



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA**Preço deste número — Kz: 160,00**

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — E. P., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa»	ASSINATURAS		O preço de cada linha publicada nos <i>Diários da República</i> 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 — E. P.
		Ano	
	As três séries	Kz: 400 275,00	
	A 1.ª série	Kz: 236 250,00	
	A 2.ª série	Kz: 123 500,00	
	A 3.ª série	Kz: 95 700,00	

SUMÁRIO

Presidente da República

Decreto presidencial n.º 145/10:

Autoriza a substituição do investidor externo Consórcio BGGG Group Ventures 1, LP, pelo investidor externo Camargo Corrêa Escom Cement, B.V. no contrato de investimento «Palanca Cimentos, S.A.».

Decreto presidencial n.º 146/10:

Autoriza a Agência Nacional para o Investimento Privado — ANIP a decidir, nos termos do n.º 2, do artigo 67.º, da Lei n.º 11/03, de 13 de Maio, sobre a submissão do projecto de investimento «Kwanda Suporte Logístico», do regime da Lei n.º 15/94, de 23 de Setembro, para o regime da Lei n.º 11/03, de 13 de Maio.

Decreto presidencial n.º 147/10:

Regula o regime jurídico dos bens do domínio público ferroviário. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto no presente diploma.

Decreto presidencial n.º 148/10:

Estabelece o procedimento de regularização da situação jurídica do património imobiliário do Estado.

Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação

Despacho n.º 61/10:

Extingue o Grupo Técnico de Gestão destinado a coordenar e acompanhar a execução do projecto I.TELNET.

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

**Decreto presidencial n.º 145/10
de 20 de Julho**

Considerando que no âmbito dos esforços para o desenvolvimento do País o Executivo da República de Angola está empenhado em promover projectos de investimentos que visam a prossecução de objectivos económicos e sociais de interesse público, nomeadamente a melhoria do bem-estar das populações, da indústria nacional, visando a substituição gradual das importações, o aumento do emprego, bem como o fomento do empresariado angolano;

Em virtude da entidade de direito angolano «Grupo Gema, S. A.» na qualidade de promotor do projecto de investimento denominado «Palanca Cimentos S. A.», ter solicitado a substituição do investidor externo «BGGG Group Ventures 1, LP» do projecto, aprovado pelo Conselho de Ministros, através da Resolução n.º 35/07, de 2 de Maio, pela sociedade «CCEC — Camargo Corrêa Escom Cement B.V.», pelo mesmo revelar falta de capacidade técnica e financeira para a sua implementação.

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea d) do artigo 120.º e do n.º 1 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

Artigo 1.º — É autorizada a substituição do investidor externo Consórcio BGGG Group Ventures 1, LP, pelo investidor externo Camargo Corrêa Escom Cement, B.V. no contrato de investimento «Palanca Cimentos, S.A.».

Art. 2.º — São aprovadas as alterações efectuadas ao Contrato de Investimento do Projecto «Palanca Cimentos, S. A.», sob regime contratual, bem como a Adenda que passa a ser parte integrante do Contrato.

Art. 3.º — As alterações consubstanciam-se nas seguintes cláusulas:

- 1.ª (Natureza e Objecto do Contrato de Investimento);
- 4.ª ponto 4 (Operações de Investimento);
- 5.ª (Montante de Investimento);
- 6.ª (Forma de Realização e Financiamento do Investimento);
- 7.ª (Programa de Implementação e Desenvolvimento do Projecto de Investimento).

Art. 4.º — O presente decreto presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 21 de Maio de 2010.

Publique-se.

Luanda, aos 1 de Julho de 2010.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

Decreto presidencial n.º 146/10
de 20 de Julho

Tendo em conta que, no âmbito da Lei n.º 15/94, de 23 de Setembro, a sociedade «Kwanda Suporte Logístico, Limitada», pessoa colectiva de direito angolano, entidade residente cambial, com sede social em Luanda-Angola, desenvolveu com êxito, nos termos autorizados e constantes do Certificado de Aprovação, emitido pelo então Instituto de Investimento Privado, IIE — o projecto de investimento denominado «Kwanda Suporte Logístico»;

Considerando o valor e características do referido projecto, bem como o facto do mesmo ter correspondido aos objectivos socioeconómicos preconizados, e atendendo aos factores de mercado, por ter sido proposto um aumento de investimento com impactos favoráveis na manutenção e desenvolvimento dos objectivos económicos e sociais do projecto, em níveis superiores a USD 5 000 000,00.

