lucros imputáveis ao exercício, embora accidental, de qualquer atividade de natureza comercial ou industrial, contendo ainda normas sobre a determinação da matéria coletável, as taxas, a liquidação, a cobrança, a fiscalização, as reclamações e recursos e o regime sancionatório. Alterado pelo Diploma Legislativo n.º 11/73, de 5 de fevereiro de 1973; Diploma Legislativo n.º 18/73, de 3 de abril de 1973; e pela Lei n.º 18/77, de 7 de outubro de 1977. Alterado e Derrogado pela Lei n.º 18/92, de 3 de julho de 1992. Derrogado pelo Decreto Executivo n.º 41-K/92, de 4 de setembro de 1992. Alterado pela Lei n.º 7/96, de 19 de abril de 1996; pelo Decreto Executivo n.º 11/99, de 8 de janeiro de 1999; pela Lei n.º 5/99, de 6 de agosto de 1999; Lei n.º 8/99, de 10 de setembro de 1999; pelo Decreto n.º 36/00, de 29 de setembro de 2000. Derrogado pela Lei n.º 10/01, de 31 de maio de 2001. Alterado e Derrogado pela Lei n.º 18/11, de 21 de abril de 2011. Revogado pela Lei n.º 19/14, de 22 de outubro de 2014.

Lei n.º 5/72, de 23 de junho de 1972:

Aprovação da Lei Orgânica do Ultramar.

Decreto-Lei n.º 224/72, de 8 de julho de 1972:

Estabelece as competências para a emissão do documento de identificação de marítimo, exigido pela Convenção n.º 108, adotada em 13 de maio de 1958 na 41.ª sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho. Remete ao Decreto-Lei n.º 47712, de 4 de dezembro de 1968.

Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho de 1972:

Aprovação do Regulamento Geral das Capitânias. Remete ao Decreto n.º 72/76, de 30 de julho de 1976.

Decreto-Lei n.º 507/72, de 30 de agosto de 1972:

Atualização das disposições respeitantes à proteção dos cabos submarinos, aprovando-se o regime penal aplicável às infrações praticadas em território nacional, incluindo águas interiores e mar territorial, ou no alto mar, as quais são consideradas crimes marítimos. Remete a Convenção Internacional para a Proteção dos Cabos Submarinos, assinada em Paris em 14 de março de 1884; ao Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e dos Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes; e ao Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante. Revoga a Carta de Lei de 21 de abril de 1886 e o Decreto n.º 8257, de 11 de julho de 1922.

Portaria n.º 755/72, de 26 de outubro de 1972:

Aprovação das tabelas I e II, referentes às taxas anuais de reintegração e amortização dos elementos do ativo sujeitos a deperecimento, em observância do Código do Imposto Industrial, aprovado pelo Diploma Legislativo n.º 35/72, de 29 de abril. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 207/15, de 5 de novembro de 2015.

Decreto n.º 495/73, de 19 de outubro de 1973:

Determina várias medidas de proteção contra a poluição das águas, praias e margens de Angola, estabelecendo o princípio geral da proibição de lançamento ou despejo na zona contígua e no mar territorial e nos portos, docas, caldeiras, leitos e braços dos rios, navegáveis ou não navegáveis, praias, margens e demais áreas da jurisdição das autoridades marítimas, de quaisquer águas nocivas e substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos que de algum modo possam poluir as águas, praias ou margens, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham. Retificado pela Declaração 02/11/1973, de 12 de novembro de 1973. Revoga a Portaria n.º 23343, de 3 de maio de 1968.

Portaria n.º 253/74, de 13 de março de 1974:

Aprovação do Regulamento do Trabalho dos Estivadores e Conferentes Marítimos, o qual é aplicável às entidades públicas e privadas responsáveis por serviços de estiva, serviços de conferência de mercadorias ou serviços de carga e descarga de bagagens, em todos os portos de Angola, e aos profissionais ao seu serviço, quer permanentes quer eventuais, sempre que não estejam abrangidos por qualquer convenção coletiva de trabalho. Remete ao Despacho de 25 de setembro de 1972.

Decreto Provincial n.º 14/74, de 8 de abril de 1974:

Determina que a indústria de aluguer de pequenas embarcações sem tripulação, para recreio, só é permitida às empresas nacionais constituídas com o objetivo social de aluguer de embarcações para recreio ou a proprietários de embarcações que se dediquem a esta indústria, inscritos nas capitánias, desde que devidamente autorizados. Remete ao Diploma Legislativo n.º 4642, de 3 de outubro de 1927.

Decreto n.º 40/75, de 12 de maio de 1975:

Complementa as remunerações atribuídas aos trabalhadores dos portos incluídos na letra Z do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46982, de 14 de junho de 1966.

Portaria n.º 275/75 de 25 de outubro:

Integra os Serviços de pilotagem na dependência dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, passando os referidos serviços a depender da Direção de Transportes Marítimos. Revogado pela Portaria n.º 59/76, de 1 de abril de 1976.

Decreto-Lei n.º 159/75, 6 de novembro de 1975:

Definição dos limites do mar territorial e da zona contígua de Angola, determinando-se que a linha de base normal a partir da qual se mede a largura do mar territorial é definida pela linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como vem indicada nas cartas marítimas oficialmente reconhecidas para esse fim pelo Estado de Angola. Remete ao Decreto-Lei n.º 458-A/75, de 22 de agosto de 1975. Revogado pela Lei n.º 21/92, de 28 de agosto de 1992.

.

Período: Posterior à Independência de Angola
(11 de novembro de 1975)

Lei n.º 10/75, de 13 de dezembro 1975:

Rescisão dos contratos de concessão de estiva, transitando para os Serviços de Portos respetivos, os trabalhadores atualmente ao serviço dos concessionários.

Despacho n.º 1/76, de 9 de fevereiro de 1976:

Estabelece várias regras tendentes a preservar o carácter desportivo dos clubes que se dedicam à prática de desportos náuticos.

Lei n.º 3/76, de 3 de março de 1976:

Estabelece regras relativas à política económica de resistência, caracterizada pela construção de uma economia planificada na qual coexistirão três setores, as unidades económicas estatais, as cooperativas e as empresas privadas, a qual prevê a possibilidade de nacionalização e confisco de empresas e outros bens. Derrogada pela Lei n.º 17/77, de 15 de setembro.

Portaria n.º 44/76, de 13 de março de 1976:

Reestruturação de serviços de Portos, Caminhos de Ferros e Transportes. Alteração e Derrogação da Portaria n.º 29 de 12 de dezembro de 1942.

Despacho 26/12/1975, de 13 de março de 1976:

Criação de vários postos de trabalho no Porto de Luanda, com vista a uma utilização mais racional do referido porto. Remete ao Despacho n.º 30/75.

Despacho 02/02/1976, de 17 de março de 1976:

Determina que todas as importações e exportações, por via marítima, deverão ser feitas prioritariamente em navios de pavilhão angolano, tendo em conta a necessidade de proteger a Marinha Mercante Nacional e de dar ao País o maior controlo possível das mercadorias importadas e exportadas.

Portaria n.º 59/76, de 1 de abril de 1976:

Revogação da Portaria n.º 275/75 de 25 de outubro, que integrou os serviços de pilotagem na dependência dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, passando os referidos serviços a depender da Direção de Transportes Marítimos.

Lei n.º 5/76, de 5 de abril de 1976:

Criação da Secretaria de Estado dos Transportes, no Ministério das Obras Públicas, Habitação e Transportes, com o intuito de promover uma maior eficiência na gestão deste setor. Remete ao Decreto n.º 49/76, de 4 de junho de 1976.

Portaria n.º 67/76, de 3 de maio:

Aprovação do quadro orgânico da Direção Geral de Marinha Mercante, atendendo a que a implementação de todo o sistema previsto para o arranque da referida Direção Geral não se fará de uma só vez, mas por fases. Remete ao Decreto-Lei n.º 165/75 de 10 de novembro.

Despacho n.º 48/76, de 17 de maio de 1976:

Determina que as Oficinas Navais de Luanda passem a estar sob a dependência do Ministério da Defesa.

Despacho n.º 22/76, de 26 de maio de 1976:

Estabelece a criação do Núcleo de formação da Companhia Marítima Angolana e determina a sua competência.

Decreto n.º 49/76, de 4 de junho de 1976:

Criação do lugar de Diretor Geral dos Transportes na Secretaria de Estado dos Transportes, atendendo à necessidade imediata de uma coordenação no Setor dos Transportes. Remete à Lei n.º 5/76, de 5 de abril de 1976.

Lei n.º 56/76, de 3 de julho de 1976:

Determina que todos os trabalhadores das empresas privadas, da função pública e outro, são obrigados a possuírem um cartão de trabalho, de modo a controlar, a nível nacional, o número de trabalhadores e respetivas profissões.

Decreto n.º 72/76, de 30 de julho de 1976:

Determina que os navios de comércio angolanos, de carga ou passageiros, devem possuir a bordo vários documentos que deverão ser presentes às autoridades nacionais ou internacionais, quando solicitados. Remete ao Decreto-Lei n.º 265/72 de 31 de julho de 1972.

Despacho n.º 2/76, de 2 de setembro de 1976:

Fixação do terreno de intervenção dos Gabinetes de Controlo e Tráfego de Mercadorias da Direção Geral dos Transportes.

Decreto n.º 75-A/76, de 6 de setembro de 1976:

Aprovação do Acordo entre o Governo da República Popular de Angola e o Governo da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre Navegação Mercante, assinado em Moscovo, em 26 de maio de 1976.

Despacho n.º 35/76, de 16 de setembro de 1976:

Determina que nenhuma mercadoria poderá, sem motivo plenamente justificado e aceite, permanecer nos cais e armazéns dos portos de Cabinda, Lobito e Moçâmedes mais de oito dias e que revertem a favor do Estado todas as mercadorias que em 11 de Setembro de 1976 se encontrem nos cais e armazéns dos portos citados e que não sejam retiradas até dia 30 de Setembro de 1976.

Despacho n.º 40/76, de 17 de novembro de 1976:

Passagem do controlo do comércio externo no setor dos transportes, para a competência conjunta do Ministério das Obras Públicas, Habitação e Transportes e Secretaria de Estado do Comércio.

Despacho n.º 45/76, de 27 de novembro de 1976:

Determina que a empresa “ANGOMAR - Angola Marítima, Lda.”, fique até que uma decisão definitiva seja tomada, sob controlo da Direção Geral dos Transportes.

Despacho 31/76, de 27 de novembro de 1976:

Determina que a Comissão de Evacuação de Mercadorias entregue todo o material abandonado no Porto de Luanda, papel, tintas, e ferragens, à Imprensa Nacional de Angola.

Decreto n.º 92/76, de 27 de dezembro de 1976:

Aprovação, para adesão, do Acordo de Marinha Mercante entre o Governo da República Popular de Angola e o Governo da República de Cabo Verde.

Despacho n.º 1/77, 27 de janeiro de 1977:

Constituição de um Grupo de Trabalho para o processo de evacuação das mercadorias antigas existentes no Porto de Luanda e definição da sua composição.

Despacho n.º 4/76, de 8 de fevereiro de 1977:

Determinam que sejam dadas pelas respetivas Capitánias, todas as facilidades às embarcações de pesca que se dedicam ao transporte de géneros alimentícios.

Retificação 04/02/1977, de 9 de fevereiro de 1977:

Retificação do Despacho n.º 1/77, de 27 de janeiro de 1977 que constitui um grupo de Trabalhadores, para evacuação de mercadorias antigas existentes no Porto de Luanda.

Despacho n.º 2/77, de 23 de fevereiro de 1977:

Determina que, transitoriamente, o Porto de Luanda, fique sob a dependência direta do Primeiro Ministro. Remete ao Despacho n.º 11/77, de 4 de julho de 1977.

Decreto n.º 37/77, de 28 de abril de 1977:

Anulação do contrato de concessão da exploração do Porto e Caminho de Ferro do Amboim celebrado em 2 de março de 1923 entre o Governo de Angola e a empresa “Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, S.A.R.L.”, e reversão a favor do Estado de todos os bens afetos à sua exploração, sem qualquer indemnização à companhia e a sua integração mais a dos trabalhadores nos quadros dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.

Despacho n.º 21/77, de 29 de abril de 1977:

Transição do pessoal pertencente a organismos adstritos ao Ministério da Agricultura que presta serviço no Porto de Luanda, para os quadros de pessoal deste Serviço Público.

Aviso 23/05/1977, de 27 de maio de 1977:

Fixação das taxas para o serviço radiotelegráfico com as estações marítimas angolanas e estrangeiras.

Retificação de 14 de junho de 1977:

Retificação do Aviso 23/05/1977, de 27 de maio de 1977, que fixou as taxas para o serviço radiotelegráfico com as estações marítimas angolanas e estrangeiras.

Despacho 28/06/1977, de 2 de julho de 1977:

Regulação da evacuação, via marítima, das mercadorias zambianas em trânsito em Angola.

Despacho n.º 11/77, de 4 de julho de 1977:

Desvinculação do Porto de Luanda da dependência direta do Primeiro Ministro conforme o Despacho n.º 2/77, de 23 de fevereiro, voltando à dependência normal do Ministério dos Transportes.

Despacho n.º 62/77, 30 de julho de 1977:

Clarificação das linhas de ação a seguir pelo Ministério dos Transportes, no concernente à Política dos Transportes.

Decreto n.º 51/77, de 30 de julho de 1977:

Nacionalização da empresa “NAVANG – Companhia de Navegação Angolana, S.A.R.L.”.

Despacho n.º 77/77, de 9 de agosto de 1977:

Dissolução do “Grupo de Atribuição de Cargas” e transição do seu pessoal nas tarefas de agenciamento no quadro da empresa “ANGOMAR - Angola Marítima, Lda.”.

Despacho 06/08/77, de 15 de agosto de 1977:

Criação do Gabinete Técnico Portuário Interministerial, responsável designadamente, pelo planeamento, estudo, projeto e fiscalização de obras marítimas e portuárias.

Lei n.º 17/77, de 7 de outubro de 1977:

Definição das formas mais correntes e eficazes de organização e gestão das empresas estatais, enquanto unidades económicas, propriedade do povo angolano, geridas pelo Estado e destinadas à produção e distribuição de bens e à prestação de serviços, com vista à construção das bases material e técnica do socialismo. Derrogação dos Títulos II e III, que dizem respeito às unidades económicas estatais da Lei n.º 3/76, de 3 de março, que estabelece regras relativas à política económica de resistência. Retificada aos 25/10/1977; 20/02/1978; 4/11/1978. Revogada pela Lei n.º 11/88, de 9 de julho de 1988.

Decreto n.º 6/78, de 27 de janeiro de 1978:

Constituição da empresa “ANGONAVE – Linhas Marítimas de Angola, U.E.E.”, Unidade Económica Estatal, abreviadamente designada por “ANGONAVE, U.E.E.”, dependente do Ministério dos Transportes. Remete ao Decreto n.º 34-D/92, de 17 de julho de 1992. Revogado pelo Decreto n.º 27/02, de 14 de maio de 2002.

Decreto n.º 7/78, de 27 de janeiro de 1978:

Constituição, na dependência do Ministério dos Transportes, da empresa “AGENANG – Agência Nacional Marítima de Angola, U.E.E.”, Unidade Económica Estatal, abreviadamente designada por “AGENANG, U.E.E.”. Remete ao Despacho Conjunto n.º 185/04, de 27 de agosto de 2004 e ao Decreto Executivo Conjunto n.º 28/12, de 19 de janeiro de 2012.

Decreto n.º 8/78, de 27 de janeiro de 1978:

Constituição, na dependência do Ministério dos Transportes, da empresa “CABOTANG – Cabotagem Nacional Angolana, U.E.E.”, Unidade Económica Estatal, abreviadamente designada por “CABOTANG, U.E.E.”. Remete ao Decreto Executivo Conjunto n.º 70/04, de 6 de julho de 2004.

Despacho n.º 5/78, 22 de fevereiro de 1978:

Criação do “COOP – Conselho Operativo Portuário”, para uma eficaz coordenação de mercadoria nos Portos e armazéns a nível nacional e definição das suas atribuições. Revogado pelo Decreto n.º 38/81, de 19 de março de 1981.

Despacho n.º 40/78, de 17 de março de 1978:

Criação de um grupo de trabalho para a dinamização do processo de extração de mercadorias existentes no Porto de Luanda, destinados ao Ministério do Comércio Interno.

Despacho n.º 61-A/78, de 21 de abril de 1978:

Determina que os capitães dos navios e aeronaves ficam obrigados a entregar às estâncias aduaneiras além dos manifestos e conhecimentos ou cartas de porte que a legislação aduaneira exige, mais uma coleção completa daqueles documentos relativos à totalidade da carga transportada para os diversos portos do País.

Despacho n.º 68/78, de 24 de abril de 1978:

Criação de um grupo de trabalho para dinamizar e estabilizar o processo de extração de mercadorias no Porto do Lobito e destinadas ao Ministério do Comércio Interno.

Despacho n.º 93/78, de 3 de junho de 1978:

Constituição da empresa “ETAMBAR – Empresa de Transporte Marítimo e Barcos de Recreio, U.E.E.”, Unidade Económica Estatal, abreviadamente designada por “Etambar – Importang, U.E.E.”, em nome do Fundo de Comercialização. Remete ao Despacho n.º 141/78, de 14 de junho de 1978.

Despacho n.º 139/78, de 13 de junho de 1978:

Alteração do Regulamento Geral dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro, aprovado pela Portaria n.º 4712, de 19 de abril de 1944, no que se refere à inspeção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro do Amboim.

Despacho n.º 142/78, de 27 de junho de 1978:

Determina que a empresa “UNITRANSPORTES – União de Transportes Marítimos e Terrestres, Lda.”, fique sob tutela da Empresa de Transportes Públicos de Luanda e sob controlo estatal.

Despacho n.º 155/78, de 12 de julho de 1978:

Atribuição de vários postos de trabalho para longo curso no porto de Luanda. Remete ao Despacho 26/12/1975, de 13 de março de 1976.

Despacho Conjunto n.º 81-A/78, de 13 de julho de 1978:

Determina que todo o trabalhador pertencente ao Porto e Caminho de Ferro do Amboim, transite para os quadros de pessoal da Direção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro.

Decreto Executivo n.º 10/78, 25 de agosto de 1978:

Determina que a atividade operativa dos portos do País, fique subordinada às orientações emanadas diretamente pelo Ministro dos Transportes, ou por quem o Ministro mandar para o efeito.

Decreto n.º 109/78, de 11 de setembro de 1978:

Determina que seja posto em execução o Regulamento de Exceção sobre o funcionamento dos Portos e Atividades Afins. Alterado pelo Decreto n.º 39/81, de 19 de março de 1981.

Decreto Executivo n.º 17/78, de 2 de outubro de 1978:

Extinção do lugar de Diretor da Exploração do Porto e Caminho de Ferro de Luanda e criação dos lugares de Diretor do Porto de Luanda e de Diretor do Caminho de Ferro de Luanda.

Decreto n.º 2/79, de 10 de janeiro de 1979:

Regulação da concessão e utilização dos financiamentos atribuídos às Unidades Económicas Estatais, nacionalizadas, intervencionadas ou quaisquer outras unidades económicas.

Lei n.º 1/79, de 17 de janeiro de 1979:

Criação do Ministério da Coordenação Provincial, do Ministério dos Transportes e Comunicações, dos cargos de Vice-Ministro para as Comunicações e para os Recursos Florestais do Ministério da Agricultura, e extinção dos cargos de Primeiro Ministro, Vice-Primeiros Ministros e da Secretaria de Estado das Comunicações. Revogado pela Lei n.º 5/80, de 7 de julho de 1980.

Lei n.º 2/79, de 24 de janeiro de 1979:

Determina que as “U.E.E. – Unidades Económicas Estatais” contabilizarão as amortizações referentes a cada ano económico de acordo com as taxas e critério de amortização que vierem a ser fixados através de Decreto Executivo do Ministério das Finanças. Derroga a Lei n.º 20/77, de 8 de outubro de 1977.

Decreto Executivo n.º 2/79, de 24 de janeiro de 1979:

Regulamentação da Lei n.º 2/79 de 16 de janeiro, relativamente às amortizações a praticar pelas Unidades Económicas Estatais no ano de 1979.

Decreto n.º 15/79, de 10 de fevereiro de 1979:

Ratificação do Acordo sobre Navegação Mercante, celebrado entre os Governos da República Popular de Angola e da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, assinado em Moscovo em 26 de maio de 1976.

