



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 90,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — U.E.E., em Luanda. Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa»	ASSINATURAS		O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª séries é de Kz: 75,00 e para a 3.ª série Kz: 95,00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — U. E. E.
	Ano		
	As três séries	Kz: 165 000,00	
	A 1.ª série	Kz: 97 750,00	
	A 2.ª série	Kz: 55 250,00	
	A 3.ª série	Kz: 38 250,00	

IMPrensa NACIONAL-U.E.E.

Rua Henrique de Carvalho n.º 2
Caixa Postal n.º 1306

indicar o seu endereço completo, incluindo a Caixa Postal, a fim de se evitarem atrasos na sua entrega, devolução ou extravio.

CIRCULAR

Observações:

Excelentíssimos Senhores:

Havendo necessidade de se evitarem os inconvenientes que resultam para os nossos serviços do facto das respectivas assinaturas no *Diário da República* não serem feitas com a devida oportunidade.

Para que não haja interrupção no fornecimento do *Diário da República* aos estimados clientes, temos a honra de informá-los que estão abertas a partir desta data até 15 de Dezembro de 2003, as respectivas assinaturas para o ano de 2004 pelo que deverão providenciar a regularização dos seus pagamentos junto dos nossos serviços.

1. Os preços das assinaturas do *Diário da República*, no território nacional passam a ser os seguintes:

- As 3 séries Kz: 300 750,00
- 1.ª série Kz: 185 750,00
- 2.ª série Kz: 96 250,00
- 3.ª série Kz: 75 000,00

- 2. As assinaturas serão feitas apenas no regime anual.
- 3. Aos preços mencionados no n.º 1 acrescer-se-á um valor adicional para portes de correio por via normal das três séries, para todo o ano, no valor de Kz: 55 750,00 que poderá sofrer eventuais alterações em função da flutuação das taxas a praticar pela Empresa Nacional de Correios de Angola, E.P. no ano de 2004. Os clientes que optarem pela recepção das suas assinaturas através do correio deverão

- a) estes preços poderão ser alterados se houver uma desvalorização da moeda nacional, numa proporção superior à base que determinou o seu cálculo.
- b) as assinaturas que forem feitas depois de 15 de Dezembro de 2003 sofrerão um acréscimo de uma taxa correspondente a 15%.
- c) aos organismos do Estado que não regularizem os seus pagamentos até 15 de Dezembro do ano em curso não lhes serão concedidas a crédito as assinaturas do *Diário da República*, para o ano de 2004.
- d) aos Governos Provinciais que fizerem mais de 5 assinaturas das 3 séries faremos um desconto de 45% sobre o valor dos portes de correio.

SUMÁRIO

Assembleia Nacional

Lei n.º 20/03:

De Bases dos Transportes Terrestres. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto na presente lei nomeadamente o Decreto n.º 10 142, de 27 de Fevereiro de 1958, o Decreto n.º 47 043, de 7 de Junho de 1966, Portaria n.º 14 835 de 18 de Fevereiro de 1967, Portaria n.º 14 838 de 18 de Fevereiro de 1967, Decreto n.º 11/81, de 13 de Março, Decreto n.º 10/89, de 22 de Abril e Decreto n.º 54-A/92, de 16 de Setembro.

Ministério das Finanças

Despacho n.º 63/03;

Aprova o quadro de pessoal do Instituto Angolano de Participações do Estado - IAPE

Despacho n.º 64/03;

Determina o encaminhamento das bases informáticas das Unidades Orçamentais sediadas em Luanda para o Gabinete de Informática a fim de serem actualizadas.

Ministério da Energia e Águas

Decreto executivo n.º 41/03;

Aprova o regulamento interno do Centro de Documentação e Informação.

ASSEMBLEIA NACIONALLei n.º 20/03
de 19 de Agosto

O enquadramento legal em matéria de transportes terrestres encontra-se bastante desactualizado e profundamente desajustado à dinâmica do desenvolvimento nacional angolano, pelo que se torna necessário proceder a sua reformulação.

