11 e 12 de Setembro | Hotel Serra da Chela

Angola 50 Anos
Conectividade | Integração | Inovação
para uma Economia Diversificada e Sustentável

17.º
CONSELHO
CONSULTIVO
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
LUBANGO / SETEMBRO 2025

GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA

ANÁLISE DA SEPARAÇÃO ENTRE REGULAÇÃO, GESTÃO E OPERAÇÃO E A IMPORTÂNCIA DOS MODELOS DE GOVERNAÇÃO

Criamos caminhos juntos.

50 ANOS INDEPENDÊNCIA NACIONAL DE ANGOLA 1975-2025

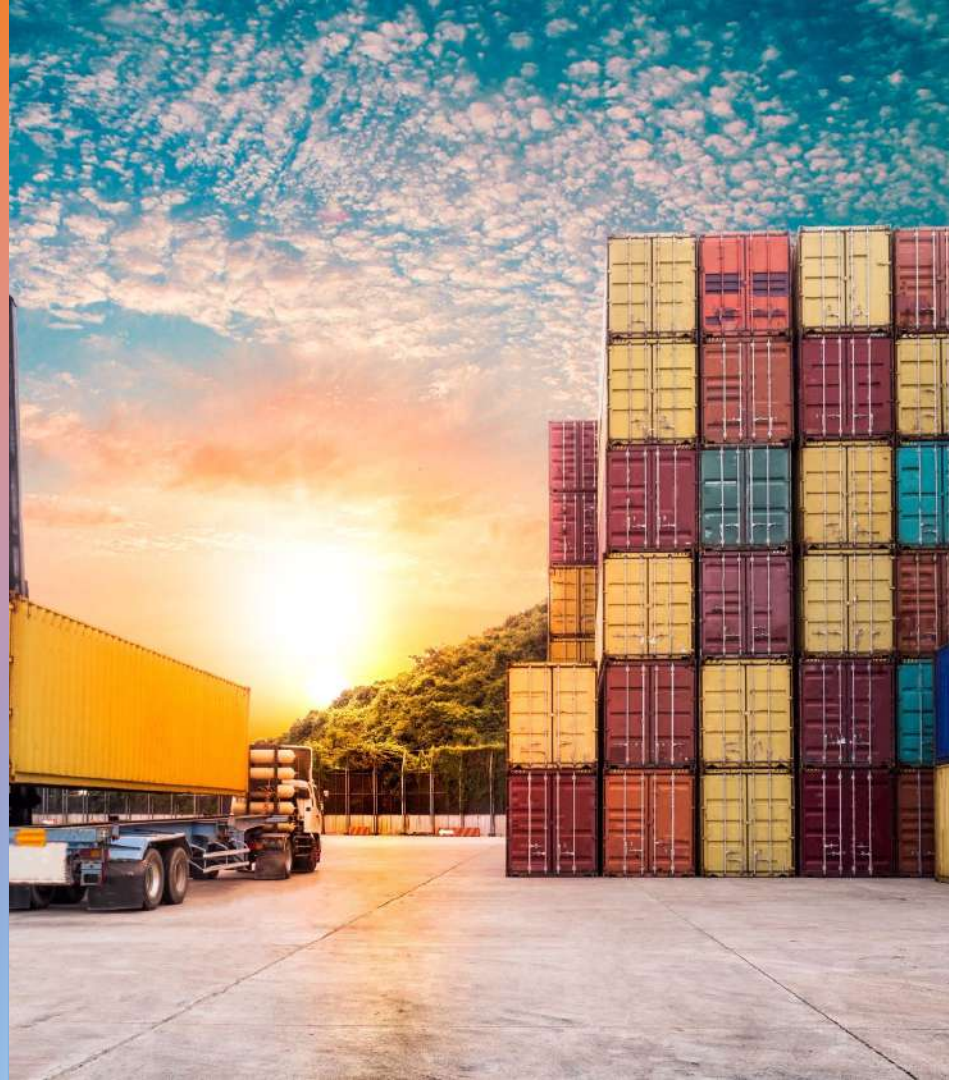
GOVERNO DE ANGOLA

mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

1. GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA
2. MODELO DE GOVERNANÇÃO PORTUÁRIA
3. O MODELO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS DE ANGOLA
4. SEPARAÇÃO DE FUNÇÕES
5. PAPEL DO REGULADOR
6. IMPORTÂNCIA DA REGULAÇÃO
7. REFORMA DA GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA EM ANGOLA
8. CONFORMIDADE INTERNACIONAL
9. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES



- *“ A boa governação portuária é a chave para transformar Angola num hub logístico competitivo em Africa”*

1. INTRODUÇÃO

- A governação portuária é o conjunto de mecanismos institucionais, jurídicos e administrativos que definem como os portos são regulados, geridos e operados.
- O seu papel é essencial para garantir eficiência, transparência e competitividade no sector marítimo-portuário.

2. GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA

A governação portuária é necessária porque a eficiência não surge espontaneamente: ela depende de um **Modelo de Governação** que coordene actores e actividades logístico-portuárias.

❖ **UM MODELO DE GOVERNAÇÃO DEVE RESPONDER:**

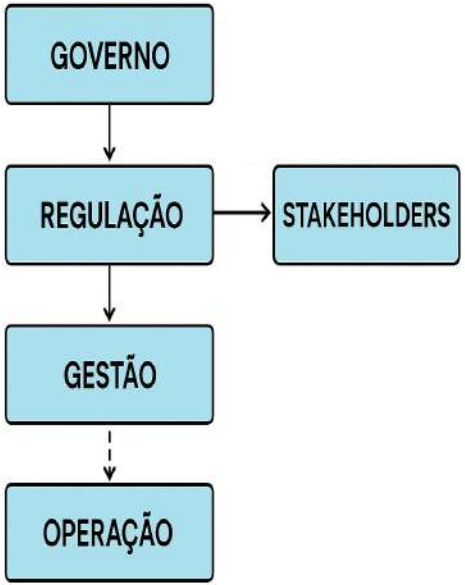