Decreto n.º 19/79, 13 de fevereiro de 1979:

Ratificação do Acordo de Marinha Mercante, celebrado entre os Governos da República Popular de Angola e da República de Cabo Verde, assinado em Luanda, Angola, no dia 15 de dezembro de 1976.

Despacho Conjunto n.º 63/79, 21 de março de 1979:

Determina a transferência imediata da Direção dos Serviços de Viação e o Corpo de Guardas Privativos dos Portos, Caminhos de Ferro e Transporte, do âmbito do Ministério dos Transportes e Comunicações, para a Secretaria de Estado da Ordem Interna.

Decreto Executivo n.º 2/79, de 15 de abril de 1979:

Aprovação do Regulamento da Exploração dos Cais e Tarifas Portuárias de Angola, o qual entra em vigor a partir de 15 de junho de 1979, até aprovação definitiva pelos Órgãos Governamentais competentes, regulando designadamente a atribuição da exploração comercial do Porto e definido regras aplicáveis às embarcações, incluindo o respetivo regime sancionatório e as taxas a cobrar pelos serviços marítimos. Alterado pelo Decreto Executivo n.º 86/83, de 22 de setembro de 1983. Derogado pelo Decreto Executivo n.º 1-A/92, de 3 de janeiro de 1992. Revogado pelo Decreto n.º 53/03, de 11 de julho de 2003.

Despacho n.º 37/79, de 8 de maio de 1979:

Aprovação da nova Tabela de Agência a cobrar pelo desembarço alfandegário de mercadorias, navios e aeronaves. Derroga a Tabela de Honorários dos Despachantes Oficiais, aprovada por Despacho de 8 de maio de 1968. Alterado pelo Despacho n.º 103/79, de 8 de setembro de 1979.

Decreto Executivo Conjunto n.º 6/79, de 25 de maio de 1979:

Determina a prorrogação do prazo sobre as amortizações a praticar pelas “U.E.E. – Unidades Económicas Estatais”, previsto no Decreto Executivo n.º 2/79 de 24 de janeiro de 1979. Remete ao Decreto Executivo n.º 2/79, de 15 de abril de 1979.

Lei n.º 6/79, de 7 de junho de 1979:

Aprovação da Lei do Sistema Salarial, a qual estabelece os princípios gerais relativamente ao pagamento do trabalho prestado pelos trabalhadores que tenham estabelecido uma relação jurídico-laboral com organismos estatais, empresas estatais, mistas, privadas e cooperativas, com vista à materialização progressiva do princípio socialista de distribuição. Revogado pela Lei n.º 8/81, de 26 de outubro de 1981.

Despacho n.º 103/79, de 8 de setembro de 1979:

Alteração das taxas da Tabela de Agências a cobrar pelo Desembarço Alfandegário de Mercadorias, navios e aeronaves, aprovadas pelo Despacho n.º 37/79 de 8 de maio de 1979.

Decreto n.º 250/79, de 27 de novembro de 1979:

Aprovação do Plano de Contas Nacional, o qual será aplicado a todas as “U.E.E. – Unidades Económicas Estatais”, o qual constitui um instrumento indispensável para a planificação e efetiva aplicação dos princípios de cálculo económico, permitindo um eficaz controlo sobre a atividade económico-financeira das empresas. Alterado pelo Decreto Executivo n.º 30/82, de 26 de março de 1982. Revogado pelo Decreto n.º 70/89, de 23 de dezembro de 1989.

Despacho Conjunto n.º 63/79, de 18 de janeiro de 1980:

Criação da “Empresa Portuária do Amboim, U.E.E.”, abreviadamente designada por “Porto do Amboim, U.E.E.”, com sede em Porto Amboim, província do Kwanza Sul, dependente do Ministério dos Transportes e Comunicações. Remete ao Decreto Executivo Conjunto n.º 30/03, de 13 de junho de 2003.

Despacho Conjunto n.º 65/79, de 18 de janeiro de 1980:

Criação da “Empresa Portuária do Soyo, U.E.E.”, abreviadamente designada por “Porto do Soyo, U.E.E.”, com sede no Soyo, província do Zaire, dependente do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Despacho Conjunto n.º 66/79, de 18 de janeiro de 1980:

Criação da “Empresa Portuária de Cabinda, U.E.E.”, abreviadamente designada por “Porto de Cabinda”, com sede em Cabinda, província de Cabinda, dependente do Ministério dos Transportes e Comunicações. Remete ao Decreto Executivo Conjunto n.º 2-A/06, de 11 de janeiro de 2006 e ao Decreto Executivo n.º 2-A/06, de 13 de fevereiro de 2006.

Decreto 12-A/80, de 6 de fevereiro de 1980:

Atualização da legislação sobre a matéria de proteção dos recursos marinhos, determinando que a República de Angola exerce direitos soberanos para a exploração, conservação, gestão e disposição dos recursos naturais, biológicos marinhos, nas zonas do alto mar adjacentes ao território nacional, até à distância de 200 milhas marítimas, medidas a partir das linhas de base legalmente estabelecidas, e bem assim, das espécies sedentárias da plataforma continental, cabendo ao Estado Angolano exercer ação de fiscalização sobre todas as embarcações estrangeiras que se encontrem dentro dos limites

estabelecidos, e define o respetivo regime sancionatório. Revoga o Decreto-Lei n.º 47947, de 18 de setembro de 1967, a Lei n.º 1514 e o Decreto n.º 27560. Revogado pela Lei 20/92, de 14 de agosto de 1992.

Despacho Conjunto n.º sn/80, de 28 de março de 1980:

Criação da “Empresa Portuária de Moçâmedes, U.E.E.”, abreviadamente designada por “Porto de Moçâmedes, U.E.E.”, com sede em Moçâmedes, Província de Moçâmedes, dependente do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Despacho Conjunto n.º sn/80, de 29 de março de 1980:

Criação da “Empresa Portuária de Luanda, U.E.E.”, abreviadamente designada por “Porto de Luanda, U.E.E.”, com sede em Luanda, Província de Luanda, dependente do Ministério dos Transportes e Comunicações. Remete ao Decreto n.º 26/98, de 14 de agosto de 1998.

Despacho Conjunto n.º sn/80, de 31 de março de 1980:

Criação da “Empresa Portuária do Lobito - U.E.E.”, abreviadamente designada por “Porto do Lobito, U.E.E.”, com sede no Lobito, Província de Benguela, dependente do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Decreto Executivo Conjunto n.º 21/80, de 29 de abril de 1980:

Aprovação do qualificador e da escala a tarifa salarial dos cargos próprios de empregados e de operários do Ramo Portuário. Remete ao Decreto Executivo Conjunto n.º 63/80, de 23 de agosto de 1980.

Decreto n.º 48/80, de 23 de junho de 1980:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Decreto Executivo n.º 60/80, 18 de agosto de 1980:

Regulamentação da forma de lucros e amortizações das U.E.E. – Unidades Económicas Estatais ao Orçamento Geral do Estado.

Despacho 14/08/1980, de 22 de agosto de 1980:

Regulação dos lucros das empresas estatais, considerando-se como lucro a diferença entre a totalidade das receitas e das despesas efetuadas com a produção mercantil realizada e referida a um período determinado. Retificação de 30 de agosto de 1980. Revogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 55/85, de 26 de outubro de 1985.

Decreto Executivo Conjunto n.º 63/80, de 23 de agosto de 1980:

Incremento, por condições extra qualificadoras, dos salários dos postos de trabalho dos empregados e operários do ramo Portuário. Remete ao Decreto Executivo Conjunto n.º 21/80, de 29 de abril de 1980.

Aviso 30/09/1980, de 1 de outubro de 1980:

Fixação da taxa do serviço telex entre Angola e os navios a navegarem no Oceano Índico, quando equipados com o sistema MARISAT.

Decreto n.º 179/80, de 14 de outubro de 1980:

Atribuição de um abono mensal sob a forma de complemento de vencimentos, aos trabalhadores da função pública e das Unidades Económicas Estatais, transferidos por motivos de serviço para localidades onde não tenham alojamento.

Decreto n.º 38/81, de 19 de março de 1981:

Determina a criação de um “COOP – Conselho Operativo Portuário” em cada porto do País, regulamenta a sua constituição e competências, enquanto órgãos coordenadores de toda a atividade de extração e recepção de mercadorias nas áreas portuárias. Revoga o Despacho n.º 5/78 de 22 de fevereiro de 1978.

Decreto n.º 39/81, de 19 de março de 1981:

Alteração do Regulamento de Exceção sobre o Funcionamento dos Portos e Atividades Afins, aprovado pelo Decreto n.º 109/78 de 21 de agosto de 1978.

Despacho 04/05/81, de 16 de maio de 1981:

Estabelece o novo horário de trabalho a vigorar na “Empresa Portuária de Luanda, U.E.E.”.

Lei n.º 6/81, de 24 de agosto de 1981:

Aprovação da Lei Geral do Trabalho, a qual tem como objetivo estimular a organização do trabalho numa base científica, promovendo a defesa dos direitos dos trabalhadores e a constante melhoria das condições de vida, elevando a produção e a produtividade. Revoga o Decreto n.º 46982 de 1 de outubro de 1966, que aprova o Estatuto do Funcionalismo Ultramarino; e o Decreto n.º 44309, de 1 de outubro de 1962, que aprovou o Código do Trabalho Rural. Retificada em 29 de janeiro de 1982. Derroga a Lei n.º 11/75, de 15 de dezembro de 1975. Derrogada pela Lei n.º 20-A/92, de 14 de agosto de 1992; e Lei n.º 21-E/92, de 28 de agosto de 1992. Revogada pela Lei n.º 2/00, de 11 de fevereiro de 2000.

Despacho 06/10/81, de 10 de outubro de 1981:

Determina a transição imediata dos pilotos de barra atualmente colocados nas Capitania dos Portos de Luanda, Lobito e Moçâmedes para os quadros de pessoal das Empresas Portuárias com sede nas mesmas cidades.

Lei n.º 8/81, de 26 de outubro de 1981:

Aprovação da Lei do Sistema Salarial, a qual estabelece os princípios gerais relativamente ao pagamento do trabalho prestado pelos trabalhadores que tenham estabelecido uma relação jurídico-laboral com organismos e empresas estatais, mistas privadas e cooperativas. Revogação da Lei n.º 6/79, de 27 de abril de 1979. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 11/94, de 24 de junho de 1994 e pelo Decreto-Lei n.º 2/95, de 17 de fevereiro de 1995.

Decreto n.º 87/81, de 26 de outubro de 1981:

Aprovação da Escala Salarial, a qual estabelece as normas relativas à compensação salarial, cujas perceções têm direito todos os trabalhadores dos organismos do Estado, empresas estatais, mistas, privadas e os assalariados das cooperativas, bem como as organizações de massas e outras organizações sociais. Retificação de 13 de novembro de 1981. Revogação do Decreto n.º 185/79, de 7 de abril, que determinou as situações em que será salvaguardada a compensação salarial, e do Decreto Executivo n.º 3/79, de 12 de dezembro, que regulamentou a Lei do Sistema Salarial. Derrogação do Decreto Executivo n.º 4/79, de 26 de dezembro, no que respeita às Comissões de

Avaliação de trabalhadores e à competência para a implementação do ordenamento salarial.

Decreto n.º 6/82, de 25 de janeiro de 1982:

Aprovação do Estatuto das Empresas Prioritárias e da Lista das Unidades Económicas, entendendo-se por empresa prioritária a que, num dado momento, é tida como importante para a consecução da estratégia de desenvolvimento económico-social do País, definida pelas orientações para o desenvolvimento económico-social, aprovadas pelo MPLA - Partido do Trabalho e pelo Plano Nacional. Retificação de 3 de junho de 1982.

Decreto Executivo Conjunto n.º 7/82, de 1 de fevereiro de 1982:

Aprovação do qualificador de ocupações próprias de atividade dos transportes Marítimo. Remete ao Decreto Executivo Conjunto n.º 22/84, de 11 de abril de 1984.

Decreto Executivo Conjunto n.º 9/82, de 12 de fevereiro de 1982:

Aprovação do qualificador de ocupações próprias de atividade Portuária.

Despacho 09/03/1982, de 10 de março de 1982:

Criação da empresa “CEMAR – Complexo Escolar Marítimo de Moçâmedes, U.E.E.”, de âmbito local.

Decreto Executivo n.º 30/82, de 26 de março de 1982:

Alteração do Plano de Contas Nacional, aprovado pelo Decreto n.º 250/79, de outubro de 1979.

Despacho 03/06/1982, de 15 de junho de 1982:

Autoriza a fusão do Clube Naval de Porto Amboim e o Clube Marpescas de Cuanza-Sul, passando a denominar-se “Clube Naval - Marpescas de Cuanza-Sul”, homologa os seus Estatutos e nomeia os corpos diretivos. Retificação de 26 de agosto de 1982.

Despacho de 30 de agosto de 1982:

Extinção da empresa “ETAMBAR – Empresa de Transporte Marítimo e Barcos de Recreio, U.E.E.”, e constituição de uma Comissão Liquidatária. Remete ao Despacho de 6 de setembro de 1982.

Decreto Executivo Conjunto n.º 73/82, de 11 de setembro de 1982:

Aprovação do qualificador de ocupações próprias da atividade de Construção Naval.

Decreto n.º 70/83, de 24 de março de 1983:

Criação da empresa “ESTALNAVE – Empresa de Estaleiros Navais de Angola, U.E.E.”, Unidade Económica Estatal, que terá a sua sede no Lobito, e aprovação dos seus Estatutos.

Decreto n.º 101/83, 21 de junho de 1983:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Instituto Nacional de Estatística, enquanto órgão dependente do Ministério do Plano ao qual compete o exercício das atribuições do Ministério no domínio da estatística. Revoga o Decreto-Lei n.º 54/75, de 25 de janeiro de 1975 e o Decreto-Lei n.º 163/75, de 8 de novembro de 1975. Revogado pelo Decreto n.º 32/00, de 28 de julho de 2000.

Decreto Executivo n.º 86/83, de 22 de setembro de 1983:

Alteração do Decreto Executivo n.º 2/79, de 15 de abril, que aprovou o Regulamento de Exploração dos Cais e Tarifas Portuárias de Angola.

Decreto Executivo Conjunto n.º 22/84, de 11 de abril de 1984:

Inclusão do posto de trabalho de faroleiro auxiliar no qualificador de ocupações próprias dos trabalhadores de Administração e Serviços e Operários que trabalham na atividade de transportes marítimos, aprovado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 7/82, de 1 de fevereiro de 1982.

Despacho Conjunto n.º 123/84, de 12 de julho de 1984:

Criação de uma Comissão de Estudo da Tabela de Fretes Marítimos, a qual terá como funções propor a referida tabela, tendo em consideração os seus vários fatores, e propor medidas orientadoras para o relacionamento com as “*Conferences*”.

Decreto Executivo n.º 74/84, de 19 de outubro de 1984:

Estabelece a nomenclatura, código e conteúdo das contas do Plano de Contas Nacional, aprovado pelo Decreto n.º 250/79 de 19 de outubro de 1979.

Despacho n.º 6/85, de 21 de janeiro de 1985:

Atualização do sistema de estatística de carga por via marítima.

Despacho n.º 14/85, de 9 de fevereiro de 1985:

Determina que a gestão do Porto Pesqueiro de Luanda será efetuada pela “EDIPESCA, U.E.E.”, com sede em Luanda.

Despacho 38/85, 29 de abril de 1985:

Determina que sejam criadas condições necessárias para a evacuação imediata de mercadorias que entrem no processo produtivo do Porto de Luanda. Remete ao Decreto n.º 109/78 de 21 de agosto de 1978.

Despacho Conjunto n.º 83/85, de 28 de setembro de 1985:

Regulação da atividade de Agente de Navegação e de Transitário na República Popular de Angola.

Decreto Executivo Conjunto n.º 6/86, de 22 de fevereiro de 1986:

Regulação da contabilização das amortizações de acordo com as taxas e critérios de amortização constantes do Código do Imposto Industrial, para o ano económico de 1986, pelas Unidades Económicas Estatais.

Decreto n.º 25/86, de 24 de novembro de 1986:

Regulação da atividade dos Juristas dos órgãos do Aparelho Central e Local do Estado e das empresas estatais, privadas e mistas.

Decreto 1/87, de 3 de janeiro de 1987:

Nacionalização de todas as ações pertencentes a acionistas portugueses e dinamarqueses da empresa “SECIL MARÍTIMA, S.A.R.L.”.

Decreto n.º 2/87, de 2 de fevereiro de 1987:

Criação da Empresa “SECIL MARÍTIMA”, Unidade Económica Estatal, abreviadamente designada por “SECILMAR, U.E.E.”, com sede e domicílio em Luanda. Remete ao Decreto n.º 4/06, de 17 de fevereiro de 2006.

Decreto Executivo Conjunto n.º 10/87, de 9 de fevereiro de 1987:

Criação do Fundo de Fretes e aprovação do seu Regulamento.

Despacho n.º 19/87, de 27 de abril de 1987:

Criação da Empresa de Construção, Reparação e Manutenção Naval de Barcos, abreviadamente designada por “Ermanal Namibe, U.E.E.”, e aprovação do seu Estatuto Orgânico.

Despacho n.º 23/87, de 16 de maio de 1987:

Criação do núcleo dinamizador para a constituição da futura empresa da supervisão e controlo de mercadorias.

Decreto n.º 17/87, de 8 de agosto de 1987:

Criação do Complexo Piscatório “PESKWANZA, U.E.E.”, com sede em Porto Amboim, Província de Cuanza-Sul, a qual terá por objeto a captura, transformação, conservação e comercialização de recursos ictiológicos marinhos.

Despacho n.º 58/87, de 14 de setembro de 1987:

Aprovação do modelo de Estatuto para as Cooperativas de Pescadores, no domínio da Pesca Marítima, cabendo ao Departamento Nacional de Pesca Artesanal e de Apoio às Cooperativas de Pescadores, promover e coordenar as ações necessárias para a aplicação correta das disposições estatutárias ora aprovadas.

Lei n.º 10/88, de 2 de julho de 1988:

Aprovação da Lei das Atividades Económicas, a qual tem por objeto definir os princípios que regem a atividade económica, ou seja, aquelas que se destinem à produção e distribuição de bens e à prestação de serviços, a título oneroso com finalidade lucrativa e que estão sujeitas à autorização prévia pelas autoridades competentes. Derrogada pela Lei n.º 18/91, de 18 de maio de 1991; Lei n.º 22/91, de 15 de junho de 1991; e Lei n.º 13/94, de 2 de setembro de 1994.

Lei n.º 11/88, de 9 de julho de 1988:

Aprovação da Lei das Empresas Estatais, a qual prevê os mecanismos da sua criação, enquanto unidades económicas propriedade do Estado, destinadas à produção e distribuição de bens e à prestação de serviços, tendo em vista a construção das bases material e técnica do socialismo. Revogação da Lei n.º 17/77, de 15 de setembro de 1977, que define as formas mais correntes e eficazes de organização e gestão das empresas estatais. Revogada pela Lei n.º 9/95, de 15 de setembro de 1995.

Decreto 16/88, de 23 de julho de 1988:

Criação do Gabinete do Corredor do Lobito, com sede na cidade do Lobito e subordinado ao Ministro dos Transportes e Comunicações.

Lei n.º 22/88, de 31 de dezembro de 1988:

Aprovação da Lei da Estatística, a qual regula as atribuições e competências do Ministério do Plano nesta área, os sistemas de informação estatística, a prestação de informação estatística, as infrações estatísticas e fiscalização. Revogada pela Lei n.º 15/96, de 27 de setembro de 1996.

Decreto n.º 5/89, 25 de março de 1989:

Estabelece algumas regras aplicáveis às Empresas Estatais, por força da aplicação do Regime Geral Fiscal, como forma de possibilitar uma maior independência e autonomia na sua gestão.

Decreto n.º 30/89, de 8 de julho de 1989:

Determina que o transporte marítimo de mercadorias e passageiros, entre portos nacionais, é reservado à bandeira nacional e apenas pode ser realizado por empresas de transportes nacionais previamente licenciadas. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 54/14, de 28 de fevereiro.

Decreto n.º 32/89, de 15 de julho de 1989:

Estabelece os princípios fundamentais e as regras que presidirão ao redimensionamento do setor empresarial do Estado. Revogado pela Lei n.º 10/94, de 31 de agosto.