O presente diploma visa estabelecer a base legal dos princípios a observar no âmbito dos transportes terrestres, sistematizando num único instrumento jurídico as disposições legais que passam a constituir os alicerces do sistema de transportes terrestres nacional, ficando assim conformado o núcleo indispensável e conveniente para suportar este importante sector económico, por forma a garantir o seu desenvolvimento de forma segura, coerente e harmoniosa.

Nestes termos, ao abrigo da alínea b) do artigo 88.º da Lei Constitucional, a Assembleia Nacional aprova o seguinte:

LEI DE BASES DOS TRANSPORTES TERRESTRES**CAPÍTULO I****Disposições Gerais****ARTIGO 1.º**

(Sistema de transportes terrestres)

O sistema de transportes terrestres compreende as infra-estruturas e os factores produtivos afectos às deslocações por via terrestre, de pessoas e de mercadorias, no âmbito do território nacional ou que nele tenham parte do percurso, ficando superiormente enquadrado pela presente lei e respectivos diplomas regulamentares.

ARTIGO 2.º

(Objectivos e princípios gerais)

1. A organização e funcionamento do sistema de transportes terrestres tem por objectivos fundamentais contribuir para o desenvolvimento económico nacional e promover o bem-estar da população, designadamente, através:

- a) da adequação permanente da oferta dos serviços de transporte às necessidades das pessoas e dos agentes económicos, sob os aspectos quantitativos e qualitativos;
- b) da progressiva redução dos custos sociais e económicos do transporte.

2. O prosseguimento dos objectivos enunciados no número anterior deve obedecer aos seguintes princípios orientadores:

- a) garantir aos utilizadores do sistema de transportes terrestres a liberdade de escolha do meio de transporte, incluindo o recurso ao transporte particular ou por conta própria;
- b) assegurar aos mesmos, em paridade de condições, a igualdade de tratamento no acesso e fruição do sistema de transportes terrestres;
- c) salvo razões determinadas por reconhecido interesse público, a actividade das empresas produtoras de serviços de transportes, públicas ou privadas, deve desenvolver-se em regime de ampla e sã concorrência, liberdade de estabelecimento e autonomia de gestão;
- d) os poderes públicos devem assegurar às empresas de transporte uma justa igualdade de tratamento, harmonizando, quanto possível, as suas condições concorrenciais de base, sem prejuízo das respectivas diferenças estruturais e das exigências do interesse público;
- e) às empresas que explorem actividades de transporte classificadas de serviço público, podem ser impostas obrigações específicas, relativas à qualidade, quantidade e preço das respectivas prestações, alheias à prossecução dos seus interesses comerciais;
- f) por meio das entidades públicas competentes para o ordenamento dos transportes qualificados de serviço público, o Estado deve compensar os encargos suportados pelas empresas em decorrência das obrigações específicas que a esse título lhes imponha;
- g) os investimentos públicos nas infra-estruturas devem ser objecto de adequado planeamento e coordenação, em ordem a assegurar a sua máxima rentabilidade social.

3. A organização e o funcionamento do sistema de transportes terrestres devem ter em conta, igualmente:

- a) os imperativos de defesa nacional e as respectivas necessidades estratégicas;

- b) as orientações das políticas de ordenamento do território e de desenvolvimento, qualidade de vida e protecção do ambiente;
- c) as necessidades dos demais sectores da actividade económica;
- d) a economicidade do consumo de energia;
- e) as necessidades de segurança da circulação e dos transportes.

4. A organização e o funcionamento do sistema de transportes terrestres devem contribuir de forma adequada à integração das suas redes, de infra-estruturas e de serviços, no sistema nacional de transportes, bem como a nível regional.

5. As obrigações de serviço público referidas nas alíneas e) e f) do n.º 2 deste artigo compreendem a obrigação de explorar, a obrigação de transporte e a obrigação tarifária, sendo justificáveis, somente, nos termos e na medida em que forem indispensáveis para garantir o funcionamento eficaz do sistema, de modo a adequar a oferta à procura existente e às necessidades da colectividade.

