



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 280,00

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, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.imprensanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».	ASSINATURA		O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série 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: 734 159.40	
	A 1.ª série	Kz: 433 524.00	
	A 2.ª série	Kz: 226 980.00	
	A 3.ª série	Kz: 180 133.20	

## SUMÁRIO

### Presidente da República

#### Decreto Presidencial n.º 125/19:

Aprova o Acordo de Cooperação sobre os Serviços Aéreos entre o Governo da República de Angola e o Governo da República Francesa.

#### Decreto Presidencial n.º 126/19:

Aprova o Acordo de Cooperação sobre os Serviços Aéreos entre o Governo da República de Angola e o Governo do Reino dos Países Baixos.

### Ministérios das Finanças, da Administração Pública, Trabalho e Segurança Social e da Saúde

#### Decreto Executivo Conjunto n.º 112/19:

Aprova as Regras de Transição para as Categorias previstas no novo Regime Jurídico da Carreira de Enfermagem. — Revoga toda legislação que contraria o disposto no presente Decreto Executivo Conjunto.

#### Decreto Executivo Conjunto n.º 113/19:

Aprova as Regras de Transição para as Categorias previstas no novo Regime Jurídico dos Profissionais de Diagnóstico e Terapêutica. — Revoga toda legislação que contraria o disposto no presente Decreto Executivo Conjunto.

#### Decreto Executivo Conjunto n.º 114/19:

Aprova as Regras de Transição para as Categorias previstas no novo Regime Jurídico da Carreira do Pessoal de Apoio Hospitalar. — Revoga toda legislação que contraria o disposto no presente Decreto Executivo Conjunto.

### Ministério do Ensino Superior, Ciência, Tecnologia e Inovação

#### Despacho n.º 26/19:

Homologa o Protocolo de Cooperação entre a Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa e a Faculdade de Direito da Universidade Lueji A'Nkonde.

## PRESIDENTE DA REPÚBLICA

### Decreto Presidencial n.º 125/19 de 29 de Abril

Considerando a vontade do Governo da República de Angola em continuar a desenvolver com o Governo da República Francesa a cooperação no domínio do transporte aéreo e a necessidade de institucionalizar esse quadro de cooperação por meio de acordos bilaterais nos diversos domínios em que se insere;

Tendo em conta a necessidade de implementação conjunta de acções de cooperação na exploração racional e pacífica do espaço aéreo dos dois Estados;

Considerando ainda a necessidade de se estabelecer com o Governo da República Francesa o Acordo no Domínio do Transporte Aéreo, em conformidade com os entendimentos bilaterais alcançados entre os dois Estados;

Atendendo o disposto na alínea b) do artigo 5.º da Lei n.º 4/11, de 14 de Janeiro, dos Tratados Internacionais;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea a) do artigo 121.º e do n.º 1 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

#### ARTIGO 1.º (Aprovação)

É aprovado o Acordo de Cooperação sobre os Serviços Aéreos entre o Governo da República de Angola e o Governo da República Francesa, anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

#### ARTIGO 2.º (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

ARTIGO 3.º  
(Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação. Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 28 de Março de 2019.

Publique-se.

Luanda, aos 11 de Abril de 2019.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA  
DE ANGOLA E O GOVERNO DA REPÚBLICA  
FRANCESA SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

O Governo da República de Angola e o Governo da República Francesa (adiante designado por «Partes Contratantes»);

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944; e

Desejando concluir um Acordo complementar à referida Convenção com a finalidade de estabelecer serviços aéreos entre e para além dos respectivos Territórios;

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1.º  
(Definições)

1. Para efeitos do presente Acordo, salvo indicação em contrário:

- a) O termo «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado nos termos do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, nos termos dos artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes Contratantes;
- b) O termo «Autoridades Aeronáuticas» significa, no caso da República de Angola, o Ministro responsável pela Aviação Civil, e no caso da República Francesa, a Direcção Geral da Aviação Civil ou qualquer pessoa ou entidade autorizado para executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas ou funções similares;
- c) O termo «Companhia Aérea Designada» significa uma companhia aérea que tenha sido designada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;
- d) O termo «Território» tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;
- e) Os termos «Serviço Aéreo», «Serviço Aéreo Internacional», «Companhia(s) Aérea(s)» e «Escala para Fins Não Comerciais» têm os significados respectivamente atribuídos a eles no artigo 96.º da Convenção;