O Presidente da República decreta, nos termos das alíneas *b)* e *d)*, do artigo 120.º e dos n.ºs 1 e 4 do artigo 125.º, da Constituição da República de Angola, o seguinte:

Artigo 1.º — É autorizada a Agência Nacional para o Investimento Privado — ANIP a decidir, nos termos do n.º 2 do artigo 67.º, da Lei n.º 11/03, de 13 de Maio, sobre a submissão do projecto de investimento «Kwanda Suporte Logístico», do regime da Lei n.º 15/94, de 23 de Setembro, para o regime da Lei n.º 11/03, de 13 de Maio.

Art. 2.º — A luz do estabelecido no n.º 2, do artigo 58.º da Lei n.º 11/03, de 13 de Maio, a ANIP — Agência Nacional para o Investimento Privado deve aprovar o aumento de investimento do projecto «Kwanda Suporte Logístico», no valor de USD 35 982 320,00.

Art. 3.º — A Agência Nacional para o Investimento Privado — ANIP deve, em conformidade com o estabelecido na Lei n.º 17/03, de 25 de Julho, apreciar o quadro de incentivos para o projecto de aumento de investimento.

Art. 4.º — O presente decreto presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 21 de Maio de 2010.

Publique-se.

Luanda, aos 1 de Julho de 2010.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

Decreto presidencial n.º 147/10
de 20 de Julho

O artigo 21.º, da Lei n.º 20/03, de 19 de Agosto, estabelece que a rede ferroviária nacional integra o domínio público do Estado;

Considerando a necessidade de se regular o regime jurídico dos bens do domínio público ferroviário com vista a obter-se, por um lado, a melhor utilização social possível destes bens e, por outro, uma maior clarificação dos bens que o integram, uma maior racionalização da sua gestão, uma maior segurança para os utilizadores do caminho-de-ferro e para a população em geral, assim como o possível melhor aproveitamento do seu potencial de geração de recursos financeiros destinados a investimentos na melhoria das infra-estruturas;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea *l)*, do artigo 120.º e do n.º 3, do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte.

CAPÍTULO I
Domínio Público Ferroviário

ARTIGO 1.º
(Domínio público ferroviário)

1. Integram o domínio público ferroviário os bens pertencentes à infra-estrutura ferroviária, designadamente:

- a) as linhas férreas e ramais que constituem a rede ferroviária nacional;
- b) as linhas férreas e os ramais que tenham sido desclassificados da rede ferroviária nacional e que não tenham sido objecto de desafecção, de permuta ou de transferência dominial nos termos do presente diploma;
- c) todas as outras linhas férreas ou ramais que devam ser considerados como rede ferroviária de interesse nacional, ainda que não formalmente integrados nesta;
- d) os edifícios das estações e apeadeiros;
- e) as dependências afectas às infra-estruturas e as destinadas à exploração comercial do serviço de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias;
- f) as oficinas e equipamentos afectos à construção, à manutenção e à exploração das instalações fixas e do material circulante;
- g) os imóveis destinados ao funcionamento dos serviços e ao alojamento do pessoal ferroviário;
- h) os armazéns e parques de recolha de materiais e os reservatórios de combustível.

2. Fazem parte do domínio público ferroviário:

- a) a universalidade dos bens que constituem o estabelecimento industrial ou comercial afecto ao funcionamento e à exploração do serviço público ferroviário, nos termos do artigo 2.º;
- b) os equipamentos fixos, ainda que não integrados na infra-estrutura, necessários à circulação ferroviária e os equipamentos de sinalização, de controlo da circulação e de telecomunicações;
- c) os bens que tenham sido desclassificados nos termos do n.º 4, do artigo 6.º, do presente diploma;
- d) as servidões de linha férrea constituídas para permitir a implantação das infra-estruturas ferroviárias necessárias à circulação dos transportes ferroviários no solo, no subsolo e no espaço aéreo de quaisquer terrenos públicos ou privados;
- e) as servidões e restrições ao direito dos prédios confinantes com o caminho-de-ferro ou seus vizinhos;
- f) os demais bens que a lei qualifique como tal.

3. A delimitação do domínio público ferroviário está sujeita às regras previstas no capítulo II, do presente diploma.

4. O disposto no presente diploma não implica a alteração da natureza dominial de bens que, à data da sua entrada em vigor, estejam comprovadamente integrados noutros domínios públicos ou no domínio privado das empresas concessionárias de serviço público.

ARTIGO 2.º

(Estabelecimento industrial ou comercial)

1. O estabelecimento industrial ou comercial afecto ao serviço público ferroviário compreende, de um modo geral, todos os equipamentos e materiais utilizados na gestão das infra-estruturas e na exploração dos serviços de transportes ferroviários de passageiros e de mercadorias.