ARTIGO 3.º
(Definições e classificações)

Para efeitos da presente lei e respectivos diplomas regulamentares, são adoptadas as definições e classificações constantes dos seguintes números:

1. Quanto à natureza do transporte, entende-se por:

- a) transportes públicos ou por conta de outrem os efectuados por empresas habilitadas a explorar a actividade de prestação de serviços de transportes, com ou sem carácter de regularidade e destinados a satisfazer as necessidades de transporte das pessoas e dos agentes económicos;
- b) transportes particulares ou por conta própria os efectuados por pessoas singulares ou colectivas para satisfação das suas necessidades de transporte, quer resultantes do uso privado do transporte, quer complementares do exercício da sua actividade específica ou principal.

2. Quanto ao objecto da deslocação, os transportes classificam-se em:

- a) transportes de passageiros os que se destinam a satisfazer as necessidades de transporte, individuais ou colectivas das pessoas;
- b) transportes de mercadorias ou de cargas os que se destinam a viabilizar a deslocação de todo e qualquer tipo ou categoria de bem;
- c) transportes mistos os que se destinam a permitir, em simultâneo, a satisfação das necessidades de transporte referidas nas alíneas anteriores.

3. Quanto ao âmbito territorial da deslocação, consideram-se:

- a) transportes internacionais os que implicam travessia de fronteiras e se desenvolvem parcialmente em território nacional;
- b) transportes internos os que se desenvolvem exclusivamente em território nacional, agrupando-se nas seguintes sub-categorias:
 - i) transportes urbanos os que se efectuam dentro dos limites de um centro urbano ou de uma área de transportes urbanos;
 - ii) transportes interurbanos os que se realizam entre diferentes centros urbanos ou áreas de transportes urbanos;
 - iii) transportes intermunicipais os que se realizam entre municípios de uma dada província e não podem ser classificados como transportes urbanos ou interurbanos;
 - iv) transportes interprovinciais os que se efectuam entre municípios de diferentes províncias e não podem ser classificados como transportes urbanos ou interurbanos;
 - v) transportes locais os que se efectuam, exclusivamente no interior de um município e não podem ser classificados como transportes urbanos.

4. Considera-se área de transportes urbanos a qualificada e delimitada por entidade competente, como área de um centro urbano ou de um conjunto de aglomerados urbanos geograficamente contíguos.

ARTIGO 4.º
(Transportes terrestres internacionais)

Os transportes terrestres internacionais ficam sujeitos à legislação especial, bem como às convenções e normas internacionais que vinculam o Estado Angolano.

ARTIGO 5.º
(Estatística do sistema de transportes)

A produção de informação estatística regular sobre o sistema de transportes pode ser imposta aos organismos e empresas que exerçam actividade na área dos transportes terrestres, nos termos da legislação sobre estatística.

ARTIGO 6.º
(Normas jurídicas aplicáveis)

1. O planeamento, financiamento, gestão e controlo das infra-estruturas e da exploração do sistema de transportes terrestres regem-se pela presente lei e respectivos diplomas regulamentares, com salvaguarda dos tratados e convenções internacionais vigentes na ordem interna angolana.

2. Às entidades públicas a quem for atribuída a competência para o ordenamento e controlo dos vários modos e

tipos de transportes terrestres cumpre, nos termos legais e regulamentares:

- a) aprovar regulamentos sobre a construção e gestão das infra-estruturas, sobre a exploração dos serviços de transporte e actividades complementares e auxiliares dos transportes terrestres;
- b) fiscalizar os serviços e operações para assegurar a sua legalidade, efectividade, qualidade e segurança;
- c) aplicar as sanções pela violação da lei e dos regulamentos vigentes, bem como as que vierem a ser definidas nas normas regulamentares da presente lei.