Quem governa? – Estrutura de governação

Como governa? – Acções de governação

O que governa? – Elementos de governação

Para que governa? – Resultados (eficiência, eficácia, inserção competitiva).

Modelo de Governança Portuária



Fonte: Vieira et al. (2013)

3. MODELOS DE GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA

Os quatro modelos principais de governação portuária, cada um com características próprias:

1.Porto de Serviço (Service Port): A autoridade portuária é proprietária da infraestrutura e superestrutura, e também fornece directamente todos os serviços.

•**2. Porto Ferramenteiro (Tool Port):** A autoridade portuária detém a infraestrutura e superestrutura, mas a operação é feita parcialmente pelo sector privado.

3. Porto Senhorio (Landlord Port) – Modelo predominante no mundo
A autoridade portuária actua como **proprietária da infraestrutura (terrenos, cais, acessos)** e como **reguladora**, enquanto a operação de terminais é concessionada a operadores privados.

4. Porto Privado (Private Port): Toda a infraestrutura, superestrutura e operações pertencem e são geridas por empresas privadas.

4. O MODELO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS DE ANGOLA

- **LAND LORD PORT** (Porto Senhorio): Luanda, Lobito , Namibe e Porto do Amboim
- **TOOL PORT** (Porto Ferramenteiro): Cabinda, Soyo

❖ **Porto de Cabinda-** com a inauguração do Terminal de Águas Profundas do Caio, passará o mesmo sob o modelo Landlord Port.

5.SEPARAÇÃO DE FUNÇÕES

Regulação (Estado/AMN) → Gestão Autoridades Portuárias → Operações (Concessionários)

Regulação: Define instrumentos jurídicos tais como normas, regulamentos e as políticas que direccionam as operações portuárias, garantindo conformidade e ambiente competitivo.