2. Não estão sujeitos ao regime do domínio público os bens do estabelecimento industrial e comercial, propriedade do gestor da infra-estrutura ou dos operadores do transporte e que não estejam aplicados ao funcionamento do serviço ferroviário em geral.

3. Os bens que tenham natureza instrumental, fungível ou consumível, ainda que utilizados no serviço ferroviário, não se subordinam ao regime do domínio público;

4. O material circulante não está sujeito ao regime do domínio público, excepto quando expressamente declarado nos respectivos contratos de concessão.

5. Os bens que, nos termos do artigo 1.º e dos números anteriores, não se devem considerar integrados no domínio público ferroviário, estão sujeitos ao comércio privado.

ARTIGO 3.º

(Bens do domínio público ferroviário e regime de concessão)

1. Em caso de concessão da exploração do serviço público ferroviário, ou de parte dele, o regime dominial mantém-se em relação aos bens de estabelecimento industrial ou comercial cuja utilização tenha sido cedida ao concessionário e que devem reverter para o concedente, logo que cesse a concessão.

2. O mesmo se aplica a todos os bens do concessionário utilizados na concessão que se devem considerar como do domínio público ferroviário, nos termos do presente diploma.

ARTIGO 4.º

(Servidões de linha férrea)

1. As servidões de linha férrea destinadas à instalação da via e respectivas obras de suporte têm natureza de direitos reais públicos sobre bens alheios.

2. As servidões referidas no número anterior podem ser constituídas:

- a) por diploma do Executivo, após audição do proprietário interessado, conferindo-lhe a indemnização pelos prejuízos que sofrer, calculada nos termos da legislação sobre expropriações por utilidade pública;
- b) por acordo, formalizado em escritura pública entre a entidade gestora da infra-estrutura e o proprietário do prédio a onerar;
- c) por usucapião, por decurso do prazo de 10 anos após a realização da obra.

3. Verificado o encerramento definitivo da linha ou dos troços de linha referidos nas alíneas *a)*, *b)* e *c)*, do n.º 1, do artigo 1.º, o proprietário do prédio onerado tem o direito de exigir a demolição das obras existentes.

ARTIGO 5.º

(Servidões sobre prédios confinantes ou vizinhos)

Os proprietários dos prédios confinantes ou vizinhos do caminho-de-ferro estão sujeitos às servidões e restrições previstas neste diploma e demais legislação em vigor.

ARTIGO 6.º

(Titularidade do domínio ferroviário)

1. Os bens do domínio público ferroviário referidos no presente diploma, pertencem ao domínio público do Estado.

2. A gestão dos bens do domínio público não abrangidos no número anterior é confiada à entidade gestora da infra-estrutura ou operador do transporte público ferroviário a que estiverem afectos, incluindo os que por si tenham sido construídos ou adquiridos para afectação ao serviço ferroviário.

3. Os bens cedidos pelo Estado, a título não definitivo, à entidade gestora da infra-estrutura, ou ao operador do transporte público ferroviário, para serem aplicados na exploração da actividade, pertencem ao domínio público do Estado.

4. Em caso de desclassificação de linha ou ramal e se no diploma que opera a desclassificação não for previsto outro destino a dar aos bens afectos, consideram-se estes integrados, à data da desclassificação, no estabelecimento industrial ou comercial da entidade gestora da infra-estrutura.

ARTIGO 7.º

(Utilização de terrenos do Estado)

Por despacho conjunto dos Ministros dos Transportes, das Finanças e das áreas do ambiente e do ordenamento do território, a entidade gestora das infra-estruturas ou os operadores do transporte podem utilizar, nas condições estabelecidas, terrenos do Estado para o serviço da exploração ferroviária.

ARTIGO 8.º

(Desvios de caminhos e de cursos de água)

A entidade gestora da infra-estrutura pode, por diploma do Executivo, desviar cursos de água ou alterar a direcção de caminhos para a construção de novas linhas ou ramais, modificação ou conservação dos existentes.

ARTIGO 9.º

(Obrigações)

1. Compete à entidade gestora da infra-estrutura ou ao operador do serviço de transporte ferroviário assegurar a gestão, a exploração, a segurança e a vigilância dos bens que integram o domínio público ferroviário à sua guarda.