Decreto n.º 64/89, de 2 de dezembro de 1989:

Aprovação do Estatuto do Agente de Navegação, enquanto empresas estatais, privadas ou mistas, legalmente constituídas, cujo objecto social é a prestação de serviços a terceiros no âmbito da atividade do Setor Marítimo. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 50/14, de 27 de fevereiro.

Decreto n.º 67/89, de 11 de dezembro de 1989:

Aprovação do Regulamento do Conselho Nacional de Carregadores, enquanto órgão de apoio técnico do Governo, que tem por fim coordenar e controlar as operações de transporte e comércio a nível nacional e internacional, atualizar, uniformizar e simplificar os métodos e normas da sua execução, e aprovação do respetivo quadro de pessoal - Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 6/11, de 6 de janeiro.

Decreto n.º 70/89, de 23 de dezembro de 1989:

Aprovação do Plano de Contas Empresarial e das respetivas instruções, o qual será aplicado em todas as Unidades Económicas Estatais, mistas e privadas. Revogação do Decreto n.º 250/79 de 19 de outubro de 1979 que aprovou o Plano de Contas Nacional. Revogado pelo Decreto n.º 82/01, de 16 de novembro de 2001.

Decreto n.º 8-F/91, de 16 de março de 1991:

Regulação do processo de transferência da titularidade e do direito de exploração das empresas. Revogado pela Lei n.º 10/94, de 31 de agosto.

Lei n.º 9/91, de 20 de abril de 1991:

Determina que as Unidades Económicas Estatais (U.E.E) podem ser transformadas em sociedades comerciais através de Decreto do Conselho de Ministros. Altera a Condição 1.ª do artigo 162.º do Código Comercial. Revogada pela Lei nº 10/94, de 31 de agosto de 1994.

Lei n.º 19/91, de 25 de maio de 1991:

Aprovação da Lei Sobre a Venda do Património Habitacional do Estado. Alterada pela Lei n.º 9/03, de 18 de abril.

Decreto Executivo n.º 1-A/92, de 3 de janeiro de 1992:

Aprovação, a título provisório, do novo sistema tarifário para os portos nacionais, aplicável em toda a área de jurisdição e de domínio dos portos e administração portuária. Derroga o Decreto Executivo n.º 2/79, de 31 de maio de 1979. Revogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 17/02, de 3 de maio de 2002.

Decreto n.º 34-D/92, de 17 de julho de 1992:

Aprovação do Estatuto da “ANGONAVE – Linhas Marítimas de Angola, U.E.E.”, Unidade Económica Estatal, abreviadamente designada por “ANGONAVE, U.E.E.”, criada pelo Decreto n.º 6/78, de 27 de janeiro de 1978.

Lei n.º 20/92, de 14 de agosto de 1992:

Aprovação da Lei das Pescas, a qual regula a atividade pesqueira enquanto captura ou extração por qualquer processo de espécies biológicas cujo meio de vida normal ou mais frequente é a água. Revoga o Decreto-Lei n.º 12-A/80, de 6 de fevereiro. Revogada pela Lei 6-A/04, de 12 de outubro de 2004.

Lei n.º 21/92, de 28 de agosto de 1992:

Aprovação da Lei sobre as Águas Interiores, o Mar Territorial e a Zona Económica Exclusiva. Revoga o Decreto n.º 159/75, de 6 de novembro de 1975. Revogada pela Lei n.º 14/10, de 14 de julho de 2010.

Decreto Executivo Conjunto n.º 38-A/92, de 28 de agosto de 1992:

Determina que todos os armadores ou proprietários de embarcações de pesca deverão, até 30 de dezembro de 1992, proceder ao licenciamento das respetivas embarcações. Revogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 51/95, de 6 de outubro de 1995.

Decreto Executivo Conjunto n.º 9/93, de 15 de maio de 1993:

Determina que a remuneração dos Membros do Conselho Fiscal ou os Fiscais Únicos das Empresas de grande, média ou pequena dimensão corresponderá a 50% do salário base dos Diretores Gerais das Empresas em que prestam serviço.

Despacho n.º 83/93, de 12 de novembro de 1993:

Regulação da distribuição de combustíveis aos navios e aeronaves nacionais e estrangeiros.

Despacho n.º 91/93, de 10 de dezembro de 1993:

Criação do Gabinete do Porto de Cabinda (GAPOCA), dependente do Ministério das Obras Públicas e Urbanismo, o qual tem entre outras atribuições, elaborar o programa de ação do Gabinete com vista à implementação das diversas etapas do empreendimento, e contratar e acompanhar a execução da revisão do projeto, coordenando os interesses dos diversos intervenientes no empreendimento. Revogação do Despacho Conjunto n.º 1/91 de 4 de agosto, dos Ministros das Obras Públicas e Urbanismo e Transportes e Comunicações.

Decreto n.º 19/94, de 20 de maio de 1994:

Definição da política de repartição dos direitos do tráfego marítimo entre os armadores nacionais e estrangeiros que transportem cargas de ou para a República de Angola. Remete ao Código de Conduta das Conferências Marítimas adotado em Genebra, Suíça, aos 6 de abril de 1974.

Resolução 26/94, de 26 de agosto de 1994:

Aprovação da Pauta Deontológica do Serviço Público, a qual compreende um conjunto de deveres de índole ético profissional social que impedem sobre os trabalhadores públicos no exercício das suas atividades, nas relações destes com os cidadãos e demais entidades particulares bem como com os diferentes órgãos do Estado em especial a Administração pública. Retificação de 24 de fevereiro de 1995.

Despacho Conjunto n.º 117/94, de 28 de agosto de 1994:

Estabelece mecanismos e procedimentos para a celebração de contratos de assistência técnica ou de gestão entre empresas, a qual é de total responsabilidade das partes. Derogado pelo Decreto Presidencial n.º 273/11, de 27 de outubro de 2011.

Lei n.º 10/94, de 31 de agosto de 1994:

Aprovação da Lei das Privatizações, a qual estabelece o quadro geral de privatização das empresas, participações sociais e outros patrimónios do Estado, que não estejam abrangidos pela reserva absoluta do setor público. Revogação do Decreto n.º 8-F/91, de 16 de março, que regulou o processo de transferência da titularidade e do direito de exploração das empresas. Revoga o Decreto 8-F/91, de 16 de março de 1991. Derroga a Lei 9/91, de 20 de abril de 1991. Alterada pela Lei n.º 8/03, de 18 de abril de 2003.

Lei n.º 13/94, de 2 de setembro de 1994:

Aprovação da Lei de delimitação de setores da atividade económica, considerando-se atividade económica a que se destina à produção e distribuição de bens e a prestação de serviços a título oneroso e com finalidade lucrativa. Derrogação da Lei n.º 10/88, de 2 de julho, que aprova a Lei das Atividades Económicas. Revogado pela Lei n.º 5/02, de 16 de abril de 2002.

Resolução em 12/07/1994, de 9 de setembro de 1994:

Relativa às privatizações.

Decreto Executivo Conjunto n.º 12/95, de 28 de abril de 1995:

Determina os prazos máximos de armazenagem normal das mercadorias arrecadadas nos armazéns portuários e aeroportuários.

Decreto Executivo n.º 29/95, de 7 de julho de 1995:

Criação da Sala das Questões Marítimas junto do Tribunal Provincial de Luanda, com sede nas antigas instalações do Ex. Tribunal Marítimo. Remete ao Decreto Executivo n.º 26/97, de 6 de junho de 1997.

Lei n.º 9/95, de 15 de setembro de 1995:

Aprovação da Lei das Empresas Públicas, aplicável às unidades económicas criadas pelo Estado, através dos mecanismos estabelecidos na presente Lei, com capitais próprios ou fornecidos por outras entidades públicas, destinadas à produção e distribuição de bens e à prestação de serviços, tendo em vista a prossecução dos interesses públicos e o desenvolvimento da economia nacional. Revogação da Lei das Empresas Estatais, aprovada pela Lei n.º 11/88, de 9 de julho de 1988. Alterada pela Lei n.º 10/10, de 30 de junho de 2010. Revogada pela Lei n.º 11/13, de 3 de Setembro de 2013.

Decreto Executivo n.º 46/95, de 15 de setembro de 1995:

Aprovação do Regulamento sobre as Modalidades do Acesso à Carga Marítima de e para Angola. Remete à Convenção das Nações Unidas de 1974, relativa ao Código de Conduta das Conferências Marítimas.

Decreto-Lei n.º 9/95, de 6 de outubro de 1995:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes e Comunicações, enquanto órgão da Administração Central do Estado, com participação ativa na definição de estratégias e políticas nos domínios dos Transportes e Comunicações, com base nos indicadores macroeconómicos de desenvolvimento traçado pelo Governo e na coordenação das ações necessárias à sua execução. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 1/98, de 16 de janeiro de 1998.

Decreto Executivo Conjunto n.º 51/95, de 6 de outubro de 1995:

Atualização das taxas de licença de pesca a pagar pelas embarcações nacionais e estrangeiras. Revogação do Decreto Executivo Conjunto n.º 38-A/92, de 28 de agosto de 1992, que fixou o prazo para que todos os armadores ou proprietários de embarcações de pesca procedessem ao licenciamento das respetivas embarcações. Derrogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 59/04.

Decreto n.º 32/95, de 8 de dezembro de 1995:

Aprovação do Regulamento da Lei n.º 21-C/92, de 28 de agosto, Lei Sobre a Concessão da Titularidade, do Uso e Aproveitamento da Terra, aplicável a toda a pessoa singular ou coletiva que usufrua a titularidade do uso e aproveitamento de uma porção de terreno para fins agrários ao abrigo da citada Lei, e regula os trâmites para a concessão do mesmo direito. Revogado pela Lei n.º 9/04, de 9 de novembro de 2004.

Decreto Executivo Conjunto n.º 68/95, de 22 de dezembro de 1995:

Aprovação do Regulamento sobre as Modalidades de Gestão da Repartição de Carga Marítima no Tráfego de e para Angola. Retificação em 11/02/1997, de 21 de fevereiro de 1997. Remete à Convenção das Nações Unidas de 1974, relativa ao Código de Conduta das Conferências Marítimas.

Despacho n.º 266-B/95, de 22 de dezembro de 1995:

Determina que todos os navios de cabotagem que operam no País estão sujeitos à fiscalização a levar a cabo pelas administrações portuárias.

Decreto-Lei 2/96, de 12 de janeiro de 1996:

Estabelece as regras de organização e estruturação dos Institutos Públicos, enquanto pessoas coletivas públicas de fins singulares, criados para assegurar o desempenho de funções administrativas específicas confiadas à Administração Pública. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 1/01, de 24 de abril de 2001.

Decreto Executivo 60/96, de 20 de setembro de 1996:

Determina que todas as mercadorias que se encontram nos portos comerciais deverão ser licenciadas nos mesmos termos em que o são as mercadorias obtidas com recurso ao fundo cambial do Estado.

Lei n.º 15/96, de 27 de setembro de 1996:

Aprovação do Sistema de Estatística Nacional (SEN), o qual integra o conjunto de recursos, programas, órgãos, atividades e métodos que, de forma organizada e coordenada, intervêm no processo de recolha, tratamento e divulgação da informação estatística oficial nacional. Revogação da anterior Lei da Estatística, aprovada pela Lei

n.º 22/88, de 31 de dezembro de 1988. Revogada pela Lei n.º 3/11, de 14 de janeiro de 2011.

Decreto Executivo Conjunto n.º 67/96, de 13 de dezembro de 1996:

Determina uma redução nas tarifas de tráfego direto e indireto constantes no Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola. Remete ao Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola. Revogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 17/02, de 3 de maio de 2002.

Decreto Executivo n.º 26/97, de 6 de junho de 1997:

Determina o âmbito da Jurisdição da Sala das Questões Marítimas, criada pelo Decreto executivo n.º 29/95, de 7 de julho de 1995.

Decreto 52/97, de 18 de julho de 1997:

Aprovação das Bases Gerais das Concessões Portuárias, enquanto contrato administrativo pelo qual o Porto atribui a uma pessoa coletiva, a exploração de atividades e serviços conexos com a movimentação de cargas, utilizando e desenvolvendo, para esse efeito, determinadas áreas, infraestruturas e equipamentos na área de jurisdição do Porto. Remete à Lei n.º 13/94, de 2 de setembro de 1994.

Decreto-Lei n.º 1/98, de 16 de janeiro de 1998:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes, órgão da Administração Central do Estado com participação ativa na definição de estratégias e políticas nos domínios dos transportes, com base nos indicadores macroeconómicos de desenvolvimento traçado pelo Governo e na coordenação das ações necessárias à sua execução. Revogação do Decreto-Lei n.º 9/95, de 6 de outubro de 1995. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 1/05, de 17 de janeiro de 2005.

Despacho n.º 14/98, de 31 de março de 1998:

Cessaçao da realização, pela empresa “S.G.S. - *Société Générale de Surveillance S.A.*”, de inspeções condicionais de mercadorias destinadas à República de Angola.

Decreto Executivo n.º 20/98, de 30 de abril de 1998:

Aprovação do Regulamento de Funcionamento dos Conselhos Fiscais das Empresas Públicas e do seu paradigma de relatório. Revogado pelo Decreto Executivo n.º 42/01, de 6 de julho de 2001.

Lei n.º 5/98, de 19 de junho de 1998:

Aprovação da Lei de Bases do Ambiente, a qual define os conceitos e princípios básicos da proteção, preservação e conservação do ambiente, promoção da qualidade de vida e do uso racional dos recursos naturais.

Decreto Executivo 33/98, de 19 de junho de 1998:

Regulamentação da gestão dos recursos pesqueiros existentes nas águas jurisdicionais de Angola. Revogado pelo Decreto n.º 41/05, de 13 de junho de 2005.

Decreto Executivo 36/98, de 26 de junho de 1998:

Definição das normas de atribuição de certificados aos inscritos marítimos de acordo com as regras da Convenção Internacional Sobre Normas de Formação de Certificação e Serviços de Quadros para Marítimos (STCW 1978).

Decreto Executivo n.º 35/98, de 26 de junho de 1998:

Definição do mecanismo de formação de contratos de fretamento para embarcações de pesca. Revogado pelo Decreto 41/05, de 13 de junho de 2005.

Decreto n.º 26/98, de 14 de agosto de 1998:

Aprovação do Estatuto Orgânico da “EPL – Empresa Portuária de Luanda, E.P.”, Empresa Pública, abreviadamente designada por “Porto de Luanda, E.P.”, a qual tem por objeto social o exercício dos poderes de administração e gestão e de autoridade nas zonas marítimas e terrestres sob sua jurisdição, coordenando as atividades nela exercidas, promovendo as obras e organizando os serviços, tendo em vista a exploração económica do Porto e a correta utilização dos bens do domínio público com salvaguarda do meio ambiente, marítimo e terrestre. Remete ao Despacho Conjunto n.º sn/80, de 29 de março de 1980.

Decreto n.º 28/98, de 21 de agosto de 1998:

Aprovação do Estatuto Orgânico da “EPL – Empresa Portuária do Lobito, E.P.”, Empresa Pública, abreviadamente designada por “Porto do Lobito, E.P.”, a qual tem por objeto social o exercício dos poderes de administração e gestão e de autoridade nas zonas marítimas e terrestres sob sua jurisdição, coordenando as atividades nela exercidas, promovendo as obras e organizando os serviços, tendo em vista a exploração económica do Porto e a correta utilização dos bens do domínio público com salvaguarda do meio ambiente, marítimo e terrestre. Remete ao Despacho Conjunto n.º sn/80, de 31 de março de 1980.

Decreto Executivo 47/98, de 28 de agosto de 1998:

Ordenamento do mecanismo de formação de contratos de fretamento para embarcações de pesca.

Decreto Executivo 48/98, de 28 de agosto de 1998:

Regulamentação da gestão dos recursos pesqueiros existentes nas águas jurisdicionais da República de Angola.

Lei n.º 9/98, de 19 de setembro de 1998:

Aprovação da Lei do Domínio Portuário, visando a consagração de um Plano de Ordenamento Portuário, o enquadramento legal das obras e atividades de particulares na área de jurisdição portuária, a definição da Autoridade Portuária e dos respetivos poderes e a definição dos deveres dos usuários dos terrenos do Domínio Portuário.

Decreto n.º 33/98, de 25 de setembro de 1998:

Aprovação do Estatuto Orgânico da Empresa Portuária do Namibe, Empresa Pública, abreviadamente designada por “Porto do Namibe, E.P.”, a qual tem por objeto social o exercício dos poderes de administração e gestão e de autoridade nas zonas marítimas e terrestres sob sua jurisdição, coordenando as atividades nela exercidas, promovendo as obras e organizando os serviços, tendo em vista a exploração económica do Porto e a correta utilização dos bens do domínio público com salvaguarda do meio ambiente, marítimo e terrestre. Remete ao Despacho Conjunto n.º sn/80, de 28 de março de 1980.

Decreto Executivo Conjunto n.º 66/98, de 11 de dezembro de 1998:

Privatização da participação de 45,8% da empresa “ESTALNAVE - Estaleiros Navais de Angola, U.E.E.” pela empresa “ENAVE - Estaleiro Naval de Luanda, Lda.”.

Despacho 32/99, de 1 de abril de 1999:

Criação dos conselhos técnicos permanentes dos ramos dos Transportes Terrestres, Marinha Mercante e Portos e da Aviação Civil.

Despacho n.º 48/99, de 28 de maio de 1999:

Determina que a Direção do Porto de Luanda deixa de fazer cobranças às embarcações pesqueiras que atracam no Porto Pesqueiro da Boavista.

Decreto Executivo 95/99, de 13 de agosto de 1999:

Determina que as mercadorias importadas e que não tenham sido submetidas à inspeção e ao controlo da empresa “SGS - *Société Générale de Surveillance, S.A.*”, nos países de origem, são passíveis de multa de 30% sobre o valor aduaneiro, além dos direitos e mais imposições de que são cativas. Revogado pelo Decreto n.º 34/02, de 28 de junho de 2002.

Decreto-Lei 13/99, de 3 de setembro de 1999:

Aprovação da Pauta dos Direitos de Importação e de Exportação Segundo o Sistema Harmonizado de Designação de Mercadorias e as respetivas taxas e das Regras de Classificação e Instruções Preliminares. Retificação de 24 de dezembro de 1999. Revogação da anterior Pauta e de diversa legislação relacionada com a matéria, tais como, o Decreto n.º 17/90, de 4 de agosto de 1990; o Decreto-Lei n.º 17/94, de 24 de agosto de 1994; o Decreto n.º 78/97, de 12 de dezembro de 1997. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 2/05, de 28 de fevereiro de 2005.

Decreto Executivo Conjunto n.º 114/99, de 17 de dezembro de 1999:

Estabelece novas tarifas portuárias no transporte marítimo de longo curso e de cabotagem nos portos de Namibe, Lobito e Luanda. Revogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 17/02, de 3 de maio de 2002.

Lei n.º 2/00, de 11 de fevereiro de 2000:

Aprovação da Lei Geral do Trabalho, aplicável a todos os trabalhadores que prestam serviços remunerados por conta de um empregador, no âmbito da organização e sob a autoridade e direção deste. Derroga a Lei n.º 11/75, de 15 de dezembro de 1975. Revogação da anterior Lei Geral do Trabalho, aprovada pela Lei n.º 6/81, de 24 de agosto de 1981, e de diversa legislação relacionada com a matéria regulada, tais como, o Decreto n.º 88-A/81, de 7 de novembro de 1981; o Decreto n.º 18/82, de 15 de abril de 1982; o Decreto n.º 58/82, de 9 de julho de 1982; o Decreto n.º 61/82, de 3 de agosto de 1982; o Decreto n.º 16/84, de 24 de agosto de 1984; o Decreto Executivo n.º 30/87, de 25 de julho de 1987; o Decreto n.º 32/91, de 26 de julho de 1991. Derrogação da Lei n.º 7/86, de 29 de março de 1986 e do Decreto n.º 28/92, de 26 de junho de 1992. Retificada em 24 de maio de 2001 e em 14 de setembro de 2001. Revogada pela Lei n.º 7/15, de 15 de junho de 2015.

Decreto n.º 32/00, de 28 de julho de 2000:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Instituto Nacional de Estatística (INE), enquanto instituto público dotado de personalidade e capacidade jurídica e de autonomia técnica, administrativa, financeira e patrimonial, aprovação do respetivo quadro de pessoal. Revogação do Decreto n.º 101/83, de 21 de junho de 1983. Derrogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 132/06, de 6 de novembro de 2006.