ARTIGO 7.º

(Fiscalização dos transportes terrestres)

1. A fiscalização do cumprimento das normas regulamentares dos transportes terrestres, bem como das suas actividades complementares e auxiliares é orientada ou assegurada pelos organismos e serviços a que tal competência venha a ser atribuída pelos diplomas publicados em execução da presente lei.

2. Os titulares e trabalhadores das empresas e actividades a que se refiram ou apliquem a presente lei e respectivos diplomas regulamentares, bem como quaisquer pessoas a quem os seus preceitos se aplicarem, são obrigados a facultar ao pessoal dos organismos e serviços referidos no número anterior, para efeitos de inspecção, o acesso aos seus veículos, equipamentos e instalações e o exame de quaisquer elementos da sua escrituração e documentação, desde que necessários para a fiscalização do cumprimento da legislação de transportes terrestres.

3. A actividade fiscalizadora a que se referem os números anteriores é exercida por agentes com o estatuto de autoridade pública, podendo solicitar e obter o apoio necessário de quaisquer funcionários ou agentes de todos os organismos e serviços das administrações central, provincial e local, especialmente das forças de segurança e fiscalização de competência geral ou especializada.

4. Em ordem a contribuir para a garantia da prevenção e segurança dos transportes terrestres, deve ser criado um regime obrigatório de inspecções técnicas periódicas, tendo por objecto os veículos automóveis e ferroviários e respectivas infra-estruturas.

ARTIGO 8.º

(Medidas de emergência)

O Governo pode, no âmbito das respectivas competências, promover, garantir, requisitar, proibir, suspender ou limitar, total ou parcialmente, pelo período de tempo estritamente necessário, a realização de certos tipos de serviços de transporte objecto da presente lei quando o justificarem

graves motivos de ordem e saúde públicas, segurança da circulação, preservação do ambiente, abastecimento de energia ou outros interesses públicos.

ARTIGO 9.º

(Prévia consulta do órgão que superintende os transportes)

Em matéria de produção legislativa respeitante à segurança e prevenção rodoviária e à política de protecção ambiental, deve proceder-se à prévia consulta do órgão que superintende os transportes.

ARTIGO 10.º

(Seguro obrigatório)

É obrigatório a contratação de seguros contra terceiros para todos os veículos de transportes terrestres a que se refere o artigo 3.º do presente diploma.

CAPÍTULO II

Transporte Rodoviário

ARTIGO 11.º

(Infra-estruturas da rede rodoviária)

A rede rodoviária nacional é objecto de descrição e caracterização, nos termos da legislação sobre a matéria.

ARTIGO 12.º

(Transportes públicos)

1. Os transportes públicos rodoviários podem ser explorados em regime de transporte regular ou ocasional.

2. São transportes regulares os transportes públicos realizados segundo itinerários, paragens, horários e preços previamente definidos.

3. São transportes ocasionais os transportes públicos realizados sem carácter de regularidade, segundo itinerários e horários que podem ser estabelecidos caso a caso e preços livremente negociados, quer a capacidade global do veículo seja posta à disposição de um só cliente, quer seja posta à disposição de uma pluralidade de clientes que o utilizem e remunerem por fracção da sua capacidade.

4. Os veículos afectos à exploração dos transportes públicos estão sujeitos a licenciamento e devem obedecer aos requisitos técnicos e de identificação estabelecidos em diploma próprio.

ARTIGO 13.º

(Transportes particulares)

É livre o acesso à realização de transportes rodoviários por conta própria, sujeitos apenas a normas a definir em regulamento próprio, no que respeita a:

- a) requisitos técnicos, licenciamento especial quando aplicável e identificação dos veículos;
- b) meios de controlo sobre a natureza particular dos transportes.

ARTIGO 14.º
(Acesso à actividade de transportador)

Têm acesso à actividade de transportador público rodoviário as empresas que:

- a) pertençam a pessoas singulares ou a pessoas colectivas constituídas e reguladas segundo a lei angolana, ou a pessoas que gozem de direito a igualdade de tratamento com os cidadãos angolanos, de acordo com convenções ou normas internacionais que vinculem o Estado de Angola;
- b) reúnam condições de idoneidade, de capacidade financeira e de capacidade profissional, a definir em regulamento próprio;
- c) estejam inscritas no registo nacional de transportadores rodoviários, a criar para o efeito, e sejam possuidoras do respectivo título ou títulos.