Gestão : Implementa políticas regulatórias, supervisiona operações e assegura eficiência.

Operação: Actividades diárias (carga e, descarga , logística, port calls), execução prática das directrizes estabelecidas.

6 . PAPEL DO REGULADOR

COMPETÊNCIAS E OBRIGAÇÕES :

- Elaborar quadro regulatório, fiscalizar cumprimento, emitir normas técnicas, aplicar sanções.
- Promover um ambiente de Transparência
- Enforcement eficaz
- Participação de stakeholders.

Melhores práticas internacionais:

- ✓ Fiscalização alinhada a IMO e Port State Control.
- ✓ Auditorias externas e uso de KPIs (Port Economics).

6. IMPORTÂNCIA DA REGULAÇÃO

- Base legal sólida → • Normas para concessões/PPPs → • Transparência e combate à corrupção → • Segurança jurídica

- Tarifas justas e previsíveis → **IMPORTÂNCIA DA LEGISLAÇÃO** → Nacional: Lei da Marinha Mercante e Portos, Lei das concessões portuárias, Tarifas portuárias → **Internacional:** Convenções IMO (SOLAS, MARPOL, ISPS, FAL).

Objectivo: Clarificar funções, atrair investimento privado, garantir segurança e sustentabilidade

7. REFORMA DA GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA EM ANGOLA

ORIGEM E ENQUADRAMENTO

Deriva da necessidade de modernização e alinhamento internacional.

- Base legal: Lei Nº 34/22 de 13 de Setembro , Lei que altera a Lei da Marinha Mercante e Portos e Actividades Conexas ,
- Lei Nº 9/98 de 18 de Setembro ,Lei do Domínio Portuário
- Decreto Presidencial Nº 53/03 de 11 de Julho, Regulamento de Exploração portuários
- Decreto Executivo Conjunto Nº 634/22 de 6 de Dezembro, Regulamento das Tarifas Portuárias
- Decreto Presidencial nº 48/89, de 21 de Agosto do Operador de Terminal
- Decreto nº da Estiva 46/89, de 21 de Agosto, do Estatuto do Operador de Estiva
- Decreto 52/96 de 18 de Julho, sobre as Bases Gerais das concessões Portuárias
- Decreto nº 69/89 de 28 de Dezembro do Conferente de carga
- Decreto nº 4/1 de 2 de Fevereiro, Regulamento Plano de Ordenamento da Orla Costeira.
- Decreto Nº 66/9 de 3 de Dezembro, Regulamento de Licenciamento do uso de Bens do Domínio Portuarioo

8 .REFORMA DA GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA EM ANGOLA

CONCESSÕES

LUANDA:

- Terminal Multiuso concedido a DPWORLD (2021-2041)
- Terminal de Contentores Concedido a SOGESTER (2007-2027)
- Terminal de Carga Geral Concedido a MULTITERMINAIS(2015-2025)
- Terminal Polivalente Concedido a AD,Ports (2025-2045)
- Terminal De Apoio A Actividade Petrolíferas Concedido SONILS (2021-2041)

LOBITO:

- Concessão a African Global Logistics do Terminal Polivalente(2024-2044)
- Concessão a Lobito Raiways do Trminal Mineiro Para Integração Logística No Corredor Do Lobito.

NAMIBE:

- Concessão Ao Terminal Multiusos a SOGESTER(2015-2035)

OBJECTIVOS

- Reduzir custos;
- Melhorar eficiência operacional;
- Aumentar inserção competitiva internacional;
- Garantir transparência regulatória e atrair capital privado;
- Redução da intervenção do estado no comercio marítimo e portuário;
- conformidade com IMO e atracção de investimento internacional;

IMPACTO ESPERADO

- Melhoria de KPIs (produtividade, tempos de espera, uso de equipamentos);
- Competitividade regional reforçada;

REFORMA DA GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA EM ANGOLA(cont.)