Decreto n.º 38/00, de 6 de outubro de 2000:

Determina a obrigatoriedade de certas entidades apresentarem demonstrações financeiras anuais auditadas por perito contabilista inscrito na Entidade Representativa dos Contabilistas e dos Peritos de Contabilidade, e altera e derroga o Decreto-Lei n.º 49381, de 6 de novembro de 1969. Altera e Derroga o Decreto-Lei n.º 49381, de 23 de julho de 1970. Derrogado pela Lei n.º 1/04, de 13 de fevereiro de 2004.

Resolução 24/00, de 17 de outubro de 2000:

Aprovação do memorando que define a estratégia da reestruturação das empresas públicas de transporte marítimo.

Decreto 4/01, de 2 de fevereiro de 2001:

Regulação da elaboração e da aprovação dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC). Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 31/11, de 9 de fevereiro de 2011 e pelo Decreto Presidencial n.º 232/11, de 23 de agosto de 2011.

Resolução 6/01, de 6 de março de 2001:

Determina auditorias às contas do Setor Empresarial do Estado dos anos de 2000 e de 2001.

Resolução 11/01, de 6 de março de 2001:

Autoriza o Governo a legislar em matéria aduaneira e portuária no sentido de aprovar um regime aduaneiro e portuário especial para a Província de Cabinda.

Lei n.º 3/01, de 23 de março de 2001:

Aprovação da Lei do Exercício da Contabilidade e Auditoria, atividades que compreendem respetivamente o trabalho relativo à elaboração do balanço, da demonstração de resultados, da demonstração de fluxos de caixa e das notas das contas referentes a cada exercício económico e o trabalho desenvolvido com o objetivo de expressar uma opinião profissional e independente sobre se as demonstrações financeiras estão preparadas, com todos os aspetos materialmente relevantes, de acordo com uma estrutura conceptual de relato financeiro identificada.

Decreto-Lei n.º 1/01, de 24 de abril de 2001:

Estabelece as regras de organização, estruturação e funcionamento dos Institutos Públicos, aplicáveis aos Institutos Públicos que desenvolvem as suas atribuições no território nacional. Revoga o Diploma Orgânico de Base dos Institutos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 2/96, de 12 de janeiro de 1996. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 9/03, de 28 de outubro de 2003.

Decreto-Lei n.º 1/01, de 24 de maio de 2001:

Estabelece as regras de organização, estruturação e funcionamento dos Institutos Públicos, aplicáveis aos Institutos Públicos que desenvolvem as suas atribuições no território nacional. Revoga o Diploma Orgânico de Base dos Institutos Públicos,

aprovado pelo Decreto-Lei n.º 2/96, de 12 de janeiro de 1996. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 9/03, de 28 de outubro de 2003.

Decreto n.º 29/01, de 31 de maio de 2001:

Define os critérios de atribuição de certificados aos inscritos marítimos, no âmbito da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviços de Quartos para Marítimos - STCW-78 (emendada).

Decreto-Lei n.º 3/01, de 22 de junho de 2001:

Aprovação do regime aduaneiro e portuário especial para a Província de Cabinda, aplicável às mercadorias importadas e exportadas, qualquer que seja a sua origem, procedência ou destino, requeridas por firmas ali domiciliadas.

Decreto Executivo n.º 42/01, de 6 de julho de 2001:

Aprovação do Regulamento de Funcionamento dos Conselhos Fiscais das Empresas Públicas e do Paradigma do respetivo relatório. Revogação do Decreto Executivo n.º 20/98, de 30 de abril de 1998.

Decreto Executivo n.º 56/01, de 7 de setembro de 2001:

Redefinição dos Departamentos Marítimos dependentes da Direção Nacional da Marinha Mercante e Portos.

Resolução 29-A/01, 5 de outubro de 2001:

Aprovação, para ratificação, da Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1992, sobre a Intervenção em Alto Mar em Caso de Acidentes que Causem Poluição por Hidrocarbonetos, tal como emendada em 1973 e 1991 ("INTERVENTION 69"), concluída em Bruxelas (Bélgica), no dia 29 de novembro de 1969.

Resolução 31/01, de 1 de novembro de 2001:

Aprovação da Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1969, sobre a Arqueação dos Navios (TONNAGE 69), concluída em Londres (Reino Unido), no dia 23 de junho de 1969.

Decreto n.º 82/01, de 16 de novembro de 2001:

Aprovação do Plano Geral de Contabilidade, aplicável às sociedades comerciais e empresas públicas. Revogação do Decreto n.º 70/89, de 23 de dezembro de 1989, que aprovou o Plano de Contas Empresarial e as suas respetivas instruções.

Resolução 34/01, de 23 de novembro de 2001:

Aprovação da Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1972, sobre a Busca e Salvamento Marítimo (SAR 79), concluída em Hamburgo (Alemanha), no dia 27 de abril de 1979.

Resolução 35/01, de 30 de novembro de 2001:

Aprovação da Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1972, sobre a Segurança de Contentores (CSC 72), de acordo com as emendas adotadas no dia 2 de abril de 1981 e 13 de junho de 1983, a qual visa formalizar as regras de construção de contentores com o fim de garantir a segurança do seu manuseamento, empilhamento e transporte nas condições normais de exploração para esse efeito.

Decreto Executivo n.º 74/01, de 18 de dezembro de 2001:

Aprovação do Estatuto do SIMA - Sindicato Independente dos Marítimos e Afins - Província de Luanda.

Resolução 41/01, de 21 de dezembro de 2001:

Aprovação da Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1973, sobre a Prevenção da Poluição por Navios e o Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), segundo a qual, as Partes na Convenção, comprometem-se a dar cumprimento às disposições da presente Convenção e aos anexos, pelos quais ficam obrigadas, com o fim de evitar a poluição no meio marinho pela descarga de substâncias prejudiciais ou de efluentes contendo tais substâncias, em contravenção com a Convenção.

Decreto Executivo n.º 8/02, de 15 de fevereiro de 2002:

Instituição e regulamentação do Sistema de Monitorização Contínua de Embarcações de Pesca (SIMAP), e revogação do Decreto executivo n.º 47/99, de 5 de março, que institui o sistema de monitorização contínua de embarcações de pesca, via satélite (MONICAP).

Decreto n.º 8/02, de 12 de abril de 2002:

Aprovação do Regulamento da Lei das empresas públicas, enquanto unidades económicas criadas pelo Estado, através dos mecanismos próprios, destinadas à produção e distribuição de bens e à prestação de serviços, tendo em vista a prossecução dos interesses públicos e o desenvolvimento da economia nacional.

Lei n.º 05/02, de 16 de abril de 2002:

Aprovação da Lei de Delimitação de Setores da Atividade Económica, a qual considera atividade económica a que se destina à produção de distribuição de bens e a prestação de serviços, a título oneroso e com finalidade lucrativa, mediante propriedade, concessão, gestão ou outra forma jurídica de titularidade dos respetivos meios. Revogação da Lei n.º 13/94, de 2 de setembro de 1994.

Decreto Executivo Conjunto n.º 17/02, de 3 de maio de 2002:

Aprovação do Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola. Revoga o Decreto Executivo n.º 1-A/92, de 3 de janeiro, e os Decretos Executivos Conjuntos n.º 67/96, de 13 de dezembro e n.º 114/99, de 17 de dezembro, relativos a tarifas portuárias. Revogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 323/08, de 16 de dezembro. Alterado e Derrogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 19/09, de 12 de março.

Decreto n.º 27/02, de 14 de maio de 2002:

Extinção da “ANGONAVE – Linhas Marítimas de Angola, U.E.E.”. Revoga o Decreto n.º 6/78, de 27 de janeiro de 1978.

Lei n.º 6/02, de 21 de junho de 2002:

Aprovação da Lei de Águas, a qual estabelece os princípios gerais do regime jurídico inerente ao uso dos recursos hídricos, aplicáveis às águas interiores, quer superficiais, quer subterrâneas, constituindo parte do ciclo hidrológico nacional, disciplinando o domínio público hídrico, a política geral da sua gestão e desenvolvimento, bem como as competências atribuídas às instituições do Estado com elas relacionadas, o regime jurídico geral das atividades de inventariação, desenvolvimento, controlo, fiscalização, proteção e conservação dos recursos hídricos, e bem assim as licenças, os direitos e deveres de todos os intervenientes na gestão e uso da água e o regime sancionatório, e criando o Fundo Nacional de Recursos Hídricos (FNRH) como fonte

financeira complementar ao fomento do desenvolvimento dos recursos hídricos, da proteção ambiental a si associada, do saneamento e ações relacionadas, derrogação do Código Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de Novembro de 1966, nas matérias ora reguladas, e da Lei das Atividades Geológicas e Minerais, aprovada pela Lei n.º 1/92, de 17 de Janeiro, no que se refere às águas subterrâneas, de nascente, minerais, mineromedicinais e de mesa. Revogação da Lei de Águas do Ultramar, aprovada pelo Decreto n.º 35463, de 23 de janeiro de 1946.

Decreto n.º 34/02, de 28 de junho de 2002:

Estabelece o regime de inspeção pré-embarque das mercadorias a serem exportadas para a República de Angola, e revoga diversa legislação que dispõe sobre esta matéria. Revoga o Decreto n.º 18/80, de 16 de fevereiro de 1980; o Decreto n.º 41/94, de 9 de setembro de 1994; o Despacho n.º 111/96, de 6 de setembro de 1996; o Decreto Executivo n.º 95/99, de 13 de agosto de 1999. Revogado pelo Decreto n.º 41/06, de 17 de julho de 2006.

Resolução 3/03, de 3 de fevereiro de 2003:

Aprovação do Tratado sobre a Delimitação e Demarcação da Fronteira Marítima, celebrado entre o Governo da República de Angola e o Governo da República da Namíbia, assinado em Luanda (Angola), no dia 4 de junho de 2002.

Lei n.º 8/03, de 18 de abril de 2003:

Alteração da Lei das Privatizações, aprovada pela Lei n.º 10/94, de 31 de agosto, a qual estabelece o quadro geral de privatização das empresas, participações sociais e outros patrimónios do Estado, que não estejam abrangidos pela reserva pela reserva absoluta do setor público. Derroga a Carta de Lei de 28 de junho de 1888.

Lei n.º 9/03, de 18 de abril de 2003:

Alteração da Lei sobre a venda do património habitacional do Estado, aprovada pela Lei n.º 19/91, de 25 de maio de 1991.

Decreto Executivo Conjunto n.º 30/03 de 13 de junho de 2003:

Aprovação do estatuto da “EPA – Empresa Portuária do Amboim, E.P.”, abreviadamente designada por “Porto do Amboim, E.P.”, com sede no Município do Porto Amboim, Província do Kwanza Sul, sob tutela do Ministério dos Transportes.

Decreto n.º 53/03, de 11 de julho de 2003:

Aprovação do Regulamento de Exploração dos Portos, o qual contém as disposições fundamentais a observar na utilização dos Portos de Angola, “Empresas Portuárias E.P.” - Administração ou Autoridade Portuária, com vista a disciplinar as atividades nele previstas, inseridas nas atribuições que lhe são conferidas pelo respetivo Estatuto. Revogação do Decreto Executivo n.º 2/79, de 15 de abril que aprovou com carácter provisório o Regulamento de Exploração dos Portos de Angola.

Decreto-Lei n.º 9/03, de 28 de outubro de 2003:

Estabelece as regras de organização, estruturação e funcionamento dos institutos públicos. Revoga o Decreto-Lei n.º 1/01, de 24 de maio de 2001. Derogado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 10/10, de 27 de janeiro de 2010. Revogado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 2/13, de 25 de junho de 2013.

Despacho n.º 109/03, de 4 de novembro de 2003:

Determina que todos os navios de pesca, estrangeiros ou nacionais, incluindo os construídos em Angola, para efeitos de exercício da sua atividade, deverão apresentar à Direção Nacional de Pescas o Certificado de Arqueação autenticado pelo representante em Angola “*Lloyd's Bureau Veritas*” ou “*American Shipping*”.

Resolução n.º 41/03, de 19 de dezembro de 2003:

Aprovação das medidas de recomendações sobre a exploração de areias na Orla Costeira do País, com particular incidência na Província de Luanda.

Decreto Executivo Conjunto n.º 70/04, de 6 de julho de 2004:

Transformação da empresa “CABOTANG – Cabotagem Nacional Angolana, U.E.E.”, Unidade Económica Estatal, em Sociedade Comercial, com a denominação de “CABOTANG – Cabotagem Nacional Angolana, S.A.R.L.” - e aprovação do seu Estatuto. Remete ao Decreto n.º 8/78, 27 de janeiro de 1978.

Decreto Executivo n.º 81/04, de 27 de julho de 2004:

Aprovação do Regulamento que Estabelece as Condições Técnicas e de Segurança a que devem Obedecer os Meios de Transporte Marítimo de Produtos Petrolíferos, o qual dispõe sobre a normalização, a documentação de transporte e a fiscalização, infrações e multas, e contém o Manual de Operação do Petroleiro.

Despacho Conjunto n.º 185/04, de 27 de agosto de 2004:

Nomeação da Comissão de Gestão da “AGENANG – Agência Nacional Marítima de Angola, SARL.”.

Resolução n.º 31/04, de 27 de agosto de 2004:

Autoriza o Governo a legislar em matéria aduaneira e portuária aprovar um regime aduaneiro e portuário especial para a Província de Cabinda.

Decreto-Lei 4/04, de 21 de setembro de 2004:

Aprovação do Regime Aduaneiro e Portuário Especial para a Província de Cabinda, o qual é aplicável às mercadorias importadas ou exportadas, por empresas ali domiciliadas, qualquer que seja a sua origem ou destino, com exceção da indústria petrolífera e das empresas que já beneficiam de um benefício pautal. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 6/06, de 20 de dezembro de 2006. Derogado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 10/13, de 22 de novembro de 2013.

Lei n.º 6-A/04, de 12 de outubro de 2004:

Aprovação da Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos, a qual estabelece as normas que visam garantir a conservação e utilização sustentável dos recursos biológicos aquáticos existentes nas águas sob a soberania do Estado Angolano, bem como as bases gerais do exercício das atividades com eles relacionadas, em especial as atividades de pesca e aquicultura. Revogação da Lei das Pescas, aprovada pela Lei n.º 20/92, de 14 de agosto e do Decreto n.º 2/93, de 26 de fevereiro, que aprovou o quantitativo das multas a aplicar por infrações cometidas no âmbito da atividade da Pesca. Alterada pela Lei n.º 16/05, de 27 de dezembro.

Lei n.º 9/04, de 9 de novembro de 2004:

Aprovação da Lei de Terras, a qual estabelece as bases gerais do regime jurídico das terras integradas na propriedade originária do Estado, os direitos fundiários que sobre estas podem recair e o regime geral de transmissão, constituição, exercício e extinção destes direitos. Revogação da Lei n.º 21-C/92, de 28 de agosto e dos Decretos n.ºs 32/95, de 8 de dezembro e 46-A/92, de 9 de setembro, que dispõem sobre estas matérias.

Decreto-Lei n.º 1/05, de 17 de janeiro de 2005:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes, enquanto órgão do Governo responsável pela elaboração, execução, supervisão e controlo da política dos transportes na República de Angola. Revogação do Decreto-Lei n.º 1/98, de 16 de janeiro de 1998. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 19/09, de 24 de agosto de 2009.

Decreto-Lei n.º 2/05, de 28 de fevereiro de 2005:

Aprovação da Pauta Aduaneira dos Direitos de Importação e Exportação que corresponde à versão de 2002 da Nomenclatura do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação das Mercadorias, incluindo as Instruções Preliminares, Texto da Pauta, e Regras Gerais para a Interpretação do Sistema Harmonizado. Revogação do Decreto-Lei n.º 13/99 de 3 de setembro, e do Decreto Executivo n.º 102/99 de 15 de outubro. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 2/08, de 4 de agosto de 2008.

Decreto n.º 38/05, de 3 de junho de 2005:

Aprovação do Regulamento sobre a Investigação Científica dos Recursos Biológicos Aquáticos em águas marítimas e continentais sob jurisdição e soberania angolana e na plataforma continental, o qual estabelece as normas relativas à promoção e desenvolvimento da investigação científica marinha conforme a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar e a investigação científica nas águas continentais angolanas, tendo em vista o aumento dos conhecimentos sobre os recursos biológicos, os ecossistemas e o ambiente aquático bem como os processos que se desenrolam nessas águas e na plataforma continental de Angola.

Decreto n.º 41/05, de 13 de junho de 2005:

Aprovação do Regulamento Geral de Pesca, o qual estabelece as regras gerais e comuns para a implementação da Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos. Revogação do Decreto Executivo n.º 17/80, de 19 de abril, do Despacho n.º 123/GMPESCAS/94, de 8 de novembro, do Decreto Executivo n.º 10/97, de 21 de março, e dos Decretos Executivos n.º 33/98, de 19 de Junho e 35/98, de 26 de Junho, que dispunham sobre a matéria dos recursos pesqueiros.

Decreto n.º 48/05, de 8 de agosto de 2005:

Criação do Comité Nacional para Aplicação do CN-ISPS - Código Internacional de Segurança de Navios e das Instalações Portuárias, enquanto órgão interministerial coordenado pela Direção Nacional da Marinha Mercante e Portos.

Decreto Executivo n.º 94/05, de 7 de outubro de 2005:

Determina que as Empresas Públicas devem enviar à Direção Nacional do Tesouro do Ministério das Finanças, até ao dia 15 de setembro de cada ano, mapas de demonstração dos seus fluxos patrimoniais e financeiros projetados para o ano seguinte.

Lei n.º 16/05, de 27 de dezembro de 2005:

Alteração da Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos, aprovada pela Lei n.º 6-A/04, de 8 de outubro, com vista a alterar o sentido e alcance das definições de "Empresa Angolana" e de "Pessoa Angolana".

Decreto Executivo Conjunto n.º 2-A/06, de 11 de janeiro de 2006:

Aprovação do Estatuto da “EPC – Empresa Portuária de Cabinda - E.P.”, abreviadamente designada por “Porto de Cabinda, E.P.”, com sede no Município de Cabinda, Província de Cabinda, sob tutela do Ministério dos Transportes.

Decreto n.º 4/06, de 17 de fevereiro de 2006:

Transformação da “SÉCIL – MARÍTIMA, U.E.E.”, em “SÉCIL MARÍTIMA – Navegação e Turismo, S.A.”, abreviadamente designada por “SÉCILMAR, S.A.” e aprovação do respetivo Estatuto.

Despacho n.º 227/06, de 17 de abril de 2006:

Determina que todas as empresas portuárias devem dar prioridade à atracação de navios que transportem cargas destinadas à execução dos projetos financiados pela República Popular da China, no âmbito da reconstrução nacional.

Decreto n.º 41/06, de 17 de julho de 2006:

Aprovação do Regulamento de Inspeção Pré-Embarque (REGIPE), o qual define os princípios e as normas jurídicas fundamentais da atividade de inspeção de mercadorias no país de exportação antes do respetivo embarque para a República de Angola, doravante designada por inspeção pré-embarque. Retificação de 11 de junho de 2007. Revogação de diversa legislação relacionada com esta matéria, tais como, a Portaria n.º 847-A, de 11 de fevereiro de 1932; o Decreto n.º 34/02, de 28 de junho de 2002; o Despacho n.º 192/02, de 9 de agosto de 2002; o Decreto n.º 5/04, de 30 de janeiro de 2004. Derrogado pelo Decreto Presidencial n.º 63/13, de 11 de junho de 2013.

Resolução n.º 36/06, de 25 de setembro de 2006:

Autoriza o Governo a legislar para alterar o regime aduaneiro e portuário especial da Província de Cabinda aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/04, de 21 de setembro.

Despacho n.º 523/06, de 29 de novembro de 2006:

Extinção da Comissão de Negociação do Setor dos Transportes e nomeação de nova Comissão de Negociação do Setor dos Transportes para a regularização e tratamento dos processos de redimensionamento e alienação dos patrimónios estatais das empresas desse setor.

Decreto-Lei n.º 6/06, de 20 de dezembro de 2006:

Alteração do Regime Aduaneiro e Portuário Especial para a Província de Cabinda, atendendo a que o Porto de Cabinda ainda não reúne as condições adequadas à realização satisfatória das operações portuárias, Facto que tem levado frequentemente a que a entrada das mercadorias destinadas a essa Província se processe por outros Portos de Angola ou pela fronteira terrestre. Altera o Decreto-Lei n.º 4/04, de 21 de setembro de 2004. Derrogado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 10/13, de 22 de novembro de 2013.