ARTIGO 15.º
(Exploração de transportes públicos urbanos regulares de passageiros)

Os transportes públicos urbanos regulares de passageiros são um serviço público a ser explorado em regime de concessão ou de prestação de serviços, por empresas públicas ou empresas transportadoras privadas devidamente habilitadas, nos termos do artigo anterior e seleccionadas por intermédio de concurso público.

ARTIGO 16.º
(Exploração de outros transportes regulares de passageiros)

1. Os restantes transportes regulares de passageiros são explorados por livre iniciativa e por conta e risco de empresas transportadoras devidamente habilitadas, nos termos a definir em regulamento próprio, segundo o regime de autorização por cada itinerário ou linha, a conceder por entidade competente.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, sempre que as entidades competentes considerem haver necessidades da procura de transporte regular interurbano de passageiros não satisfeitas através das linhas da iniciativa das empresas transportadoras, podem pôr a concurso a concessão ou a exploração em regime de prestação de serviço dos itinerários ou das linhas que convenha estabelecer, qualificando-os de serviço público.

3. A outorga das autorizações referidas no n.º 1 deste artigo pode ser recusada ou cancelada com fundamento na falta, originária ou superveniente, dos requisitos de acesso à actividade pelas empresas requerentes, bem como se as condições constantes do respectivo programa de exploração forem susceptíveis de:

- a) perturbarem gravemente a organização do mercado de transportes regulares;
- b) afectarem a exploração dos transportes urbanos e locais na respectiva zona de influência;

- c) configurarem concorrência desleal a outras empresas transportadoras já em operação.

ARTIGO 17.º
(Exploração de transportes ocasionais de passageiros)

1. O regime de exploração de transportes ocasionais de passageiros, a ser contemplado em regulamento próprio, deve prever a distinção entre duas alternativas de transporte, nomeadamente, em veículos ligeiros e em veículos pesados e a possibilidade de afectação dos respectivos veículos a áreas ou locais geograficamente definidos.

2. A atribuição de licenças para veículos ligeiros e pesados destinados a transportes ocasionais de passageiros compete às entidades que vierem a ser definidas em regulamento próprio.

ARTIGO 18.º
(Transportes destinados a viagens turísticas colectivas)

1. O transporte de passageiros especificamente destinado à realização de viagens turísticas colectivas é considerado transporte ocasional e pode ser objecto de regulamento a definir em diploma específico e no referente a:

- a) condições de acesso à sua organização e realização, incluindo a satisfação dos requisitos de acesso à profissão fixados nos termos do artigo 14.º da presente lei;
- b) sujeição dos veículos a eles destinados a licenciamento e a especiais requisitos técnicos e de identificação;
- c) condições específicas da sua exploração por forma a assegurar a sua afectação às necessidades da actividade turística.

2. Considera-se viagem turística colectiva um complexo de serviço que não se circunscreve à mera prestação de transporte e cobre uma totalidade convencional de necessidades dos turistas que a ela adiram, mediante um preço global previo e individualmente fixado.

ARTIGO 19.º
(Exploração dos transportes públicos de mercadorias)

1. O regime de exploração dos transportes públicos de mercadorias, a publicar em regulamento próprio, deve salvaguardar a existência de segurança e concorrência dos transportes.

2. Para efeitos do disposto no número anterior podem ser estabelecidos condicionamentos geográficos ou limitações quantitativas de acesso ao mercado.

3. O transporte de mercadorias que se revista de especial perigosidade ou tecnologia deve ser objecto de regulamento próprio.

ARTIGO 20.º
(Tarifas e preços)

1. As tarifas dos transportes urbanos rodoviários regulares de passageiros, explorados em regime de serviço

público são negociadas pelas respectivas autoridades concedentes, ouvida a autoridade competente em matéria de preços.