2. Compete a estas entidades providenciar a limpeza dessas vias e de uma faixa lateral confinante, nos termos gerais.

CAPÍTULO II

Delimitação do Domínio Público Ferroviário

ARTIGO 10.º

(Limites da faixa ferroviária)

1. Quando outra delimitação não for estabelecida ou não resultar da natureza do suporte da via, considera-se que a área de implantação das linhas férreas é constituída pelas faixas de terreno demarcadas através das arestas superiores das áreas escavadas, ou das arestas inferiores do talude dos aterros em que os carris se encontram colocados, ou, na falta destes pontos de referência, por linhas traçadas a 1,5m da aresta exterior dos carris externos da via.

2. O espaço aéreo e o subsolo correspondentes aos terrenos incorporados nas linhas férreas integram o domínio público ferroviário.

3. As áreas do domínio público ferroviário, no espaço aéreo e no subsolo, não abrangidas pelo número anterior, integram o estabelecimento industrial e comercial da empresa a que pertençam.

4. Nas pontes e túneis atravessados por linhas férreas, consideram-se integradas no domínio público do Estado a obra de suporte da infra-estrutura ferroviária e a parte do solo ou subsolo necessária à sua implantação e segurança.

5. O disposto nos números anteriores é aplicável, com as necessárias adaptações, à fixação dos limites verticais das servidões da linha férrea.

ARTIGO 11.º

(Delimitação)

Se a faixa pertencente ao caminho-de-ferro não estiver delimitada, o proprietário confinante pode requerer à entidade gestora da infra-estrutura a delimitação do seu terreno, lavrando-se o respectivo auto, que será assinado pelo legal representante daquela entidade e pelo proprietário confinante, ou seu representante e por duas testemunhas.

ARTIGO 12.º

(Desacordo na delimitação)

1. Quando não for possível chegar a acordo quanto aos limites em causa, a delimitação deve ser obtida por decisão de três peritos, um nomeado pelo proprietário confinante, outro pela entidade gestora da infra-estrutura e o terceiro escolhido por acordo dos árbitros designados pelas partes, e deve constar de auto assinado pelos três.

2. O disposto no número anterior não prejudica o eventual recurso a meios judiciais adequados, por qualquer das partes.

CAPÍTULO III

**Servidões sobre Prédios Confinantes ou Vizinhos
ao Domínio Público Ferroviário**

ARTIGO 13.º

(Obrigações gerais)

1. O proprietário confinante ou vizinho de bens do domínio público ferroviário está obrigado a abster-se de realizar obras, exercer actividades ou praticar actos que possam fazer perigar a segurança da circulação ferroviária e/ou da infra-estrutura ferroviária.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o proprietário pode requerer ao Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola (INCFa) a redução das obrigações que lhe são impostas, a qual pode ser concedida desde que não ponha em causa a segurança do sistema ferroviário.

3. A autorização prevista no número anterior depende de parecer prévio da entidade gestora da infra-estrutura.

ARTIGO 14.º

(Zona «non aedificandi»)

1. Nos prédios confinantes ou vizinhos das linhas férreas ou ramais, ou de outras instalações ferroviárias em relação às quais se justifique a aplicação do presente regime, é proibido:

- a) fazer construções, edificações, aterros, depósitos de materiais ou plantação de árvores à distância inferior a 10 metros, sem prejuízo do disposto no n.º 2, do presente artigo;
- b) fazer escavações, qualquer que seja a profundidade, a menos de 5 metros da linha férrea, sem prejuízo do disposto no n.º 3, do presente artigo.

2. Quando se verifique que a altura das construções, edificações, aterros, depósitos de terras ou árvores é superior, real ou potencialmente a 10 metros, a distância a salvar guardar deve ser igual à soma da altura, real ou potencial, com o limite da alínea a), do n.º 1, do presente artigo.

3. Quando a linha férrea estiver assente em aterro, a escavação não pode ocorrer senão a uma distância equivalente a uma vez e meia à altura do aterro.

4. Em qualquer caso, quando a profundidade das escavações ultrapasse os 5 metros de profundidade, a distância a salvar guardar deve ser igual à soma da profundidade com o limite da alínea b) do n.º 1 do presente artigo.

5. Os limites dos n.ºs 1, 2 e 3 podem ser alterados quando da construção, ou remodelação da infra-estrutura, por despacho do Ministro dos Transportes, precedido do parecer do Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola — INCFa, por solicitação da entidade gestora da infra-estrutura, por razões de segurança do sistema ferroviário.