Despacho Conjunto n.º 477/07, de 6 de julho de 2007:

Nomeação da Comissão Técnica Permanente Provincial do Bengo para o Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC).

Decreto n.º 62/07, de 13 de agosto de 2007:

Constituição como reserva do Estado do terreno a ser utilizado pelo Governo para a construção de um porto, de uma base naval e de um estaleiro e da nova cidade no Dande.

Decreto n.º 66/07, de 15 de agosto de 2007:

Aprovação do Estatuto Orgânico do “IMPA - Instituto Marítimo e Portuário de Angola”. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 328/14, de 29 de dezembro de 2014.

Despacho n.º 710/07, de 13 de novembro de 2007:

Criação de uma Comissão Instaladora do Instituto Hidrográfico e de Sinalização Marítima de Angola (IHSMA).

Decreto-Lei n.º 2/08, de 4 de agosto de 2008:

Aprovação da Pauta Aduaneira dos Direitos de Importação e Exportação, que corresponde à versão de 2007 da Nomenclatura do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação das Mercadorias, incluindo as Instruções Preliminares da Pauta, e as Regras Gerais para a Interpretação da Nomenclatura do Sistema Harmonizado. Revogação do Decreto-Lei n.º 2/05, de 28 de fevereiro, do Decreto-Lei n.º 12/01, de 23 de novembro, do Decreto-Lei n.º 3/02, de 18 de janeiro, do Decreto n.º 12-B/96, de 24 de maio, do Decreto executivo n.º 42/84, de 12 de junho, e do Decreto-Lei n.º 11/01, de 23 de novembro. Revogado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 10/13, de 22 de novembro de 2013.

Despacho Conjunto n.º 342/08, de 28 de agosto de 2008:

Criação de uma Comissão Técnica encarregue de proceder o acompanhamento, apoio e fiscalização da execução da atividade dos Portos Comerciais de Angola.

Decreto Executivo Conjunto n.º 323/08, de 16 de dezembro de 2008:

Aprovação do novo Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola que procede à atualização das tarifas portuárias e é complementar do Regulamento de Exploração dos Portos. Revoga o Decreto Executivo Conjunto n.º 17/02, de 3 de maio. Alterado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 122/11, de 16 de agosto e pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 132/11, de 9 de setembro.

Decreto Executivo Conjunto n.º 19/09, de 12 de março de 2009:

Alteração do Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola, atualizado pelo Decreto executivo conjunto n.º 323/08, de 16 de Dezembro, no que respeita às taxas dele constantes que devem ser expressas em dólares americanos, à taxa de pilotagem para embarcações de carga, à taxa de entrada de estacionamento, às operações de reboque, à taxa de acostagem, à cobrança de taxas a que estão sujeitos os serviços de amarração, às taxas dos veículos pesados e maquinaria e contentores, às taxas de armazenagem a coberto, ao fornecimento de água potável e às parcelas do leito da baía resultantes de aterros.

Decreto Executivo n.º 45/09, de 19 de junho de 2009:

Aprovação do Regulamento Interno do Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), enquanto instituto público, dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, criado para exercer as funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, licenciamento e regulamentação de todas as atividades relacionadas com a marinha mercante e portos.

Decreto n.º 37/09, de 13 de agosto de 2009:

Criação do Instituto para o Setor Empresarial Público (ISEP), enquanto órgão da administração indireta do Estado, que visa o acompanhamento e auxílio das empresas públicas, tratando também dos processos de privatização e reprivatização e da fixação do respetivo quadro de pessoal. Revogação do Decreto n.º 36/89, de 22 de julho, que criou o Gabinete de Redimensionamento Empresarial (GARE), e do Decreto n.º 11-C/96, de 12 de abril, que criou o Instituto Angolano das Participações do Estado (IAPE). Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 164/15, de 20 de agosto de 2015.

Decreto-Lei n.º 19/09, de 24 de agosto de 2009:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes, órgão do Governo responsável pela elaboração, supervisão e controlo da política dos transportes na República de Angola, fixação do respetivo quadro de pessoal. Revogação do Decreto-Lei n.º 1/05, de 17 de janeiro de 2005. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 5/11, de 6 de janeiro de 2011.

Decreto n.º 59/09, de 26 de outubro de 2009:

Criação do Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM), órgão de coordenação intersetorial coordenado pelo Ministério da Defesa Nacional, que tem por fim garantir o exercício de direitos soberanos nas águas interiores, mar territorial sob jurisdição nacional e na zona económica exclusiva regendo-se por estatuto próprio e sendo apoiado tecnicamente pelo Subsistema Nacional Integrado para o Controlo do Tráfego Marítimo, pelo Subsistema Nacional de Monitorização e Captura de Pescado e pelo Subsistema Nacional de Observação e Vigilância.

Decreto n.º 66/09, de 3 de dezembro de 2009:

Aprovação do Regulamento de Licenciamento do Uso de Bens do Domínio Portuário o qual estabelece as regras sobre, nomeadamente a licença, sua duração e renovação uso dominial licenciado, transmissão ou oneração de bens e fiscalização.

Lei n.º 03/10, de 29 de março de 2010:

Aprovação da Lei da Probidade Pública a qual estabelece as bases e o regime jurídico relativos à moralidade pública e ao respeito pelo património público por parte dos agentes públicos visando assegurar a moralidade, a imparcialidade e a probidade públicas através da sistematização, em legislação específica, das normas que consagram os deveres, as responsabilidades e as obrigações dos servidores públicos nomeadamente no que respeita à definição dos seus direitos e deveres, à qualificação dos atos de improbidade, ao estabelecimento de regime sancionatório e à qualificação dos crimes cometidos por agentes públicos. Revogação das Leis n.º 22/90, de 22 de dezembro e n.º 13/96, de 31 de maio e dos Decretos n.º 23/90 e n.º 24/90, ambos de 6 de outubro.

Decreto Presidencial n.º 24/10, de 1 de abril de 2010:

Desafetação da jurisdição portuária das parcelas de implementação do projeto “SONAREF” de construção pela “SONANGOL – Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola, E.P.”, de uma unidade de refinação de petróleo sobre as quais são conferidos direitos fundiários, projeto considerado de interesse nacional para efeitos de uso da orla costeira ao abrigo do Decreto 4/01, de 2 de fevereiro.

Resolução n.º 14/10, de 10 de junho de 2010:

Aprovação, para adesão, do Protocolo Relativo aos Privilégios e Imunidades da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, instituída pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, adotada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay (Jamaica).

Decreto Executivo Conjunto n.º 64/10, 16 de junho de 2010:

Aprovação da tabela de taxas e multas a aplicar aos agentes económicos que operam no mercado marítimo e portuário nacional, pela emissão de alvarás, licenças, certificação e outros, cuja receita pertence ao Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), nos termos do Decreto n.º 66/07, de 15 de agosto.

Lei n.º 10/10, de 30 de junho de 2010:

Alteração da Lei das Empresas Públicas, aprovada pela Lei n.º 9/95, de 15 de setembro, com vista a garantir a sua conformidade com a nova realidade constitucional tornando funcional a administração pública no novo contexto político administrativo, nomeadamente no que respeita ao Departamento Ministerial que exerce os direitos do Estado como acionista e proprietário, a quem cabe a iniciativa de constituição de uma empresa pública, à forma de criação de empresas de grande dimensão, à composição do Conselho de Administração, à competência para a nomeação e exoneração dos seus membros e à duração do seu mandato.

Lei n.º 14/10, de 14 de julho de 2010:

Aprovação da Lei dos Espaços Marítimos, que regula o exercício de poderes, dos direitos e dos deveres do Estado Angolano e define os limites dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais, abrangendo todos os espaços marítimos de extensão do território nacional para além do alto mar compostos pelas águas interiores, o mar

territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada em Montego Bay (Jamaica), a 10 de dezembro de 1982. Revogação da Lei que regula as Águas Interiores, o Mar Territorial e a Zona Económica Exclusiva, aprovada pela Lei n.º 21/92, de 28 de agosto de 1992. Remete à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada em Montego Bay (Jamaica), a 10 de dezembro de 1982, ratificada por Angola em 5 de dezembro de 1990.

Decreto Presidencial n.º 143/10, de 16 de julho de 2010:

Estabelece os procedimentos de garantia de carga que visam conceder à “Sécil Marítima, S. A.”, o volume crítico de carga necessária para sustentar o lançamento de serviços regulares, cobrindo as rotas de comércio mais importantes de Angola, tendo em vista a captação de poupanças para o Estado Angolano no transporte marítimo de carga, principalmente através do aumento da eficiência do processo atual de transporte.

Lei n.º 18/10, de 6 de agosto de 2010:

Aprovação da Lei do Património Público a qual estabelece as bases gerais e o regime jurídico do património que integra o domínio público do Estado e das autarquias locais, bem como o regime jurídico do controlo da gestão do património que integra o domínio privado do Estado, das autarquias locais e do património próprio dos institutos públicos e de outras pessoas coletivas públicas pertencentes ao setor público administrativo a qual estabelece o regime jurídico do domínio público e privado do Estado, as regras de controlo da gestão do domínio privado das autarquias locais e do património próprio dos institutos públicos e de outras pessoas coletivas públicas, dispõe sobre o dever especial de informação sobre o património próprio das entidades empresariais pertencentes ao setor público e define as regras de registo, inventário dos bens públicos, avaliação oficial, inspeção e despejo judicial. Derogado pela Lei n.º 9/2016, de 16 de junho de 2016.

Decreto Presidencial n.º 171/10, de 12 de agosto de 2010:

Aprovação da minuta de contrato de fabricação, fornecimento e instalação de um pontão, uma ponte de aço e execução das obras auxiliares para o Porto de Cabinda, no valor em Kwanzas equivalente a 19 998 900,00 Dólares Norte Americanos.

Decreto Presidencial n.º 177/10, de 13 de agosto 2010:

Definição do Regime Jurídico sobre as Instruções de Inventariação dos Bens Patrimoniais Públicos (IBP), o qual contém as Normas Comuns dos Inventários, Normas Específicas do Inventário dos Bens Móveis (IBM), Normas Específicas do Inventário dos Veículos (IV), Normas Específicas do Inventário dos Bens Imóveis e Direitos (IBID), e regula o Levantamento de Bens. Revogação do Decreto n.º 50-A/80, de 5 de julho, que aprova o Regulamento sobre a Inventariação Geral dos Bens Patrimoniais, e do Decreto Executivo n.º 106/99, de 26 de novembro, que estabelece a criação de um Cadastro Central, responsável pelo registo de toda a informação relativa à existência, localização e afetação de todo o património do Estado existente a nível dos órgãos centrais, e de Cadastros Provinciais, responsável pelo registo de toda a informação sobre a existência, localização e afetação de todo o património do Estado existente a nível local.

Despacho Presidencial n.º 37/10, de 26 de agosto de 2010:

Determina que a Comissão Interministerial para a Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola (CIDDEMA), criada pelo Despacho Presidencial n.º 40/09, de 10 de novembro, passe a ser coordenada pelo Ministro da Defesa Nacional. Revogado pelo Despacho Presidencial n.º 106/13, de 1 de novembro de 2013.

Lei n.º 20/10, de 7 de setembro de 2010:

Aprovação da Lei da Contratação Pública, a qual estabelece as bases gerais e o regime jurídico relativos à contratação pública, aplicável à contratação de empreitadas de obras públicas, à locação e aquisição de bens móveis e imóveis e à aquisição de serviços por parte de uma entidade pública contratante, bem como à formação das concessões de obras públicas e de serviços públicos, de modo a assegurar que a contratação pública obedeça, por um lado, aos princípios da competitividade, da economia, da eficiência e da eficácia, e, por outro permita incentivar e estimular a participação de empreiteiros, fornecedores e prestadores de serviços, especialmente os nacionais. Revogação de todas as disposições legais que contrariem a presente lei, nomeadamente o Decreto n.º 40/05, de 8 de junho, o Decreto n.º 26/00, de 12 de maio e o Decreto n.º 7/96, de 16 de fevereiro. Alterado pela Lei n.º 3/13, de 17 de abril de 2013. Revogada pela Lei n.º 9/2016, de 16 de junho de 2016.

Decreto Presidencial n.º 232/10, de 11 de outubro de 2010:

Aprovação do Estatuto da Ordem dos Contabilistas e dos Peritos Contabilistas, enquanto entidade pública à qual compete representar e defender os interesses profissionais dos seus membros e a dignidade e prestígio da função, bem como superintender em todos os aspetos relacionados com o exercício da profissão. Alterado pelo Decreto Presidencial n.º 318/14, de 28 de novembro de 2014.

Decreto Executivo Conjunto n.º 176/10, de 16 de dezembro de 2010:

Criação, junto do Serviço Nacional das Alfândegas, do Sistema de Gestão Eletrónica de Manifestos de Carga (SIGEMAC), mecanismo que permite às entidades competentes efetuar o intercâmbio eletrónico de informações relativas à expedição de mercadorias por via marítima, permitindo-lhes rever a documentação e determinar, antecipadamente, se um determinado carregamento deve ser inspecionado ou liberado da ação aduaneira com vista a simplificar o processo de circulação das mercadorias através da utilização de mecanismos eletrónicos para simplificar o processo de desalfandegamento e fortalecer o controlo aduaneiro.

Decreto Presidencial n.º 5/11, de 6 de janeiro de 2011:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes, abreviadamente designado por “MINTRANS”, enquanto entidade que tem por missão propor a formulação, conduzir, executar e controlar a política do Executivo no domínio dos transportes. Revogação do Decreto-Lei n.º 19/09, de 24 de agosto de 2009, que aprovou o anterior Estatuto. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 5/13, de 3 de janeiro de 2013.

Decreto Presidencial n.º 6/11, de 6 de janeiro de 2011:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Conselho Nacional de Carregadores (CNC), enquanto serviço criado para exercer as funções de controlo das operações de comércio e transporte marítimo internacionais, bem como a atualização, uniformização e simplificação dos métodos e normas da sua execução. Revogação do Decreto n.º 67/89, de 11 de dezembro, que aprovou o Regulamento do Conselho Nacional de Carregadores. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 330/14, de 30 de dezembro de 2014.

Lei n.º 3/11, de 14 de janeiro de 2011:

Aprovação da Lei do Sistema Estatístico Nacional (SEN), a qual define os princípios orientadores que o SEN deve respeitar enquanto conjunto orgânico integrado pelas entidades públicas a quem compete o exercício da atividade estatística oficial de interesse nacional, contendo as normas aplicáveis à aplicação do princípio do segredo estatístico, aos órgãos, natureza e competência, e à recolha direta coerciva e transgressões estatísticas. Revogação da Lei n.º 15/96, de 27 de setembro de 1996.

Decreto Presidencial n.º 21/11, de 18 de janeiro de 2011:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Instituto Hidrográfico e de Sinalização Marítima de Angola (IHSMA), instituto público do setor económico que tem por objecto o exercício das funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, licenciamento e regulamentação de todas as atividades relacionadas com as ciências e técnicas do meio aquático no domínio da hidrografia, cartografia náutica, meteorologia marinha, oceanografia, geologia marinha, navegação, dragagem, sinalização náutica e controlo da poluição no mar, o qual define as suas atribuições e regula a sua organização em geral e em especial e a gestão financeira e patrimonial. Revogação do Decreto Presidencial n.º 21/11, de 18 de janeiro, que aprovou o anterior Estatuto Orgânico. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 5/15, de 2 de janeiro de 2015.

Decreto Presidencial n.º 31/11, de 9 de fevereiro de 2011:

Definição do regime de desafetação dos terrenos do domínio público compreendidos no perímetro da orla costeira, destinados à implantação de infraestruturas e equipamentos de apoio à utilização das praias e a toda a orla costeira, abrangendo o domínio marítimo e a faixa de proteção terrestre com a largura máxima de 500 metros, e da transferência para o domínio privado do Governo Provincial de Luanda, e revogação do Decreto n.º 4/01, de 2 de fevereiro, que regula a elaboração e a aprovação dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC).

Resolução n.º 3/11, de 11 de fevereiro de 2011:

Aprovação para adesão da Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, também designada por Sistema Harmonizado (SH), aprovada em 14 de junho de 1983, em Bruxelas, pelo Conselho de Cooperação Aduaneira, bem como ao respetivo Protocolo de alteração

adotado em Bruxelas pelo Conselho de Cooperação Aduaneira em 24 de junho de 1986, para facilitação da cadeia do comércio internacional. O texto da Convenção e respetivo Protocolo de Alteração são publicados em anexo.

Lei n.º 7/11, de 16 de fevereiro de 2011:

Aprovação da Lei sobre o Regime Geral das Taxas a qual vem regular as relações jurídico-tributárias geradoras da obrigação de pagamento das mesmas e considera taxas as contribuições financeiras inominadas a favor das entidades públicas que tenham natureza de taxas e estabelece que a criação de taxas a favor das entidades públicas está subordinada aos princípios da proporcionalidade, da justa repartição dos encargos públicos, do interesse público e da publicidade, incidindo sobre utilidades concretas, prestadas aos particulares e geradas pela atividade do Estado ou de outras entidades públicas, ou resultantes da realização de investimentos públicos.

Decreto Executivo Conjunto n.º 122/11, de 16 de agosto de 2011:

Alteração do Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola, aprovado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 323/08, de 16 de dezembro, no que respeita à faturação das taxas de armazenagem a coberto e das taxas de armazenagem de contentores, sejam cheios ou vazios, considerando que a conclusão do estudo com vista a avaliar o impacto de diferentes cenários prováveis de revisão dos encargos portuários sobre os preços de consumo final dos produtos da Cesta Básica aponta a necessidade de redução em 50% da taxa referente à sobre estadia de contentores (EP/17), constante do Regulamento supracitado.

Decreto Presidencial n.º 232/11, de 23 de agosto de 2011:

Definição do regime de desafetação dos terrenos do domínio público compreendidos no perímetro da orla costeira, destinados à implantação de infraestruturas e equipamentos de apoio à utilização das praias e a toda a orla costeira, abrangendo o domínio marítimo e a faixa de proteção terrestre com a largura máxima de 500 metros, e da transferência para o domínio privado dos respetivos Governos Provinciais. Revogação do Decreto n.º 4/01, de 2 de fevereiro, que regula a elaboração e a aprovação dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC).

Decreto Executivo Conjunto n.º 132/11, de 9 de setembro de 2011:

Alteração do Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola, aprovado pelo Decreto executivo conjunto n.º 323/08, de 16 de dezembro, na parte respeitante à faturação das taxas de armazenagem a coberto e às taxas de armazenagem de contentores, sejam cheios ou vazios, faturados por TEU.

Decreto Presidencial n.º 273/11, de 27 de outubro de 2011:

Aprovação do Regulamento sobre a Contratação de Serviços de Assistência Técnica Estrangeira ou de Gestão, o qual tem por objeto estabelecer os termos e condições a que deve obedecer a realização de contratos de prestação de serviço de assistência técnica estrangeira ou de gestão, a serem celebrados pelas empresas privadas ou mistas, definindo o seu âmbito de aplicação e regulando o conteúdo do contrato, incluindo as cláusulas proibidas, e os procedimentos e competências. Derrogação do Despacho Conjunto n.º 117/04, de 24 de agosto, que estabelece mecanismos e procedimentos para a celebração de contratos de assistência técnica ou de gestão entre empresas, na parte em que determina a total responsabilidade das partes. Alterado pelo Decreto Presidencial n.º 123/13, de 28 de agosto de 2013.

Decreto Executivo Conjunto n.º 28/12, de 19 de janeiro de 2012:

Extinção da empresa “AGENANG – Agência Nacional Marítima de Angola, S.A.R.L.”, criada pelo Decreto n.º 7/78, de 27 de janeiro, e criação e indicação da composição e funções da sua comissão liquidatária. Remete ao Despacho Conjunto n.º 185/04, de 27 de agosto de 2004.

Decreto Presidencial n.º 68/12, de 27 de abril de 2012:

Concessão à empresa “*Angola LNG, Limited*” de direitos de uso do domínio público respeitante a determinadas parcelas marítimas, incluindo acesso prioritário à Zona 1, utilização exclusiva da Zona 2 e realização de operações marítimas e portuárias, e aprovação do respetivo contrato de concessão a celebrar entre o Estado Angolano representado pelo Ministério dos Transportes e a “*Angola LNG, Limited*”.