2. Os preços dos restantes transportes públicos regulares são, nos termos da legislação em vigor, fixados livremente pelas empresas transportadoras, tendo em conta os seus custos de produção e a situação do mercado de transportes.

3. Pode o Governo, caso a necessidade de salvaguardar a organização do mercado de transportes o justifique, tomar medidas de contenção da distorção de preços no mercado dos transportes rodoviários públicos regulares de passageiros referidos nos números anteriores.

4. As tarifas dos transportes públicos ocasionais de passageiros em veículos ligeiros são definidas nos termos de regulamento próprio.

5. Os preços dos restantes transportes públicos ocasionais, de passageiros e de mercadorias, são contratados entre as empresas transportadoras e os respectivos clientes.

6. Os preços, as tarifas e as condições de transporte predefinidos e em vigor a cada momento, devem ser publicados e adequadamente divulgados.

CAPÍTULO III Transporte Ferroviário

ARTIGO 21.º (Infra-estruturas da rede ferroviária nacional)

1. A rede ferroviária nacional que integra o domínio público do Estado é constituída pela rede principal e pela rede complementar.

2. A rede principal é composta:

- a) pelas linhas, troços de linha ou ramais basicamente destinadas ao transporte de grandes volumes de tráfego de passageiros deslocando-se diariamente entre os locais de residência e os locais de trabalho;
- b) pelas linhas vocacionadas para a prestação de serviços de transportes de passageiros e de mercadorias, nacionais e internacionais, de longo curso, grande velocidade e de qualidade.

3. A rede complementar é composta pelas linhas, troços de linha e ramais da rede ferroviária nacional, não incluídas na rede principal.

4. A rede ferroviária nacional deve ser objecto de permanente actualização no âmbito da política geral de transportes, tendo em conta a procura actual e potencial do transporte ferroviário, o progresso técnico, tecnológico e os interesses das zonas geográficas servidas, mediante:

- a) a construção de novas linhas, troços de linha, ramais e variantes aos traçados existentes;
- b) a modernização das linhas e ramais e demais instalações e equipamentos em serviço;
- c) a desclassificação ou desactivação de linhas, troços de linha e ramais, nos termos do artigo 23.º

5. A execução das medidas de actualização da rede ferroviária nacional referidas no número anterior deve basear-se em estudos técnicos, económicos, financeiros e de impacto ambiental adequados, que devem ter em conta a evolução previsível das necessidades de transporte de passageiros e de mercadorias e a forma de lhes dar satisfação, numa óptica multimodal, com o custo mínimo para a colectividade, nos termos do artigo 23.º

ARTIGO 22.º (Construção, conservação e fiscalização de infra-estruturas)

1. A construção de novas linhas, troços de linha, ramais e variantes a integrar na rede ferroviária nacional, bem como a conservação e fiscalização destas e das infra-estruturas existentes, podem ser feitas pelo Estado ou por entidade diversa, actuando por sua concessão, delegação ou prestação de serviços.

2. A integração na rede ferroviária nacional de novas linhas, troços de linha, ramais e variantes faz-se por decreto do Governo, sob proposta do órgão que superintende os transportes.

3. O Estado deve compensar a entidade referida no n.º 1 deste artigo pela totalidade dos encargos de construção, conservação e fiscalização de infra-estruturas, de harmonia com as normas a aprovar pelo Governo.

ARTIGO 23.º (Desclassificação de linhas, troços de linha e ramais)

1. São desclassificados da rede ferroviária nacional as linhas, troços de linha e ramais relativamente aos quais se conclua, com base nos estudos referidos no n.º 5 do artigo 21.º da presente lei, que:

- a) os tráfegos actuais e potenciais não atingem os valores mínimos social e economicamente justificativos da manutenção do serviço público ferroviário;
- b) as necessidades de transporte público respectivas podem ser satisfeitas em condições mais económicas para a colectividade, por outros meios;
- c) a desclassificação da linha, troço de linha ou ramal, tida em conta a sua articulação com a rede ferroviária nacional, não pode inviabilizar soluções necessárias à continuidade ou adequação do serviço nesta prestado;
- d) não são comportáveis os eventuais investimentos necessários à modernização do serviço e à segurança da circulação.