ARTIGO 15.º

(Proibições de actividade)

1. É ainda proibido, nos casos previstos no n.º 1, do artigo anterior:

- a) utilizar elementos luminosos ou reflectores que, pela sua cor, natureza ou intensidade, possam prejudicar ou dificultar a observação da sinalização ferroviária ou da própria via ou ainda assemelhar-se a esta de tal forma que possam produzir perigo para a circulação ferroviária;
- b) exercer, nas proximidades da linha férrea, qualquer actividade que possa provocar perturbações à circulação dos comboios, tais como actividades que provoquem fumos, gases tóxicos ou que impliquem perigo de incêndio ou de explosão;
- c) proceder ao represamento de águas dos sistemas de drenagem da via e depositar, nesses sistemas ou sobre a via, lixos ou outros materiais ou para eles encaminhar águas pluviais, residuais e ainda descarregar neles quaisquer outras matérias;
- d) manter actividades de índole industrial a distância não inferior a 30 metros.

2. Aplica-se ao presente artigo com as devidas adaptações, o disposto nos n.ºs 2 a 4 do artigo anterior.

ARTIGO 16.º

(Obras e estudos)

1. Para além dos limites resultantes dos artigos anteriores, os proprietários dos terrenos confinantes ou vizinhos de bens do domínio público ferroviário ficam ainda obrigados a consentir na ocupação dos terrenos e no seu atravessamento e, bem assim, no desvio de águas, e caminhos quando:

- a) esses terrenos sejam necessários para a realização de estudos, obras ou trabalhos preparatórios de construção, renovação, conservação e consolidação de vias-férreas ou de outros elementos da infra-estrutura ferroviária;
- b) esses terrenos sejam necessários à execução de obras de qualquer tipo na via-férrea e não se justifique a expropriação.

2. A obrigação referida no número anterior só é efectiva quando o proprietário for notificado com a antecedência mínima de 30 dias, com todos os detalhes e programas dos trabalhos a realizar, para que se possa pronunciar.

3. O proprietário onerado tem direito a ser indemnizado pelos prejuízos que comprovadamente lhe forem causados pela oneração, sendo o valor dos mesmos encontrados por acordo entre as partes ou recorrendo com as adaptações necessárias, ao disposto no n.º 2, a), do artigo 4.º

ARTIGO 17.º

(Violação de zonas «non aedificandi» ou de proibições de actividade)

1. No caso de infracção por parte do particular confinante ou vizinho das regras constantes do presente Capítulo, compete à entidade gestora da infra-estrutura e às operadoras do transporte, proceder à denúncia da mesma, sem prejuízo do Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola poder conhecer por qualquer outro meio, aquela infracção.

2. Compete ao Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola supervisionar a investigação e determinação dos contornos exactos da violação, cabendo às empresas do sector realizar todas as diligências necessárias à instrução do processo, incluindo as diligências complementares que lhes sejam requeridas pelo Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola.

3. Verificada a infracção, o Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola, após realizar a audiência prévia ao proprietário, notifica-o para que, em determinado prazo, faça cessar a violação, sob pena de destruição ou demolição coerciva das obras erguidas em violação do presente diploma, ou encerramento compulsivo das instalações onde se exercem as actividades proibidas.

4. Caso não se verifique, no prazo fixado, a destruição ou demolição a que se refere o número anterior, a mesma será efectuada compulsivamente pela entidade gestora da infra-estrutura, sob orientação do Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola, correndo os custos da mesma por conta do proprietário confinante.

CAPÍTULO IV

Os Particulares e o Domínio Público Ferroviário

ARTIGO 18.º

(Proibições de circulação)

1. Salvo o disposto nos artigos seguintes, não são permitidos o trânsito a pé, o estacionamento ou atravessamento das linhas férreas por quaisquer pessoas, salvo se possuírem autorização de trânsito ou licença de atravessamento, emitidas pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

2. São igualmente proibidos, nas condições do número anterior, o trânsito, o estacionamento e o atravessamento de veículos e de animais.

ARTIGO 19.º

(Excepções às proibições de circulação)

1. Observadas todas as disposições do presente diploma, as indicações dos agentes ferroviários em serviço e ainda as regras de segurança impostas pelas circunstâncias, é permitido:

- a) o atravessamento nas passagens de nível, de acordo com a regulamentação em vigor, bem como nas linhas assentes em vias que sejam comuns a outros modos de transporte;
- b) o atravessamento, a circulação e o estacionamento nas estações e apeadeiros, quando necessário para o acesso aos comboios ou instalações ferroviárias, ou ainda para a realização de operações de transporte nos locais próprios para o efeito.

2. É proibido o atravessamento da linha férrea, salvo em casos de justificada necessidade, nos quais, e sempre que possível, o atravessamento deve ser acompanhado por um agente ferroviário em serviço.