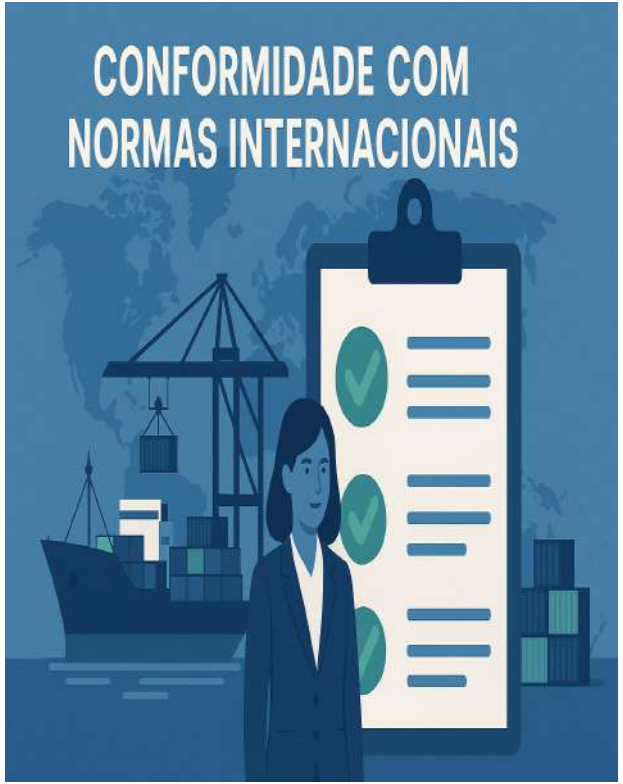
❖ PERSPECTIVAS

- Elaboração dos planos de ordenamento portuário;
- Elaboração do regulamento sobre o reboque portuário;
- Actualização da legislação aplicável;
- Actualização da lei sobre o domínio Público Hídrico;
- Formação e gestão do Capital Humano através da criação da académica marítima; e portuária em colaboração com Porto de Antuérpia;
- Fomento de políticas de desenvolvimento que permitam o aumento da productividade, eficiência, segurança de pessoas e equipamentos, bem e serviços;

❖ OBJECTIVO

- Adequar os instrumentos legais aplicáveis a Lei Nº 34/22 de 13 de Setembro , Lei que altera a Lei da Marinha Mercante e Portos e Actividades Conexas ,
- Delimitar as competências da Administração Marítima, empresas Portuárias e operadores

9 . CONFORMIDADE INTERNACIONAL



- Adopção das convenções IMO (SOLAS, MARPOL, código ISPS, FAL).
- Port State Control (PSC): inspecções regionais de conformidade.
- Digitalização: Port Community Systems (PCS) e Maritime Single Window (MSW).
- Sustentabilidade: redução de emissões e práticas verdes.
- Capacitação contínua: adequado e alinhado a padrões internacionais .

❖ **Melhores práticas internacionais**:

✓ PSC: Abuja MoU.

✓ MSW obrigatório pela IMO (2024).

✓ Guia do Manual da Associação internacional de Portos e Capitanias IAPH e do Banco Mundial para o Sistema da Comunidade Portuária (PCS) em países em desenvolvimento

✓ Associação de Gestão Portuária da Africa Oriental e Austral (PMAESA)

✓ Tratamento de dados e de indicadores de eficiência.

11. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A separação entre regulação, gestão e operação fortalece a transparência e eficiência;

O regulador deve actuar com autonomia, transparência e foco em KPIs;

A legislação sólida e transparente garante estabilidade e actratividade para investimentos.

Recomenda-se:

políticas de desenvolvimento que visam o aumento da produtividade e eficiência portuária, segurança das

investimento em capacitação e a célere sistematização e digitalização dos processos.

- *“Com estas reformas, Angola deixará de ser apenas porto de passagem para se tornar porto de escala e centro logístico regional.”*

AGRADEÇO A ATENÇÃO DISPENSADA

TUAPANDULA

OBRIGADA