2. Compete à concessionária ou concessionárias da exploração ferroviária, no âmbito das respectivas concessões, atribuídas segundo o disposto no artigo seguinte, propor a desclassificação das linhas, troços de linha e ramais, justificando-a, nos termos do número anterior.

3. A desclassificação de linhas, troços de linha ou ramais é, em cada caso, declarada por decreto do Governo, sob proposta do órgão que superintende os transportes.

4. A declaração de desclassificação implica a cessação definitiva da exploração do serviço público de transporte ferroviário previsto no n.º 1 do artigo seguinte, no prazo definido no decreto do Governo que a aprovar.

5. A declaração de desclassificação deve definir o destino a dar aos terrenos, imóveis e equipamentos da linha, troço de linha ou ramal desclassificados, bem como os prazos de eventual extinção dos condicionamentos, designadamente servidões, determinados pela sua existência.

ARTIGO 24.º

(Exploração do transporte ferroviário)

1. A organização e exploração dos transportes na rede ferroviária nacional constitui um serviço público, a assegurar em regime de concessão, delegação ou prestação de serviços, podendo abranger a totalidade ou parte das linhas que integram a rede.

2. O regime de exploração do serviço público de transporte ferroviário deve obedecer aos seguintes princípios:

- a) as obrigações de serviço público impostas às concessionárias e as que impendem sobre as demais empresas transportadoras devem ter em conta a necessidade de harmonização das condições de concorrência;
- b) a exploração ferroviária deve concentrar-se, preferencialmente, nos tipos de serviço que constituam a vocação económica do caminho de ferro e nos itinerários cujo tráfego real ou potencial justifique a sua utilização sem prejuízo das exigências do serviço público de transporte;
- c) a fixação das tarifas deve ter em conta os custos de produção da concessionária e a situação do mercado de transportes, sendo estabelecidas pelas concessionárias, com excepção daquelas que o Governo entenda dever fixar;
- d) o Estado deve atribuir indemnizações compensatórias às concessionárias na medida em que estas, por imposição do interesse público e justiça social, sejam obrigadas a manter equipamentos ou prestar serviços em condições ou a preços incompatíveis com uma gestão comercial equilibrada ou suportar encargos anormais a que não estejam sujeitas as demais empresas transportadoras;
- e) a fim de integrar a exploração ferroviária no sistema de transportes deve ser estimulado e facilitado

tado pelos poderes públicos o estabelecimento de formas de coordenação técnica e funcional do transporte ferroviário com os outros modos de transporte.

CAPÍTULO IV

Outros Meios de Transporte e Actividades

ARTIGO 25.º

(Outros meios de transporte)

1. Na ausência de regulamentação específica os transportes terrestres com características técnicas especiais são regulados, no que lhes for aplicável, pelas normas da presente Lei de Base, nomeadamente os Capítulos II e III e pelos respectivos diplomas regulamentares.

2. Os transportes fluviais devem ser regulamentados em diploma específico.

ARTIGO 26.º

(Actividades auxiliares e complementares dos transportes terrestres)

1. As actividades auxiliares e complementares dos transportes terrestres devem ser especificamente regulamentadas, tendo em vista assegurar a eficácia da sua coordenação com as actividades transportadoras e a harmonização, organização e funcionamento eficaz dos respectivos mercados.

2. Consideram-se actividades auxiliares e complementares dos transportes terrestres, as seguintes:

- a) agência de transportes;
- b) actividade transitária;
- c) aluguer de veículos automóveis de passageiros e de carga, sem condutor;
- d) grupagem de cargas;
- e) terminal de grupagem de cargas;
- f) recepção, armazenagem e distribuição de mercadorias;
- g) importação, comércio e assistência técnica a equipamentos de transportes terrestres;
- h) oficinas e instalações afins;
- i) ensino de condução-auto;
- j) inspecção técnica de veículos terrestres.