ARTIGO 20.º

(Regras de circulação em via comum)

1. Em casos de linha férrea assente em via comum a outros modos de transporte, esta só pode ser atravessada ou percorrida quando os meios de sinalização acústica ou luminosa apresentarem a indicação permissiva e os agentes ferroviários em serviço não darem indicação em contrário.

2. Na falta dos elementos de sinalização indicados no número anterior, o atravessamento ou a circulação só deve ser feito se os utilizadores puderem assegurar-se que o podem efectuar sem perigo.

3. Os utilizadores da via comum devem, ainda, em caso de aproximação de qualquer veículo que circule sobre carris, afastar-se o suficiente para permitir a sua livre passagem.

4. É sempre proibido parar ou estacionar sobre as linhas férreas e atravessá-las sem ter a garantia de uma saída livre.

ARTIGO 21.º

(Circulação em estações e apeadeiros)

O atravessamento, a circulação e o estacionamento previstos na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 19.º, estão sujeitos às seguintes regras:

- a) os peões e os condutores de veículos ou de animais devem obediência rigorosa à sinalização existente e aos avisos afixados, bem como às indicações dos agentes ferroviários em serviço, devendo apenas efectuar o atravessamento ou circular sobre a via-férrea quando possam assegurar-se da inexistência de perigo;
- b) é proibido o atravessamento entre veículos de composições estacionadas, bem como o atravessamento fora das zonas destinadas a esse fim, sempre que existam;
- c) a circulação e o estacionamento de pessoas, de veículos ou animais em área próxima de linhas férreas só podem efectuar-se desde que seja guar-

dado espaço suficiente para a livre circulação dos comboios e para acautelar quaisquer eventualidades resultantes da sua passagem;

- d) o estacionamento de veículos sobre vias-férreas só é permitido para operações de carga e descarga, depois de obtida autorização do agente ferroviário do serviço competente para dirigir as operações.

ARTIGO 22.º

(Autorizações para trânsito e licenças para atravessamento)

1. As autorizações para trânsito e as licenças para atravessamento, bem como a abertura e acesso às estações e suas dependências, têm carácter precário.

2. Sem prejuízo de outras condições estabelecidas na autorização ou na licença, a entidade gestora da infra-estrutura pode cobrar do utilizador uma taxa, sendo ainda por conta deste as obras que a empresa entenda necessárias à manutenção dos níveis de segurança da exploração.

3. Se a entidade gestora da infra-estrutura pretender revogar qualquer autorização ou licença, deve notificar o utilizador com uma antecedência de 30 dias para que, dentro desse prazo, o mesmo proceda à supressão das obras existentes, sob pena de tal supressão ser executada pela entidade gestora, às custas do utilizador.

CAPÍTULO V

Desafecção, Permuta e Utilização Privada de Bens do Domínio Público Ferroviário

ARTIGO 23.º

(Desafecção)

1. Os bens do domínio público ferroviário, desde que não estejam adstritos ao serviço a que se destinam e sejam dispensáveis, podem ser desafectados do referido domínio público e integrados no património privado da entidade gestora da infra-estrutura, por despacho conjunto dos Ministros dos Transportes e das Finanças.

2. O despacho referido no número anterior deve fixar o regime de alienação ou de utilização dos bens imóveis que passam a integrar o património privado da entidade gestora da infra-estrutura.

3. O despacho referido no n.º 1 constitui documento bastante para os actos de registo predial e de inscrição matricial dos bens desafectados.

ARTIGO 24.º

(Objectivos)

A integração dos bens desafectados no património privado da entidade gestora da infra-estrutura apenas se pode realizar desde que os mesmos se destinem à alienação ou aproveitamento urbanístico ou imobiliário e as verbas

a apurar com a respectiva alienação ou utilização sejam afectas, na sua totalidade, a investimentos na modernização das infra-estruturas.

ARTIGO 25.º

(Permutas ou transferências dominiais)

1. Quando o interesse público o justifique, pode ser autorizado por despacho conjunto dos Ministros dos Transportes e das Finanças a mutação dominial, por transferência ou permuta de bens integrados no domínio público ferroviário que estejam nas condições enunciadas no n.º 1, do artigo 23.º

2. O despacho referido no número anterior deve fixar a compensação a atribuir à entidade gestora da infra-estrutura, em caso de transferência ou de permuta com recepção de bens com menos valor do que os permutados, a qual será afecta a investimentos na modernização de infra-estruturas ferroviárias.