Decreto Presidencial n.º 141/12, de 21 de junho de 2012:

Aprovação do Regulamento para a Prevenção e Controlo da Poluição das Águas Nacionais, o qual tem por objecto os poluentes provenientes, em particular, de navios, embarcações, plataformas e estabelecimentos industriais, sendo aplicável aos navios ou embarcações de pavilhão angolano e plataformas em águas sob jurisdição nacional, aos navios ou embarcações de pavilhões estrangeiros que se encontram em águas sob jurisdição nacional, às instalações industriais, navios ou embarcações nacionais e estrangeiros sujeitos a fiscalização pelo Ministério do Ambiente que é o órgão responsável por assegurar o cumprimento do Regulamento nas águas sob jurisdição nacional, designado por Autoridade Ambiental, e regulando a prevenção da poluição por hidrocarbonetos e sua proibição nos termos do Regulamento sobre a Gestão de Descargas Operacionais no decurso das Atividades Petrolíferas, aprovado pelo Decreto n.º 12/05, de 12 de Janeiro, a prevenção da poluição da água por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios, embarcações e plataformas, a prevenção da poluição por lixo, a prevenção de despejos por descargas deliberadas no mar de qualquer resíduo, detrito e outras matérias, as medidas de prevenção e combate à poluição aquática nos processos de carga, descarga e movimentação de hidrocarbonetos, as medidas de prevenção e controlo da poluição nas operações de fornecimento de combustível aos navios, e a prevenção de poluição do ar por navios, embarcações e plataformas, nos termos da Lei de Bases do Ambiente, aprovada pela Lei n.º 5/98, de 19 Junho e da Convenção para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 e do seu Protocolo de 1978.

Decreto Presidencial n.º 176/12, de 9 de agosto de 2012:

Aprovação do Regulamento da Obrigatoriedade de Passagem de Pastas dos Titulares dos Órgãos e Serviços da Administração Pública, o qual tem por objecto a regulamentação do processo de passagem de pastas, sendo aplicável aos titulares dos órgãos e serviços da administração central, local, autónoma e indireta do Estado, bem como aos titulares dos órgãos, serviços e ramos das Forças Armadas Angolanas, da Polícia Nacional e dos Serviços de Inteligência e de Segurança do Estado e, com as devidas adaptações, aos responsáveis de sociedades de capitais maioritariamente públicos e associações financiadas por entidades públicas sujeitas ao seu controlo e gestão, incluindo fundos autónomos.

Decreto Presidencial n.º 177/12, de 14 de agosto de 2012:

Aprovação do Projeto do Novo Porto de Caio, que inclui a concessão de terra e os direitos a ela inerentes, assim como o licenciamento, planeamento, conceção, remodelação, engenharia, construção e aprovisionamento, que implica equipar, operar, manter, gerir e reparar o Novo Porto do Caio, ficando o Ministro dos Transportes autorizado a celebrar o Contrato de Concessão com a “Caioport, S.A.”. Alterado pelo Decreto Presidencial n.º 234/12, de 4 de dezembro de 2012 e pelo Decreto Presidencial n.º 230-A/15, de 29 de dezembro de 2015.

Lei n.º 27/12, de 28 de agosto de 2012:

Aprovação da Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas, a qual fixa o quadro institucional referente à intervenção pública e à atuação dos particulares, regulando todas as atividades desenvolvidas nas áreas de jurisdição marítima e portuária no âmbito dos setores da marinha mercante, das atividades marítimas de recreio e do desporto náutico e dos portos, em articulação e integração com a atividade dos transportes e da logística e sendo aplicável a todas as embarcações, navios e quaisquer outros engenhos destinados a ser utilizados no ambiente marítimo, para uso na superfície ou em atividades subaquáticas, seja qual for o seu registo, proveniência ou ainda a nacionalidade ou residência dos seus proprietários, armadores, gestores, utilizadores ou operadores, e regulando ainda os órgãos da gestão marítima nacional, a marinha mercante, a tripulação, o piloto e a atividade de pilotagem, a segurança da navegação e segurança no mar, os contratos marítimos, a organização do setor portuário, o domínio portuário e atividades portuárias, o regime-económico financeiro do setor portuário, o planeamento e sustentabilidades, a segurança e proteção nos portos, o regime dos navios em porto, as atividades económicas relacionadas com o setor marítimo-portuário e o regime sancionatório. Remete à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (Montego Bay), adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1982; e à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e respetivas Emendas (SOLAS), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres (Reino Unido) no dia 1 de novembro de 1974.

Decreto Presidencial n.º 234/12, 4 de dezembro de 2012:

Alteração do Decreto Presidencial n.º 177/12, de 14 de agosto, que aprova o Projeto do Novo Porto de Caio, na parte respeitante à aprovação do projeto, à atribuição de direitos de superfície aos promotores e à prestação de garantia. Altera o Decreto Presidencial n.º 177/12, de 14 de agosto de 2012. Alterado pelo Decreto Presidencial n.º 230-A/15, de 29 de dezembro de 2015.

Decreto Executivo n.º 441/12, de 5 de dezembro de 2012:

Criação da Comissão Especializada Unidade Técnica STCW (UT/STCW) adstrita ao Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA) com a finalidade de criar a capacidade técnica necessária nesse Instituto para certificar, atestar e homologar a formação dos inscritos marítimos Angolanos de acordo com os padrões de qualificação e competência exigidos pela Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviços de Quartos para Marítimos (STCW-78), e definição da sua estrutura orgânica. Remete à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos (STWC), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), em 7 de julho de 1978.

Convenção n.º 1/12, de 19 de dezembro de 2012:

Publicação da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS'74), concluída em Londres (Inglaterra), no dia 1 de Novembro de 1974, a qual estabelece um conjunto de princípios e regras comuns e uniformes que visam a salvaguarda de náufragos, do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e do Texto consolidado do anexo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e do Protocolo relativo a 1988.

Convenção n.º 2/12, de 20 de dezembro de 2012:

Publicação das versões em língua portuguesa e inglesa da Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG1972) e respetivas emendas de 1981.

Convenção n.º 3/12, de 21 de dezembro de 2012:

Publicação das versões em língua portuguesa e inglesa da Convenção Internacional sobre Padrões de Formação Certificação e Serviço de Quarto para os Marítimos, 1978.

Convenção n.º 4/12, de 24 de dezembro de 2012:

Publicação da Convenção Internacional das Linhas de Carga (LOAD LINES 1966), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO) em Londres, no dia 5 de abril de 1966, do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional Sobre Linhas de Carga e seus Anexos relativos às Regras para Determinação das Linhas de Carga, às Zonas, Áreas e Períodos Sazonais e aos Certificados.

Convenção n.º 5/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação da versão em língua inglesa da Convenção Internacional sobre a Segurança de Contentor (CSC 1972).

Convenção n.º 6/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação em língua inglesa da Convenção Internacional sobre a Busca e Salvamento Marítimo (SAR 1972).

Convenção n.º 7/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação em língua inglesa da Convenção Internacional sobre a Cooperação e Combate Contra a Poluição para Hidrocarboneto (OPRC 1990).

Convenção n.º 8/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação da versão em língua inglesa da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos prejuízos a Poluição por Hidrocarbonetos (CLC 1992).

Convenção n.º 9/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação da versão em língua inglesa da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios (TONNAGE 1969).

Convenção n.º 10/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação da versão em língua inglesa da Convenção Internacional de Compensação para prejuízos devido a Poluição de Hidrocarbonetos (FUND PROT 1992 ou FUND 1992).

Convenção n.º 11/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação da versão em língua inglesa da Convenção Internacional sobre a Prevenção da Poluição por Navios e o Protocolo (MARPOL 73/78) e anexos (I/II, III, IV, V).

Convenção n.º 12/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação da versão em língua inglesa da Convenção Internacional sobre a intervenção em Alto Mar em caso de Acidentes que causem Poluição por Hidrocarbonetos, tal como emendada em 1973 e 1991 (INTERVENTION 1969).

Convenção n.º 13/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação em língua inglesa da Convenção para Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras Matérias (LC), 1996 (*London Protocol*).

Convenção n.º 14/12, de 26 de dezembro de 2012:

Publicação da versão em língua inglesa da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade e Indemnização relacionadas com o Transporte Marítimo de Substancias Perigosas e Tóxicas (HNS 1996).

Decreto Presidencial n.º 4/13, de 3 de janeiro de 2013:

Aprovação das Medidas de Gestão das Pescarias Marinhas, da Pesca Continental e da Aquicultura para o ano de 2013, as quais visam fundamentalmente ajustar a capacidade das capturas ao potencial disponível dos recursos biológicos aquáticos e da aquicultura, definindo os períodos de veda, as regras sobre capturas, amostragens, prestação de informações, limite de esforço de pesca, áreas reservadas e proibições e o regime sancionatório.

Decreto Presidencial n.º 5/13, de 3 de janeiro de 2013:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes, abreviadamente designado por “MINTRANS”, Departamento Ministerial que tem por missão propor a formulação, a condução, a execução e controlo da política do Executivo no domínio dos transportes, o qual define as suas atribuições e traça as competências de todos os seus órgãos e organismos tutelados. Revogação do Decreto Presidencial n.º 5/11, de 6 de janeiro de 2011, que aprovou o anterior Estatuto. Revogado pelo Decreto Presidencial n.º 319/14, de 1 de dezembro de 2014.

Decreto Executivo n.º 19/13, de 29 de janeiro de 2013:

Aprovação do Plano Estratégico das Alfândegas para o período de 2013-2017, o qual se foca no enquadramento e orientações, incluindo os pontos fracos e fortes do ambiente aduaneiro, o processo de elaboração, a declaração de visão, missão e valores, os objetivos estratégicos e as ações prioritárias, e no quadro de programas, projetos, ações e resultados.

Decreto Executivo n.º 20/13, de 6 de fevereiro de 2013:

Determina a uniformização dos critérios sobre apresentação de Inventário de Bens Patrimoniais do Estado por via do Sistema Integrado de Gestão do Património do Estado (SIGPE), aplicáveis aos serviços do Estado, através das secretarias gerais ou dos órgãos responsáveis pela gestão patrimonial, dos organismos da Administração Central e Local do Estado, dotados ou não de autonomia administrativa, financeira ou patrimonial, Empresas Públicas de capitais maioritariamente públicas, Institutos Públicos, Fundos e Serviços Autónomos, Associações Públicas e demais entidades sujeitas à jurisdição do Tribunal de Contas, os quais estão obrigados a apresentar o inventário de todos os bens patrimoniais, bem como o detalhe dos direitos e obrigações que recaiam sobre os bens de que sejam titulares, administradores ou utilizadores. Revogado pelo Decreto Executivo n.º 424/13, de 30 de dezembro de 2013.

Lei n.º 3/13, de 17 de abril de 2013:

Alteração da Lei da Contratação Pública, aprovada pela Lei n.º 20/10, de 7 de setembro, no que respeita à nomeação das comissões de avaliação e à competência para nomeação dos presidentes das comissões de avaliação.

Decreto Presidencial n.º 63/13, de 11 de junho de 2013:

Aprovação da alteração do Regulamento de Inspeção Pré-Embarque, aprovado pelo Decreto do Conselho n.º 41/06, de 17 de julho, respeitante à inspeção pré-embarque obrigatória de mercadorias importadas no território nacional, passando o referido regime de inspeção a ser facultativo.

Decreto Legislativo Presidencial n.º 2/13, de 25 de junho de 2013:

Estabelece as regras de criação, estruturação e funcionamento dos Institutos Públicos, as quais são ainda aplicáveis a todos os serviços públicos administrativos não integrados na administração direta do Estado, nem no setor público empresarial, definindo-se Institutos Públicos como pessoas coletivas dotadas de personalidade jurídica de direito público que integram a administração indireta do Estado e assumem a forma de serviços personalizados, estabelecimentos públicos, agências e fundações públicas, e regulando-se a sua autonomia, tutela e superintendência, a gestão financeira e patrimonial, a criação, órgãos e serviços, as Instituições Públicas de Investigação Científica e Desenvolvimento Tecnológico e a gestão do pessoal e organigrama. Revogação do Decreto-Lei n.º 9/03, de 28 de outubro, que estabeleceu as anteriores regras de organização, estruturação e funcionamento dos institutos públicos.

Decreto Presidencial n.º 123/13, de 28 de agosto de 2013:

Alteração do Decreto Presidencial n.º 273/11, de 27 de outubro, que aprova o Regulamento sobre a Contratação de Serviços de Assistência Técnica Estrangeira ou de Gestão, na parte respeitante ao objeto e âmbito de aplicação e aos pressupostos para a contratação.

Lei n.º 11/13, de 3 de Setembro de 2013:

Aprovação da Lei de Bases do Setor Empresarial Público, a qual estabelece o regime jurídico das empresas públicas, ou seja as que por diploma legal assim são expressamente qualificadas, das empresas com domínio público, abrangendo as sociedades comerciais criadas ao abrigo da Lei das Sociedades Comerciais em que o Estado diretamente, ou através de outras entidades públicas, exerce isolada ou conjuntamente uma influência dominante em virtude de detenção da totalidade ou da maioria do capital ou dos direitos de voto ou de direito de designar ou de destituir a maioria dos membros dos órgãos de administração ou de fiscalização, e das participações

públicas minoritárias, incluindo situações em que o conjunto das participações detidas pelo Estado ou outras entidades públicas não origine qualquer daquelas situações, regulando-se ainda a função acionista. Revogação da Lei das Empresas Públicas, aprovada pela Lei n.º 9/95, de 15 de setembro de 1995.

Decreto Presidencial n.º 147/13, de 1 de outubro de 2013:

Aprovação do Estatuto dos Grandes Contribuintes, que regula os critérios para a sua classificação, cuja lista será publicada pelo Ministro das Finanças, os seus direitos e obrigações, bem como o funcionamento e competências da Repartição Fiscal dos Grandes Contribuintes, fixando-se ainda os regimes especiais dos Grandes Contribuintes, incluindo o regime de tributação de grupos de sociedades e os preços de transferência.

Decreto Presidencial n.º 149/13, de 1 de outubro de 2013:

Aprovação do Regime Jurídico das Faturas e Documentos Equivalentes, que regula os requisitos para a emissão, conservação e arquivamento das faturas e documentos equivalentes pelos contribuintes, no exercício da sua atividade comercial e industrial, estabelecendo nomeadamente as regras relativas a dispensa e documentos equivalentes, ao processamento e requisitos, e o regime sancionatório.

Despacho n.º 35/13, de 2 de outubro de 2013:

Criação de um Grupo de Trabalho com a finalidade específica de elaborar um cadastro das empresas públicas, mistas e privadas por setores de atividade económica, coordenado pelo Ministro da Economia, e definição das entidades que o integram e das suas atribuições.

Despacho Presidencial n.º 106/13, de 1 de novembro de 2013:

Atualização da Comissão Interministerial para Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola (CIDDEMA), coordenada pelo Ministro da Defesa Nacional, definindo-se as entidades que a integram e as suas atribuições. Revogação do Despacho n.º 40/09, de 10 de novembro, e do Despacho Presidencial n.º 37/10, de 26 de agosto, que procederam às anteriores atualizações da CIDDEMA.

Despacho Presidencial n.º 120/13, 15 de novembro de 2013:

Determina que a Construção e Exploração de Infraestruturas Terrestres dos Terminais Marítimos de Passageiros da Província de Luanda deixa de ser em regime de Parceria Público Privada, decorrente do contrato de concessão celebrado com a empresa “C.F.E., Corporate, Lda.”, devendo o Ministério dos Transportes submeter à aprovação os contratos de empreitada para a construção de tais terminais. Revoga o Despacho Presidencial n.º 49/12, de 3 de abril, que aprovou o respetivo Projeto.

Decreto Legislativo Presidencial n.º 10/13, de 22 de novembro de 2013:

Aprovação da Pauta Aduaneira dos Direitos de Importação e Exportação, que corresponde à versão de 2012 da Nomenclatura do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação das Mercadorias, incluindo as Instruções Preliminares da Pauta (I.P.P.), focando-se na tributação aduaneira em geral e em especial e nas regras gerais para interpretação da nomenclatura do Sistema Harmonizado (SH) e dos Direitos, revogação do Decreto-Lei n.º 2/08, de 4 de Agosto, incluindo a Pauta Aduaneira dos Direitos de Importação e Exportação, que corresponde à versão de 2007 da Nomenclatura do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação das Mercadorias, as Instruções Preliminares da Pauta (I.P.P.), as Regras Gerais para a Interpretação da Nomenclatura do Sistema Harmonizado (SH) e dos Direitos, os quadros Anexos às I.P.P., o Esquema Geral do Texto da Pauta Aduaneira e o Texto da Pauta Aduaneira, e do Regime Aduaneiro Aplicável às Importações de Mercadorias Realizadas pelos Órgãos de Defesa, Segurança e Ordem Interna, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 3/02, de 18 de Janeiro, derrogação, na parte referente ao Regime Aduaneiro, do Despacho n.º 272/95, de 29 de Dezembro, que atualiza as Tabelas do Subsídio de Deslocação e Transportes, Emolumentos Pessoais e Emolumentos do Contencioso, do Regime Aduaneiro e Portuário Especial para a Província de Cabinda, definidos pelo Decreto-Lei n.º 4/04, de 21 de Setembro e Decreto-Lei n.º 6/06, de 20 de Dezembro, do Regulamento das Organizações não Governamentais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 84/02, de 31 de Dezembro, e da Lei n.º 13/02, de 15 de Outubro, relativa aos Antigos Combatentes e dos Deficientes de Guerra, derrogação do Código Aduaneiro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 5/06, de 1 de Janeiro de 2007, na parte referente à dispensa do cumprimentos de formalidades aduaneiras nos casos em que o valor FOB das mercadorias seja inferior a 400 UCF e nos casos de mercadorias importadas ou exportadas através dos correios, bem como derrogação de disposições legais que estabeleçam isenções do pagamento de emolumentos gerais aduaneiros em

benefício de quaisquer pessoas singulares e coletivas, públicas e privadas, e alteração do Estatuto Orgânico do Fundo de Apoio à Juventude e ao Desporto, aprovado pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 64/00, de 18 de Agosto, passando a constituir sua receita o montante arrecadado em resultado da aplicação da sobretaxa de importação de 1% “ad valorem” que incide sobre o valor aduaneiro designadamente de bebidas, tabacos, viaturas de luxo, artefactos de joalharia e ourivesaria e perfumaria. Alterado e Derrogado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 5/15, de 21 de setembro de 2015.

Despacho n.º 2760/13, de 9 de dezembro de 2013:

Autoriza a transferência da gestão do Fundo de Pensões Fechado do “Porto de Luanda, E.P.”, da “AAA Pensões, S.A.”, para a “ENSA – Seguros de Angola S.A.”, em conformidade com o requerimento dos interessados e demais elementos juntos ao processo que se encontram arquivados na Agência Angolana de Regulação e Supervisão de Seguros — ARSEG e aprova a Adenda ao Contrato de Constituição do “Fundo de Pensões do Porto de Luanda, E.P.”.

Decreto Executivo n.º 424/13, de 30 de dezembro de 2013:

Estabelece as normas para a elaboração do Inventário dos Bens Patrimoniais Públicos, nos termos do respetivo Regime Jurídico, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 177/10, de 13 de Agosto, as quais são aplicáveis aos serviços do Estado, através da Secretaria Geral ou dos órgãos responsáveis pela gestão patrimonial, dos organismos da Administração Central e Local do Estado, dotados ou não de autonomia administrativa, financeira ou patrimonial, Empresas Públicas de capitais maioritariamente públicos, Institutos Públicos, Fundos e Serviços Autónomos, Associações Públicas, e demais entidades sujeitas à jurisdição do Tribunal de Contas, que estão obrigados a apresentar o Inventário dos Bens Públicos, bem como o detalhe dos direitos e obrigações que recaiam sobre os bens de que sejam titulares, administradores ou utilizadores. Revogação do Decreto Executivo n.º 20/13, de 6 de fevereiro, que determinou a uniformização dos critérios sobre apresentação de Inventário de Bens Patrimoniais do Estado por via do Sistema Integrado de Gestão do Património do Estado (SIGPE). Revogado pelo Decreto Executivo n.º 408/14, de 29 de dezembro de 2014.

Resolução n.º 5/14, de 20 de janeiro de 2014:

Aprovação para ratificação da Convenção sobre a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais em África (Convenção de Maputo), com o objetivo, entre outros, de incrementar a proteção ambiental e promover a conservação e uso sustentável dos recursos naturais e harmonizar e coordenar todas as políticas nestes campos, assinada em Maputo (Moçambique) em 11 de julho de 2003.