3. Em matéria de acesso às respectivas actividades referidas no número anterior ficam sujeitas aos princípios consagrados no artigo 14.º da presente lei.

CAPÍTULO V

Disposições Finais e Transitórias

ARTIGO 27.º

(Coordenação técnica)

As autoridades competentes e as empresas transportadoras devem, no âmbito das suas atribuições, promover a coordenação técnica e funcional dos transportes terrestres e destes com os não terrestres, designadamente, através:

- a) da localização dos terminais e pontos de paragem dos transportes públicos e estacionamento dos veículos, de modo a proporcionarem maior economia, eficácia, rapidez, segurança e comodidade dos enlaces e correspondências entre modos de transporte;
- b) da concepção e construção de centros de coordenação e de abrigos para passageiros, bem como de centros de armazenamento e triagem de mercadorias que estabeleçam adequada localização dos serviços nos terminais e paragens dos transportes públicos;
- c) da complementaridade técnica dos veículos e demais equipamentos afectos à exploração dos serviços de transporte;
- d) da adequada ponderação da função de transportes no planeamento da implantação de áreas ou projectos industriais, designadamente os promovidos por empresas públicas, participadas ou apoiados pelo Estado ou por outras entidades públicas.

ARTIGO 28.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões suscitadas pela interpretação e aplicação do disposto na presente lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 29.º
(Revogações)

1. Fica revogada toda a legislação que contrarie o disposto na presente lei, nomeadamente, os seguintes diplomas:

- a) Decreto n.º 10 142, de 27 de Fevereiro de 1958;
b) Decreto n.º 47 043, de 7 de Junho de 1966;
c) Portaria n.º 14 835, de 18 de Fevereiro de 1967;
d) Portaria n.º 14 838, de 18 de Fevereiro de 1967;
e) Decreto n.º 11/81, de 13 de Março;
f) Decreto n.º 10/89, de 22 de Abril;
g) Decreto n.º 54-A/92, de 16 de Setembro.

2. A revogação a que se refere as alíneas a) a g) do número anterior produzirá efeitos somente nas datas de entrada em vigor dos diplomas regulamentares desta lei, onde venham a ser contempladas as correspondentes matérias.

ARTIGO 30.º
(Regulamentação e entrada em vigor)

1. No prazo de um ano, a contar da publicação da presente lei, devem ser aprovados e publicados os diplomas regulamentares necessários à sua execução, nos quais

devem ficar previstos adequados regimes de transição, designadamente no que respeita à salvaguarda dos direitos e interesses criados na vigência da legislação anterior.

2. A presente lei entra em vigor na data da sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 28 de Fevereiro de 2003.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Roberto António Vítor Francisco de Almeida*.

Promulgada aos 27 de Março de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, *JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS*

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Despacho n.º 63/03

de 19 de Agosto

Havendo necessidade de aprovar o quadro de pessoal do Instituto Angolano de Participações do Estado (I.A.P.E.), em ordem a permitir o seu regular funcionamento.

Nos termos do n.º 3 do artigo 114.º da Lei Constitucional, da alínea c) do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 4/98, de 30 de Janeiro, que aprova o estatuto orgânico do Ministério das Finanças e alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto n.º 11-C/96, de 12 de Abril, que aprova o estatuto orgânico do I.A.P.E., determino:

1.º — É aprovado o quadro de pessoal do Instituto Angolano de Participações do Estado - I.A.P.E. constante do mapa em anexo, fazendo parte integrante do presente diploma.

2.º — As dúvidas que resultarem da aplicação e interpretação do presente diploma serão resolvidas por despacho do Ministro das Finanças.

3.º — O presente despacho entra imediatamente em vigor.

Publique-se.

Luanda, aos 6 de Agosto de 2003.

O Ministro, *José Pedro de Morais Júnior*.