ARTIGO 26.º

(Regime de alienação e utilização)

1. A alienação e utilização dos bens imóveis desafectados e integrados no património privado da entidade gestora da infra-estrutura podem efectuar-se em regime de propriedade plena, constituição de direito de superfície ou qualquer outro meio jurídico adequado.

2. Não podem ser objecto de alienação em propriedade plena os bens imóveis destinados a empreendimentos imobiliários afectos essencialmente a funções terciária e comercial, a localizar em zonas contíguas à infra-estrutura ferroviária.

3. Pode, a entidade gestora da infra-estrutura, para a realização de projectos de natureza urbanística associar-se com entidades públicas e privadas, destinando-se também as receitas desses projectos, na sua totalidade, a investimentos de modernização das infra-estruturas.

4. A associação com terceiros, nomeadamente por consórcio, sociedade comercial ou agrupamento de empresas, tem de ser autorizada por despacho conjunto dos Ministros dos Transportes e das Finanças que proceda à desafecção, à permuta ou à transferência dominial.

ARTIGO 27.º

(Utilização do domínio público)

1. As concessões de uso privativo parcial ou integral das instalações e imóveis do domínio público ferroviário são objecto de contrato de concessão entre a entidade gestora da infra-estrutura e a entidade concessionária, seleccionada por procedimentos previstos na legislação sobre contratação pública.

2. O disposto no número anterior não se aplica quando a concessão de uso privativo seja feita a favor de entidade pública ou empresa em que exista uma participação pública maioritária.

3. Não se consideram abrangidas pelo presente artigo as licenças precárias, concedidas pela entidade gestora da infra-estrutura a entidades públicas ou privadas, para atravessamento de bens do domínio público ferroviário.

4. A entidade gestora da infra-estrutura deve tomar todas as providências, de forma a garantir a reposição da situação original, quando a concessão implique a realização de obras no bem do domínio público ferroviário, e também a segurança da exploração.

ARTIGO 28.º

(Espaço aéreo e subsolo das via-férreas e dos edifícios)

1. No espaço aéreo e no subsolo correspondente à plataforma das vias-férreas, bem como relativamente ao espaço superior e ao subsolo das estações, dos apeadeiros e de outros imóveis que integram o património ferroviário e a partir da altura ou da profundidade que não ponha em causa a segurança da via, da circulação ferroviária ou de passageiros, a entidade gestora da infra-estrutura tem, mediante prévia autorização por despacho conjunto dos Ministros dos Transportes e das Finanças, o direito de construir para si mesma e de concessionar, nos termos previstos no n.º 1, do artigo anterior, o uso privativo desse direito.

2. O despacho conjunto deve determinar o prazo de concessão, os montantes devidos pelo concessionário, as condições técnicas e jurídicas e o regime de penalização, incluindo os pressupostos de resgate e do sequestro da concessão, nomeadamente os respeitantes à compatibilização da concessão com a exploração ferroviária e os termos da autorização prévia para a transmissão do direito.

ARTIGO 29.º

(Despacho de autorização)

1. A aprovação ministerial dos projectos de construção apresentados nos termos do artigo anterior vale como delimitação dos correspondentes espaços de domínio público.

2. A entidade gestora da infra-estrutura deve remeter cópia do despacho ministerial referido no artigo anterior, bem como todos os elementos para a correcta identificação dos bens, ao Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola.

3. As construções executadas ao abrigo do artigo 28.º, se não forem edificadas pela entidade gestora da infra-estrutura para si mesma, são consideradas como imóveis integrados no património privado desta, estando sujeitos aos actos de registo predial e de inscrição matricial legalmente exigidos.

ARTIGO 30.º

(Fiscalização)

1. As construções a que se refere o artigo 28.º, ficam sujeitas a poderes especiais de fiscalização por parte da entidade gestora da infra-estrutura, a qual pode ordenar a

realização das obras de conservação indispensáveis à segurança do caminho-de-ferro e qualidade do serviço de exploração, ou realizá-las directamente, cobrando os respectivos custos de acordo com os mecanismos legais ou contratuais aplicáveis em cada caso.

2. O disposto no número anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, às construções resultantes da constituição do direito de superfície, quando sejam contíguas à infra-estrutura ferroviária.

ARTIGO 31.º

(Alvarás e licenças)

O disposto no presente diploma não dispensa os licenciamentos previstos na lei para as obras de construção civil e utilização de edifícios ou de suas fracções autónomas, quando realizadas fora do domínio público ferroviário.

ARTIGO 32.º

(Procedimento instrutório)

1. A instrução dos procedimentos de desafectação, permuta, transferência e de constituição ou de cedência de direitos de superfície, nos termos previstos no presente diploma, é da competência da entidade gestora da infra-estrutura.