Decreto Presidencial n.º 50/14, de 27 de fevereiro de 2014:

Aprovação do Estatuto do Agente de Navegação, definido como a sociedade comercial, regularmente constituída que, em nome em representação do armador, se encarrega, em porto, dos atos necessários ao despacho do navio, das operações comerciais a que o mesmo se destina, bem como da assistência ao comandante na prática dos atos jurídicos e materiais necessários à conservação do navio e à continuação da viagem, e ainda dos atos necessários ao integral cumprimento dos contratos de que seja encarregue pelo armador, o qual define o âmbito da atuação do agente de navegação e regula o licenciamento, incluindo os requisitos de inscrição, o registo e ao cancelamento da licença, os direitos e deveres e a fiscalização. Revogação do Decreto n.º 64/89, de 2 de dezembro, que aprovou o anterior Estatuto. Alterado pelo Decreto Presidencial n.º 44/16, de 25 de fevereiro de 2016.

Decreto Presidencial n.º 51/14, de 27 de fevereiro de 2014:

Aprovação do Regulamento sobre a Atividade do Gestor de Navios, definido como aquele que é contratualmente encarregado pelo armador de comércio e em sua representação, de praticar o conjunto ou alguns dos atos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem de comércio, o qual estabelece as regras para a inscrição e/ou cancelamento da atividade, incluindo as taxas, as obrigações e os atos próprios do gestor de navios e a respetiva fiscalização.

Decreto Presidencial n.º 54/14, de 28 de fevereiro de 2014:

Aprovação do Regulamento sobre a Atividade de Transporte Marítimo, o qual tem por objecto regular a atividade de transporte marítimo de comércio, estabelecendo o procedimento de inscrição e fretamento e regulando os direitos e deveres, as taxas e a fiscalização. Revogação do Decreto n.º 30/89, de 8 de julho, que reservou o transporte

marítimo de mercadorias e passageiros, entre portos nacionais, à bandeira nacional e a empresas de transportes nacionais previamente licenciadas.

Despacho n.º 472/14, de 28 de fevereiro de 2014:

Publicação da Lista dos Grandes Contribuintes, para efeitos de aplicação do Estatuto dos Grandes Contribuintes, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 147/13, de 1 de outubro, abrangendo as empresas públicas de grande dimensão, as instituições financeiras, as companhias petrolíferas e diamantíferas, bem como as empresas de telecomunicações. Alterado pelo Despacho n.º 599/14, de 24 de março de 2014.

Decreto Presidencial n.º 69/14, de 21 de março de 2014:

Aprovação do Regulamento da Náutica de Recreio e Desportiva, Mergulho Amador e das Atividades Correlacionadas, com o objetivo aumentar a segurança da náutica de recreio e das atividades náuticas de lazer, estabelecendo os requisitos e normas aplicáveis ao cadastro, habilitação, formação, registo e certificação de navegadores amadores da náutica de recreio e desportiva, de praticantes de atividades náuticas de recreio e lazer, registo, classificação, tipos de navegação e inspeção de embarcações e de outros objetos utilizados em recreio e desporto marítimo, registo e cadastro de marinas e outras infraestruturas de apoio à náutica de recreio, clubes e entidades da náutica desportiva, assim como os relativos às atividades de mergulho amador.

Despacho n.º 599/14, de 24 de março de 2014:

Atualização da Lista dos Grandes Contribuintes, incluindo as empresas que não foram incluídas na lista anterior, publicada pelo Despacho n.º 472/14 de 28 de fevereiro.

Decreto Presidencial n.º 72/14, de 25 de março de 2014:

Aprovação do Regulamento de Delegação de Competências em Organizações Reconhecidas, o qual estabelece os requisitos, critérios e procedimentos que devem ser observados para o reconhecimento, autorização e acompanhamento das entidades habilitadas para realizar, em nome da Administração Marítima Nacional e do Estado Angolano a aprovação de planos e esquemas, a realização de provas, cálculos e ensaios, a determinação da arqueação e a aprovação de cadernos de estabilidade, as vistorias, as inspeções e a emissão de certificados aos navios que arvoem pavilhão nacional tendo como referência as convenções e códigos internacionais dos quais o país é signatário e/ou

a legislação nacional aplicável, definindo-se os critérios a preencher para a execução de atos em nome do Estado Angolano e o bem assim o respetivo processo de pedido de reconhecimento. Remete à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e respetivas Emendas (SOLAS), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres (Reino Unido) no dia 1 de novembro de 1974; à Convenção Internacional das Linhas de Carga, Protocolo e Anexos (*Load Lines*), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO) em Londres, no dia 5 de abril de 1966; à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO) em Londres (Reino Unido), no dia 2 de novembro de 1973 e alterada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 1973-1978) assinado em Londres (Reino Unido), no dia 17 de fevereiro de 1978; à Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar e respetivas Emendas (COLREG), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres (Reino Unido), no dia 20 de setembro de 1972; à Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios (TONNAGE), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO) em Londres (Reino Unido), no dia 23 de junho de 1969; à Convenção n.º 92 e n.º 133 - OIT relativa ao Alojamento da Tripulação a Bordo (Revisada em 1949) Descrição, adotada na 32.ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho, em 18 de junho de 1949, em Genebra (Suíça); à Convenção n.º 147 da OIT sobre as Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes de 1976.

Despacho Conjunto n.º 970/14, de 21 de abril de 2014:

Determina que a alteração das tarifas da Tabela IX — Armazenagem (carga geral) e da Tabela X — Armazenagem (contentores) do Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola, aprovado pelo Decreto executivo conjunto n.º 323/08, de 16 de dezembro, operada pelo Decreto Executivo Conjunto n.º 132/11, de 9 de setembro, não se restringe aos produtos da Cesta Básica, assim se dissipando dúvidas sobre o âmbito da sua aplicação.

Decreto Executivo Conjunto 142/14, de 19 de maio de 2014:

Fixação da tarifa para a classe única do transporte marítimo de passageiros, por cabotagem, na Província de Luanda, em preço real de 500,00 Kwanzas, e bem assim da percentagem que cabe suportar ao passageiro e da respetiva subvenção do Estado,

deixando-se a critério da unidade gestora do negócio o suplemento para a existência de outras classes.

Despacho n.º 1282/14, de 26 de junho de 2014:

Delegação de poderes ao Presidente do Conselho de Administração do Instituto para o Setor Empresarial Público para praticar, em conjunto com os representantes do Ministério das Finanças ou em separado, todos os atos necessários à constituição da Bolsa de Dívida e Valores de Angola — Sociedade Gestora de Mercados Regulamentados, “BODIVA - SGMR, S.A.”.

Despacho Presidencial n.º 139/14, de 18 de julho de 2014:

Aprovação dos Contratos de Vigilância Marítima da Zona Económica Exclusiva de Angola, no valor total em Kwanzas equivalente a 142.718.950,00 Dólares norte-americanos, do Programa de Manutenção da Marinha, no valor total em Kwanzas equivalente a 644.214.550,00 Dólares norte-americanos, e de Simuladores para o Exército, no valor total em Kwanzas equivalente a 153.672.305,00 Dólares norte-americanos, celebrados entre as Forças Armadas Angolanas e a Empresa “G2G Management, Limited”, ficando o Ministro das Finanças autorizado a assegurar a disponibilização dos meios Financeiros necessários para a implementação dos projetos através do recurso ao Acordo de Financiamento celebrado entre a República de Angola, representada pelo Ministério das Finanças e a “Luminar Finance Limited”.

Despacho Presidencial n.º 148/14, de 1 de agosto de 2014:

Criação do Grupo Técnico de Negociação e Implementação do Protocolo sobre Trocas Comerciais da SADC (GTNIP), com a finalidade de preparar a negociação e a gestão da implementação deste Protocolo sobre Trocas Comerciais da SADC, a quem compete, entre outras atribuições, preparar, em colaboração com o Comité Nacional da SADC, a estratégia negocial de Angola e a respetiva agenda (roteiro), no quadro do processo negocial da implementação do Protocolo pela República de Angola e submetê-lo à aprovação do Titular do Poder Executivo, indicação das entidades que integram e revogação do Decreto Executivo Conjunto n.º 64/03, de 10 de Novembro, que criou o anterior Grupo Técnico Multissetorial de Negociação e Implementação do Protocolo de Comércio da SADC, e do Despacho Conjunto n.º 97/04, de 6 de Abril, que nomeou os seus membros.

Despacho Presidencial n.º 184/14, de 18 de setembro de 2014:

Criação do Gabinete Técnico para Implementação e Requalificação de Infraestruturas Logísticas e Comerciais (GATIC) e indicação das entidades que o integram e das respetivas atribuições.

Lei n.º 17/14, de 29 de setembro de 2014:

Definição das Linhas de Base para a Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola que determinam a largura dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, nomeadamente, o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Económica Exclusiva e a Plataforma Continental, indicando-se as respetivas coordenadas geográficas. Revogação do Decreto-Lei n.º 47771, de 27 de junho de 1967, que estabeleceu as linhas de fecho e de base retas que na costa continental europeia e nas costas de Angola suplementam a linha de base e definiu a jurisdição do mar territorial e a zona contígua.

Decreto Legislativo Presidencial n.º 2/14, de 20 de outubro de 2014:

Revisão e republicação do Código do Imposto sobre a Aplicação de Capitais, imposto que incide sobre os rendimentos provenientes da simples aplicação de capitais, dividido nas secções A e B, sendo devido pelos titulares dos respetivos rendimentos sem prejuízo da sua exigência a outras entidades, o qual regula os rendimentos compreendidos em cada secção, as respetivas isenções, a determinação da matéria coletável, as taxas do imposto, a liquidação, o pagamento, a fiscalização e as garantias dos contribuintes. Revogação do anterior Código de Imposto Sobre a Aplicação de Capitais, aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 36/72, de 1 de maio, alterado pela Lei n.º 14/92, de 3 de julho, e revisto pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 5/11, de 30 de dezembro. Derogado pela Lei n.º 5/16, de 17 de maio de 2014.

Decreto Legislativo Presidencial n.º 3-A/14, de 21 de outubro de 2014:

Revisão e republicação do Regulamento do Imposto de Consumo, o qual define a sua incidência e isenções, regula a determinação da matéria coletável e a liquidação, e fixa as taxas, o pagamento e o regime de fiscalização e sancionatório, nomeadamente com vista a ter em conta as especificidades da indústria petrolífera. Revogação do Decreto n.º 41/99, de 10 de dezembro, que aprovou o Regulamento do Imposto de Consumo, do Decreto Legislativo Presidencial n.º 7/11, de 30 de dezembro, e do Decreto n.º 29/02, de

21 de maio, que o alteraram, e ainda do Decreto Executivo n.º 333/13, de 8 de outubro, que regulou a liquidação do Imposto de Consumo por entidades que prestam serviços a companhias petrolíferas.

Decreto Legislativo Presidencial n.º 3/14, de 21 de outubro de 2014:

Revisão e republicação do Código do Imposto de Selo, que prevê os termos em que são sujeitos a imposto os atos, contratos, documentos, títulos, operações e outros factos sobre os quais incide, estabelecendo ainda a respetiva incidência subjetiva, o encargo do imposto, a territorialidade e a constituição da obrigação tributária, e regulando as isenções, o valor tributável, as taxas, a liquidação, o pagamento, as garantias e a fiscalização. Revogação do anterior Código do Imposto de Selo, aprovado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 6/11, de 30 de dezembro.

Lei n.º 18/14, de 22 de outubro de 2014:

Aprovação do Código do Imposto sobre os Rendimentos do Trabalho, imposto que incide sobre os rendimentos por conta própria ou por conta de outrem, expressos em dinheiro, ainda que auferido em espécie, de natureza contratual ou não contratual, periódicos ou ocasionais, fixos ou variáveis, independentemente da sua proveniência, local, moeda, forma estipulada para o seu cálculo e pagamento, o qual define as remunerações e prestações que constituem rendimentos para efeitos do Código e os que não constituem matéria coletável, os grupos de tributação, a incidência subjetiva e o âmbito de sujeição e regula as isenções, a determinação da matéria coletável, a liquidação, a entrega do imposto, as obrigações declarativas, as taxas, as obrigações acessórias, a liquidação adicional, os arquivos, as garantias dos contribuintes e as penalidades. Revogação do anterior Código do Imposto sobre os Rendimentos do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 10/99, de 29 de outubro, e do Decreto Executivo n.º 80/09, de 7 de agosto, que atualizou os níveis de rendimentos previstos nos vários escalões da tabela do Imposto sobre os Rendimentos do Trabalho.

Lei n.º 19/14, de 22 de outubro de 2014:

Aprovação do Código do Imposto Industrial, imposto que incide sobre os lucros imputáveis ao exercício de qualquer atividade de natureza comercial ou industrial, ainda que acidentais, o qual define as atividades que são consideradas de natureza comercial ou industrial, os lucros realizados em Angola, os lucros mundiais, a sede fora de Angola, os

sujeitos passivos, as isenções e benefícios fiscais e os grupos de tributação, regula a determinação da matéria coletável, o Grupo B, as taxas, a fusão ou cisão de sociedades e a liquidação e cobrança, e fixa o regime especial de tributação de serviços acidentais, as garantias do contribuinte e as penalidades. Revogação do anterior Código do Imposto Industrial, aprovado pelo Diploma Legislativo n.º 35/72, de 29 de abril de 1972; da Lei n.º 18/92, de 3 de julho de 1992, que o alterou; da Lei Sobre a Tributação de Empreitadas, aprovada pela Lei n.º 7/97, de 10 de outubro de 1997, e do Regime de Pagamento por Antecipação do Imposto Industrial, aprovado pela Lei n.º 5/99, de 6 de agosto de 1999.

Lei n.º 20/14, de 22 de outubro de 2014:

Aprovação do Código das Execuções Fiscais, o qual regula o processo de execução fiscal, de natureza judicial, visando a cobrança coerciva com base num título executivo pelo qual se determina o direito do exequente, de uma quantia certa, líquida e exigível decorrente de obrigações tributárias, definindo os princípios do processo de execução, que abrange concretamente a cobrança coerciva das dívidas tributárias, das multas aplicadas em processo de transgressão fiscal, dos respetivos juros e outros encargos legais e das custas devidas e multas aplicadas no processo tributário pelo Tribunal, e incluindo ainda regras relativas às partes, aos atos processuais, aos títulos executivos, às nulidades, à suspensão da execução, às custas e outros encargos processuais, à instância, nomeadamente incidentes e penhora, e às reclamações e recursos, e revogação do Regime Simplificado de Execuções Fiscais, aprovado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 2/11, de 9 de Junho.

Lei n.º 21/14, de 22 de outubro de 2014:

Aprovação do Código Geral Tributário, o qual é aplicável às relações tributárias em geral, sem prejuízo do disposto em normas de direito internacional a que o Estado Angolano esteja vinculado ou em legislação interna especial, e ainda a determinadas relações de direito público que não tenham natureza tributária, procedendo à classificação dos tributos e definindo os princípios da tributação e regulando concretamente os benefícios fiscais, as garantias do contribuinte, a relação jurídica tributária, o procedimento tributário, as infrações tributárias, incluindo os respetivos tipos, a responsabilidade penal tributária, as penas, os crimes tributários em especial, e o processo das infrações tributárias, e revogação do anterior Código Geral Tributário, aprovado pelo Diploma Legislativo n.º 3868, de 30 de Dezembro de 1968, e das suas posteriores

alterações, e derrogação do Código Aduaneiro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 5/06, de 4 de Outubro, no que respeita aos crimes fiscais aduaneiros.

Decreto Presidencial n.º 318/14, de 28 de novembro de 2014:

Alteração do Estatuto da Ordem dos Contabilistas e dos Peritos Contabilistas, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 232/10, de 11 de outubro, na parte respeitante aos objetivos da Ordem, ao período transitório, à experiência profissional relevante, à publicidade, ao estágio, à revisão do Estatuto, à primeira Assembleia Geral, à reciprocidade e à comissão instaladora.

Decreto Presidencial n.º 319/14, de 1 de dezembro de 2014:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes, abreviadamente designada por “MINTRANS”, Departamento Ministerial que tem por missão propor a formulação, condução, execução e controlo da política do Executivo no domínio dos transportes, o qual define as suas atribuições e regula a sua organização em geral e em especial. Revogação do Decreto Presidencial n.º 5/13, de 3 de janeiro de 2013, que aprovou o anterior Estatuto.

Lei n.º 22/14, de 5 de dezembro de 2014:

Aprovação do Código do Processo Tributário, o qual tem por objecto a tutela judicial plena, efetiva e em tempo útil dos direitos e interesses legítimos dos particulares em matéria tributária, a tutela cautelar dos direitos da Administração Tributária, quando deva ser assegurada pela via judicial, e a impugnação das multas aplicadas em processo de transgressão fiscal, regulando a Justiça Tributária, os princípios gerais do processo tributário, os pressupostos processuais, os atos processuais, o caso julgado, os encargos judiciais, os meios processuais tributários e os recursos, e revogação do Diploma Legislativo n.º 2026, de 10 de Março de 1948, que aprovou o Regulamento do Contencioso das Contribuições e Impostos.

Decreto Presidencial n.º 324/14, de 15 de dezembro de 2014:

Criação da Administração Geral Tributária (AGT), organismo do Estado que resulta da fusão entre a Direção Nacional de Impostos (DNI), o Serviço Nacional das Alfândegas (SNA) e o Projeto Executivo para a Reforma Tributária (PERT), e tem por missão fundamental propor e executar a política tributária do Estado e assegurar o seu

integral cumprimento, administrar os impostos, direitos aduaneiros e demais tributos que lhe sejam atribuídos, bem como estudar, promover, coordenar, executar e avaliar os programas, medidas e ações de política tributária relativas à organização, gestão e aperfeiçoamento do sistema tributário, e aprovação do seu Estatuto Orgânico, que regula as suas atribuições e eficiência, a estrutura orgânica dos serviços centrais, os serviços de apoio técnico, a estrutura orgânica dos serviços regionais tributários e a gestão patrimonial e financeira, e revogação do Decreto Presidencial n.º 14/11, de 10 de Janeiro, que aprovou o Estatuto Orgânico do Serviço Nacional das Alfândegas, do Decreto Presidencial n.º 155/10, de 28 de Julho, que criou o Projeto Executivo para a Reforma Tributária, do Decreto Executivo n.º 75/11, de 12 de Maio, que aprovou o Regulamento Interno da Direção Nacional de Impostos, do Decreto Executivo n.º 130/10, de 16 de Setembro, que aprovou o Regimento do Conselho Tributário Consultivo, e do Decreto Executivo n.º 131/10, de 16 de Setembro, que aprovou o Regulamento Interno da Unidade Técnica Executiva para a Reforma Tributária.

Decreto Presidencial n.º 328/14, de 29 de dezembro de 2014:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), instituto público do setor económico criado para exercer as funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, licenciamento e regulamentação de todas as atividades relacionadas com a Marinha Mercante e Portos, o qual define as suas atribuições e regula a sua organização em geral e em especial e a gestão financeira e patrimonial. Revogação do Decreto n.º 66/07, de 15 de agosto, que aprovou o anterior Estatuto Orgânico.

Decreto Executivo n.º 408/14, de 29 de dezembro de 2014:

Apresentação das normas para elaboração do Inventário dos Bens Públicos, nos termos do Decreto Presidencial n.º 177/10, de 13 de Agosto, de todos os bens móveis, veículos, bens imóveis do domínio público, bens imóveis do domínio privado do Estado e ativos intangíveis adquiridos entre 2004 e 2014 e levantamento de Bens Imóveis titulados e/ou em uso pelo Estado, independentemente do ano de aquisição, de modo a identificar-se o número, a tipologia, a classificação dominial, a situação registral e matricial, a utilização, o estado de conservação e o valor dos imóveis, edifícios e terrenos, quer estejam localizados no território da República de Angola, quer no Exterior.

Revogação do Decreto Executivo n.º 424/13, de 30 de dezembro, que estabeleceu as normas para a elaboração do Inventário dos Bens Patrimoniais Públicos.

Decreto Presidencial n.º 330/14, de 30 de dezembro de 2014:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Conselho Nacional de Carregadores (CNC), serviço criado para exercer as funções de controlo das operações de comércio e transporte marítimo internacionais, bem como a atualização, uniformização e simplificação dos métodos e normas da sua execução o qual define a sua natureza, objecto e atribuições, estabelece a sua organização em geral e em especial, o regime de gestão financeira e patrimonial. Revogação do Decreto Presidencial n.º 6/11 de 6 de janeiro que aprovou o anterior Estatuto Orgânico.

Despacho Presidencial n.º 5/15, de 9 de janeiro de 2015:

Aprovação do Projeto “SIGEPA - Sistema Integrado de Gestão dos Dados das Empresas, Empregos, Profissões e Ativos Laborais” em Angola e da minuta de Contrato de Fornecimento de Serviços Especializados de Equipamentos, Materiais, Formação e Suporte para implementação, apetrechamento e operacionalização do “SIGEPA”, celebrado entre o Ministério da Administração Pública, Trabalho e Segurança Social e a Empresa “*New Cognito Internacional, Limited*”, no valor global de 29.627.628,00 dólares norte-americanos e autorização para o Ministro da Administração Pública, Trabalho e Segurança Social celebrar o contrato com a empresa “*New Cognito Internacional, Limited*”.

Decreto Executivo n.º 24/15, de 29 de janeiro de 2015:

Aprovação do Regulamento de Registo e Licenciamento de empresas que exercem atividades nas áreas de resíduos, tratamento de águas e águas residuais, o qual estabelece a obrigatoriedade de registo das empresas junto da Agência Nacional de Resíduos e o respetivo regime sancionatório.

Decreto Executivo Conjunto n.º 110/15, de 13 de março de 2015:

Aprovação dos princípios referentes às garantias de cargas de interesse público reservadas à “Sécil Marítima, S.A.”, estabelecendo que o Conselho Nacional de Carregadores (CNC), a quem cabe a decisão final em caso de discordância entre a “Sécil Marítima, S.A.” e as entidades abrangidas, é responsável por assegurar que os

procedimentos inerentes às garantias de cargas de interesse público sejam cumpridos aquando da emissão do Certificado de Embarque.

Despacho n.º 125/15, de 14 de abril de 2015:

Criação da Comissão de Avaliação do Concurso Público para a elaboração dos Estudos Complementares do Plano Diretor Nacional do Setor dos Transportes a qual deverá conduzir todo o processo de concurso, proceder à apreciação das candidaturas e propostas e elaborar os respetivos relatórios.

Decreto Presidencial n.º 86/15, de 5 de maio de 2015:

Aprovação do Projeto Empresarial Privado do Consórcio Grandes Moagens de Angola (GMA), o qual implica a realização de um investimento de longo prazo, que inclui a implantação de uma fábrica de moagem de trigo para a produção de farinha, a exploração de silos e infraestruturas de apoio e a descarga de navios com trigo a granel e autoriza a negociação e concessão de um prazo suplementar por parte da Empresa Portuária de Luanda – “Porto de Luanda, E.P.”, de um período de 20 anos de concessão ao terminal de carga geral, para implementação do referido Projeto.

Decreto Presidencial n.º 88/15, de 7 de maio de 2015:

Aprovação da Estratégia Nacional de Desenvolvimento da Estatística em Angola (2015-2025), a qual visa a introdução de mudanças significativas no Sistema Nacional de Estatística nomeadamente, descentralizar e desconcentrar a atividade estatística, reforçar o quadro jurídico, organizacional, operacional e de coordenação do sistema, bem como desenvolver as capacidades técnicas para atenuar as carências de estatísticas oficiais de qualidade.

Decreto Presidencial n.º 91/15, de 11 de maio de 2015:

Aprovação sob o regime contratual do Projeto de Investimento «SOGESTER, S.A. - Sociedade Gestora de Terminais, S.A.», no valor de 21.237.816,00 (vinte e um milhões, duzentos e trinta e sete mil e oitocentos e dezasseis dólares norte-americanos), bem como do Contrato de Investimento, cuja a finalidade visa a prossecução de objetivos económicos e sociais de interesse público, nomeadamente a melhoria do bem-estar das populações, o aumento do emprego e o fomento do empresariado angolano.

Despacho Presidencial n.º 43/15, de 11 de maio de 2015:

Criação da Comissão Nacional para a realização da Conferência Internacional sobre Segurança Marítima e Energética, a qual compete, designadamente, organizar, promover e monitorar a realização da Conferência em todas as suas etapas, elaborar o regimento interno, e o relatório final da Conferência e é coordenada pelo Ministro das Relações Exteriores.

Despacho n.º 154/15, de 20 de maio de 2015:

Indicação de um grupo para integrar o Comité Conjunto criado nos termos do Acordo de Transporte Fluvial Transfronteiriço assinado entre o Executivo da República de Angola e o Governo da República da Zâmbia, coordenado pelo Diretor Geral do Instituto Marítimo e Portuário de Angola, cuja finalidade é coordenar a implementação do referido Acordo, devendo submeter à prévia aprovação do Ministro dos Transportes todas as propostas para as decisões ou recomendações a tomar.

Despacho n.º 155/15, de 20 de maio de 2015:

Indicação de um grupo para integrar o Comité Técnico Misto criado nos termos do Acordo de Transporte Marítimo-Fluvial, assinado entre o Executivo da República de Angola e o Governo da República Democrática do Congo, coordenado pelo Diretor Geral do Instituto Marítimo e Portuário de Angola cuja finalidade é coordenar a implementação do referido Acordo, devendo submeter à prévia aprovação do Ministro dos Transportes todas as decisões ou recomendações a tomar.

Decreto Executivo n.º 401/15, de 8 de junho de 2015:

Determina que as empresas públicas e com domínio público devem proceder à apresentação de Relatório e Contas numa base trimestral, com referência a 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro e remetê-las ao Instituto para o Setor Empresarial Público (ISEP) num prazo não superior a 15 dias a contar da data do final de cada período.

Lei n.º 7/15, de 15 de junho de 2015:

Aprovação da Lei Geral do Trabalho aplicável a todos os trabalhadores que, no território da República de Angola, prestam atividade remunerada por conta de um empregador, no âmbito da organização e sob a autoridade e direção deste tais como nas empresas públicas, mistas, privadas, cooperativas, organizações sociais, organizações

internacionais e nas representações diplomáticas e consulares aplicando-se igualmente aos aprendizes e ao trabalho prestado no estrangeiro por nacionais ou estrangeiros contratados no País ao serviço de empregadores nacionais. Retificação de 2 de outubro de 2015. Revogação da anterior Lei Geral do Trabalho, aprovada pela Lei n.º 2/00, de 11 de fevereiro de 2000.

Lei n.º 14/15, de 11 de agosto de 2015:

Aprovação da Lei do Investimento Privado, que estabelece as bases gerais do investimento privado na República de Angola e define os princípios e o regime de acesso aos incentivos e outras facilidades a conceder pelo Estado a este tipo de investimento, sendo aplicável a investimentos externos de quaisquer montantes e aos investimentos internos cujo montante global corresponda a 50.000,000,00 kwanzas, regulando os princípios e objetivos da Política do Investimento Privado, os setores com obrigatoriedade de parceria e Zonas de Investimento Privado, as operações de investimento, as garantias, direitos e deveres gerais do investidor privado, e estabelecendo os benefícios fiscais, aduaneiros e regime cambial, o regime processual do investimento, o decurso dos projetos de investimento, a constituição e alteração de sociedades e o regime penal. Revogação da anterior Lei do Investimento Privado, aprovada pela Lei n.º 20/11, de 20 de maio.

Decreto Presidencial n.º 164/15, de 20 de agosto de 2015:

Aprovação do Estatuto Orgânico do Instituto para o Setor Empresarial Público (ISEP), órgão da administração indireta do estado, do setor económico, cujo objecto consiste no apoio técnico ao Executivo no tratamento das questões inerentes à atividade do Setor Empresarial Público, o qual define as suas atribuições e regula a sua superintendência, organização em geral e em especial, gestão financeira, patrimonial e pessoal. Revogação do Decreto n.º 37/09, de 13 de agosto, que aprovou o anterior Estatuto.

Decreto Legislativo Presidencial n.º 3/15, de 16 de setembro de 2015:

Aprovação do Regime Jurídico da Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL) e das atividades económicas exercidas no seu interior, em articulação e integração com a atividade de transportes, em regime de complementaridade e intermodalidade do Sistema de Logística Nacional, o qual regula o quadro institucional referente à intervenção pública e à atuação dos particulares e dispõe sobre o tipo de

plataformas, localização e classificação territorial, o acesso, forma de concessão e procedimento para os concursos, expropriação de imóveis necessários à sua implantação, impacto ambiental, licenciamento, regime contratual e sobre as atribuições e competências do órgão regulador competente, o Conselho Nacional de Carregadores (CNC).

Decreto Presidencial n.º 195/15, de 7 de outubro de 2015:

Aprovação do Regulamento da Lei do Mecenato, o qual estabelece os procedimentos relativos ao regime jurídico dos incentivos de natureza fiscal bem como os atos relativos ao registo, candidatura, avaliação e acompanhamento de projetos previstos na Lei, sendo aplicável a todas as pessoas coletivas, públicas ou privadas, com sede ou domicílio em Angola que preencham os requisitos de mecenas ou de beneficiário.

Decreto Legislativo Presidencial n.º 6/15, de 27 de outubro de 2015:

Aprovação do Regime Jurídico das Zonas Económicas Especiais (ZEE), que estabelece as regras gerais aplicáveis à sua criação, organização e funcionamento, aplicando-se aos espaços económicos e geográficos delimitados e reservados pelo Estado para a sua implementação, assim como às entidades públicas, privadas e mistas, nacionais e estrangeiras que aí exerçam ou pretendam exercer atividades empresariais ou da Administração Pública, e disciplinando ainda as infraestruturas, os postos especiais de atendimento, o acesso, as empresas de exploração, o regime laboral especial, o regime migratório, os procedimentos aduaneiros e os incentivos fiscais e aduaneiros, e revogação do Regime Jurídico da Zona Económica Especial Luanda-Bengo, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 49/11, de 9 de Março.

Decreto Presidencial n.º 207/15, de 5 de novembro de 2015:

Aprovação do regime de reintegrações e amortizações aplicáveis aos bens do ativo imobilizado de todas as sociedades e entidades sujeitas ao Imposto Industrial, mesmo que dele isentas, nos termos do Código do Imposto Industrial, aprovado pela Lei n.º 19/14, de 22 de outubro, disciplinando-se os ativos amortizáveis, as amortizações e reintegrações, os limites das taxas e o imobilizado incorpóreo. Revogação da Portaria n.º 755/72, de 26 de outubro, que aprovou a Tabela das Taxas Anuais de Reintegrações e Amortizações.

Decreto Executivo Conjunto n.º 653/15, de 24 de novembro de 2015:

Aprovação do Protocolo de Delegação de Competências do Instituto Nacional de Estatística ao Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística do Ministério dos Transportes, vocacionado para a coordenação e orientação da atividade estatística do setor, o qual regula o seu enquadramento legal e institucional, objecto, obrigações, colaboração técnica e no domínio da cooperação, formação e incumprimento.

Decreto Presidencial n.º 214/15, de 8 de dezembro de 2015:

Aprovação do Plano Nacional Estratégico da Administração do Território (PLANEAT) 2015-2025, o qual oferece uma visão estratégica que reflete os princípios que pautam a atuação do Ministério da Administração do Território (MAT), materializando-se num conjunto de programas para alcançar os objetivos estratégicos delineados para o período e focando-se no enquadramento, no diagnóstico da situação atual, na análise de Benchmarkings, no PLANEAT 2015-2025, que inclui os eixos estratégicos estruturais da descentralização e desenvolvimento, da dinamização e progresso, governo e cidadania, e da modernização e capacitação, nos Fatores críticos e condições necessárias ao sucesso, no modelo de governação, no plano de implementação, no plano de monitorização, no plano de comunicação e no plano de atividades, e incluindo ainda o Estatuto Orgânico do MAT, Departamento Ministerial Auxiliar do Presidente da República, que tem por missão formular, coordenar, executar e avaliar a política do Executivo relativa à Administração Local do Estado, Administração Autárquica, organização e gestão territorial, autoridades e comunidades tradicionais e apoiar a realização dos processos das eleições gerais e locais, o qual define as atribuições do Ministério e regula a sua organização em geral e em especial.

Decreto Presidencial n.º 230-A/15, de 29 de dezembro de 2015:

Alteração aos Decreto Presidencial n.º 177/12, de 14 de Agosto, que aprova o Projeto do novo Porto do Caio, e ao Decreto Presidencial 234/12 que o alterou, nas partes respeitantes à área de concessão e direito de superfície, ao projeto de investimento e regime de incentivos fiscais e às prestações de garantia e atribuindo o estatuto de Zona Franca à área afeta à concessão e implementando uma Zona Económica Especial nas áreas adjacentes ao porto e autoriza o Ministro dos Transportes a assinar a Adenda ao Contrato de acordo com estas alterações.

Decreto Presidencial n.º 28/16, de 27 de janeiro de 2016:

Aprovação do Regulamento da Atividade Marítimo-Turística, o qual é aplicável a todos os seus operadores e às embarcações por eles utilizadas no exercício da atividade em todo o território nacional, bem como aos agentes de navegação e às agências de viagens e turismo envolvidas.

Decreto Presidencial n.º 44/16, de 25 de fevereiro de 2016:

Alteração do Decreto Presidencial n.º 50/14, de 27 de fevereiro, que aprova o Estatuto do Agente de Navegação, na parte concernente aos requisitos e às disposições transitórias.

Decreto Presidencial n.º 78/16, de 14 de abril de 2016:

Aprovação do Regulamento sobre o Pessoal do Mar, o qual tem por objeto estabelecer normas a aplicar ao pessoal do mar, relativas à inscrição marítima e respetiva cédula, aos requisitos de aptidão física, à classificação, categorias e requisitos de acesso e funções a desempenhar, ao embarque e desembarque de marítimos, bem como à formação, certificação e reconhecimento de certificados, aplicando-se a todos os que pretendam exercer, como tripulantes de embarcações ou em atividades afins, a profissão de marítimo, e disciplinando ainda o regime sancionatório. Revoga o Regulamento de Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca, aprovado pelo Decreto n.º 45969, de 15 de outubro de 1964.

Decreto Presidencial n.º 79/16, de 14 de abril de 2016:

Aprovação do Regulamento sobre a Lotação de Segurança de Navios e Embarcações, o qual define as normas aplicáveis ao processo de fixação da lotação de segurança dos navios e embarcações de bandeira nacional angolana e cuja competência cabe ao Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), e fixa o regime sancionatório. Revoga o Regulamento de Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca, aprovado pelo Decreto n.º 45969, de 15 de outubro de 1964.

Decreto Presidencial n.º 85/16, de 19 de abril de 2016:

Aprovação do Regulamento Geral de Pilotagem nos Portos Nacionais, o qual estabelece o regime jurídico geral aplicável à atividade exercida por profissionais de pilotagem nos portos nacionais e nas águas interiores sob jurisdição do Estado Angolano, sendo aplicável ainda a toda a atividade que se destine à assistência técnica aos comandantes das embarcações, nos movimentos de navegação e de manobras nas águas sob jurisdição nacional, exercida por profissionais de pilotagem devidamente habilitados, disciplinando as instalações e equipamentos, a concessão do serviço público, os profissionais da pilotagem, a isenção de pilotagem e o regime sancionatório. Remete à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e respetivas Emendas (SOLAS), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres (Reino Unido) no dia 1 de novembro de 1974. Revogação do Diploma Legislativo n.º 3800, de 13 de fevereiro de 1968, que aprovou o Regulamento geral dos serviços de pilotagem. Remete à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e respetivas Emendas (SOLAS), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres (Reino Unido) no dia 1 de novembro de 1974.

Decreto Presidencial n.º 87/16, de 20 de abril de 2016:

Aprovação do Regulamento do Sistema Nacional Integrado de Controlo do Tráfego Marítimo (SNICTM/VTS), o qual é aplicável a toda a atividade de controlo do tráfego marítimo que se desenvolve nas zonas sob jurisdição nacional, nos portos e águas interiores navegáveis, no quadro geral da segurança marítima e da salvaguarda da vida no mar, definindo as normas aplicáveis à respetiva organização e funcionamento, estabelecendo os órgãos e as suas competências, os critérios e procedimentos de coordenação, as normas sobre o pessoal, bem como os requisitos operacionais e técnicos dos equipamentos e de ajuda afetos a estes serviços, e disciplinando ainda a certificação e o reconhecimento de certificados internacionais estabelecendo, o regime sancionatório e taxas.

Decreto Presidencial n.º 89/16, de 21 de abril de 2016:

Aprovação do Regulamento sobre o Sistema de Busca e Salvamento no Mar, o qual estabelece as regras para o serviço de busca e salvamento de embarcações, navios ou engenhos marítimos e de pessoas em perigo no mar e águas navegáveis interiores sob jurisdição nacional, sendo aplicável a todos os serviços e órgãos públicos responsáveis

pela salvaguarda da vida humana no mar, dentro da área que compreende a Região de Busca e salvamento Marítimo de Angola, e disciplinando ainda as atividades de assistência, reflutuação e salvamento e a cooperação internacional.

Despacho n.º 195/16, de 18 de maio de 2016:

Homologação e publicação da ata de repartição do património imobiliário situado nas Províncias de Luanda e Malanje pertença da antiga “Direção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola”, entre a “Empresa do Caminho-de-Ferro de Luanda, E.P.” e a “Empresa Portuária de Luanda, E.P.”, o qual é transferido para estas, sem sujeição a quaisquer formalidades, com exceção das relativas a atos de registo.

Lei n.º 9/2016, de 16 de junho de 2016:

Aprovação da Lei dos Contratos Públicos, que estabelece o Regime Jurídico da Formação e Execução dos Contratos Públicos, aplicável nomeadamente à formação e execução de contratos de empreitada de obras públicas, locação ou aquisição de bens móveis e de aquisição de serviços celebrados por uma entidade pública contratante, estabelecendo os princípios gerais regentes, as boas práticas de governo societário e as entidades públicas contratantes e disciplinando a ética na formação e execução dos contratos públicos, o órgão responsável pela regulação e supervisão da contratação pública, portal da contratação pública, cadastro e certificação de fornecedores, as impugnações administrativas, os tipos e escolha de procedimentos, a formação do contrato, as centrais de compras, a execução do contrato de empreitada de obras públicas, e a execução dos contratos de locação e aquisição de bens móveis e de aquisição de serviços. Revogação da Lei da Contratação Pública, aprovada pela Lei n.º 20/10, de 7 de setembro. Derrogação da Lei do Património Público, aprovada pela Lei n.º 18/10, de 6 de agosto, na parte respeitante à aquisição onerosa pelo Estado de direitos sobre imóveis, e bem assim do Capítulo referente ao contrato administrativo constante das Normas do Procedimento e da Atividade Administrativa, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 16-A/95, de 15 de dezembro.

Decreto Executivo n.º 302/16, de 30 de junho de 2016:

Aprovação da classificação das Sociedades de Consultorias e de Auditorias Ambientais, que têm por finalidade a elaboração dos Estudos de Impacte Ambiental e a realização de Auditorias Ambientais, em grandes, médias e pequenas empresas, distintas

pelo valor dos projetos e quadro técnico, estabelecendo que para efeito desta classificação é competente o Ministério do Ambiente, devendo ser emitido um certificado de registo.

Resolução n.º 32/16, de 29 de julho de 2016:

Aprovação, para a adesão da República de Angola, da Convenção para a Cooperação em Matéria de Proteção e Desenvolvimento do Meio Marítimo e Litoral da Região da África Ocidental e Central e do Protocolo relativo à Cooperação na Luta Contra a Poluição em casos de Emergência, que têm como objetivo assegurar o desenvolvimento sustentável e favorável ao meio ambiente, e responder às necessidades específicas dessas regiões, relativamente à prevenção e combate da poluição marítima.

Resolução n.º 37/16, de 2 de agosto de 2016:

Aprovação, para ratificação, da Convenção sobre o Trabalho no Sector Pesqueiro, com o objetivo de assegurar que os pescadores tenham condições decentes de trabalho a bordo de embarcações de pesca com relação a exigências mínimas para trabalho a bordo, condições de serviço, acomodação, alimentação, proteção à segurança e saúde operacionais, assistência médica e segurança social.

Decreto Executivo Conjunto n.º 351/16, de 15 de agosto de 2016:

Aprovação do valor máximo anual correspondente à participação do Instituto para o Sector Empresarial Público - ISEP nas fontes de recursos que constituem os seus fundos próprios, fixando o montante máximo em 15% das suas receitas anuais, desde que tal montante não exceda os 5.000.000.000,00 Kwanzas.