2. Os despachos ministeriais que procedam à desafectação são obrigatoriamente precedidos de parecer do Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola.

CAPÍTULO VI

Regime Sancionatório

ARTIGO 33.º

(Transgressões)

1. Constituem transgressões puníveis com multa de Kz: 500 000,00 a Kz: 1 000 000,00, no caso de pessoa singular, ou de Kz: 1 000 000,00 a Kz: 2 000 000,00, no caso de pessoa colectiva, as seguintes:

- a) a construção ou a plantação próximas da faixa pertencente ao caminho-de-ferro, sem que tenha sido realizada a delimitação;
- b) a recusa em consentir o atravessamento e ocupação nos casos e nos termos previstos no artigo 16.º, do presente diploma;
- c) a circulação em vias-férreas em violação ao disposto nos artigos 18.º e 19.º, do presente diploma;
- d) a circulação em vias comuns em violação ao disposto no artigo 20.º;
- e) a circulação em estações e apeadeiros em violação ao disposto no artigo 21.º do presente diploma.

2. Constituem transgressões puníveis com multa de Kz: 1 000 000,00 a Kz: 2 000 000,00, no caso de pessoa singular ou de Kz: 2 000 000,00 a Kz: 4 000 000,00, no caso de pessoa colectiva, as seguintes:

- a) a realização de construções, edificações, aterros, depósitos de materiais, plantação de árvores ou escavações em violação ao disposto no artigo 14.º, sem prejuízo do disposto no artigo 17.º, do presente diploma;
- b) a realização de actividades em prédios confinantes ou vizinhos do caminho-de-ferro em violação ao disposto no artigo 15.º, do presente diploma;
- c) a abertura de barreiras ou cancelas de passagens de nível quando as mesmas se devam encontrar encerradas.

3. Para efeitos do presente diploma, a negligência é punível.

4. O Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola adquire notícia de transgressão por conhecimento próprio, ou qualquer outro meio.

ARTIGO 34.º

(Instrução de processo e aplicação de multas)

1. A instrução dos processos por transgressão previstas no presente diploma compete ao Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola, sem prejuízo do disposto no n.º 1, do artigo 17.º

2. A aplicação das multas previstas no presente diploma compete ao Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola.

ARTIGO 35.º

(Produto das multas)

A afectação do produto das multas faz-se da seguinte forma:

- a) 40% — Passa a constituir dotação do Orçamento Geral do Estado, para o Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro de Angola;
- b) 60% — Dá entrada na Conta Única do Tesouro Nacional, através do Documento de Arrecadação de Receitas (DAR), sob a rubrica orçamental taxas e multas diversas.

ARTIGO 36.º

(Revogação)

É revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente diploma.

ARTIGO 37.º

(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões que resultarem da interpretação e aplicação do presente diploma são resolvidas por decreto presidencial.

ARTIGO 38.º

(Entrada em vigor)

O presente diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 21 de Maio de 2010.

Publique-se.

Luanda, aos 1 de Julho de 2010.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

Decreto presidencial n.º 148/10

de 20 de Julho

Considerando que a existência de incontáveis bens imóveis, inequivocamente pertencentes ao Estado, sem situação registral regularizada e/ou em situação de omissão ou desactualização na respectiva matriz predial constitui um factor inegavelmente perturbador da segurança do comércio jurídico imobiliário;

Tendo em conta que a omissão ou desactualização da situação registral e matricial dos bens imóveis do Estado é, igualmente, propiciadora de situações de locupletamento ou ocupação ilícita por terceiros, dificultando, ainda, o processo de inventariação dos mesmos, além de traduzir-se numa penalização do sistema de tributação do rendimento do património, uma vez que muitos dos bens imóveis já alienados de facto a particulares ainda se encontram inscritos na matriz a favor da Fazenda Nacional, obstando a que o Estado possa cobrar a receita tributária que lhe possa ser devida pelo rendimento que tal bem imóvel proporcione ao seu adquirente;

Considerando, ainda, que a regularização da situação jurídica do património imobiliário do Estado é, por um lado, um dever geral que recai sobre todos os serviços do Estado e sobre todas as pessoas, singulares ou colectivas, públicas ou privadas, que administrem ou utilizem bens imóveis do Estado e, por outro, um dever especial de todos os serviços do Estado de informarem a Direcção Nacional do Património do Estado sobre a existência e caracterização desses bens, inclusive sobre o conhecimento que tenham sobre a sua situação jurídica, registral e matricial;