- f) O termo «Rotas Especificadas», as Rotas Especificadas no Quadro de Rotas anexo ao presente Acordo;
- g) O termo «Serviços Acordados» significa serviços aéreos regulares realizados para o transporte de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação, para a compensação, nas Rotas Especificadas;
- h) O termo «Tarifa» significa os preços a serem cobrados, pelas companhias aéreas directamente ou através de seus agentes, para o transporte de passageiros, bagagem e carga, e as condições de aplicação desses preços, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências, mas excluindo a remuneração ou as condições de transporte de correio;
- i) O termo «Taxas de Utilização» significa os encargos impostos às companhias aéreas pelas autoridades competentes para a utilização de um aeroporto ou de facilidades de navegação aérea para as aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- j) O termo «Acordo» significa este Acordo, o anexo a ele ligado e quaisquer alterações ao Acordo ou ao Anexo acordado de conformidade com o disposto no artigo 21.º do presente Acordo.

2. O anexo constitui parte integrante do presente Acordo. Todas as referências ao Acordo deverão incluir o Anexo, a menos que explicitamente acordado em contrário.

ARTIGO 2.º  
(Concessão de direitos)

1. Cada Parte Contratante garante à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração de serviços aéreos internacionais regulares e não regulares pela companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante:

- a) O direito de sobrevoar o seu Território sem aterrar;
- b) O direito de realizar escalas no seu Território para fins não comerciais.

2. Cada Parte Contratante garante à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo para o efeito de exploração dos serviços aéreos internacionais regulares nas Rotas Especificadas no Anexo a este Acordo. Ao operar os serviços acordados nas Rotas Especificadas, uma Companhia(s) Aérea(s) Designada de uma Parte Contratante gozará, para além dos direitos especificados no parágrafo 1 do presente artigo, o direito de fazer escalas no Território da outra Parte aterrar nos pontos especificados no Quadro de Rotas com o objectivo de embarcar e desembarcar passageiros e carga, incluindo correio, separadamente ou em combinação, para ou a partir do Território da primeira Parte Contratante.

3. Nada no presente Acordo deverá ser interpretado como conferindo a companhia(s) aérea(s) de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no Território da outra Parte Contratante, passageiros, suas bagagens e carga,

incluindo correio, transportados por contrato de fretamento ou contra remuneração, destinados para outro ponto no Território dessa outra Parte Contratante.

ARTIGO 3.º

(Designação e autorização de companhias aéreas)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante a(s) companhia(s) aérea(s) com o propósito de explorar os serviços acordados nas Rotas Especificadas. O número de Companhias aéreas a serem designadas será acordado entre as autoridades Aeronáuticas.

2. Após recepção de uma designação por uma Parte Contratante feita em conformidade com as disposições do parágrafo 1 do presente artigo, e se assim for solicitado pela Companhia(s) Aérea(s) Designada, na forma e no modo prescritos, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante concederão, sem demoras, as necessárias autorizações de exploração, desde que:

a) No caso de uma companhia aérea designada pela República de Angola:

- i. A companhia aérea esteja estabelecida no Território da República de Angola e seja detentora de uma licença de exploração válida, em conformidade com a lei da República de Angola; e
- ii. A República de Angola tenha e mantenha o controlo regulamentar efectivo da companhia aérea; e
- iii. A companhia aérea seja propriedade, directamente ou através de participação maioritária, pela República de Angola e/ou seus nacionais da República de Angola, e seja efectivamente controlada por esse Estado e/ou seus nacionais.

b) No caso de uma companhia aérea designada pela República Francesa:

- i. A companhia aérea está estabelecida no Território da República Francesa no âmbito do Tratado da União Europeia e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e tem uma licença de exploração válida nos termos do direito da União Europeia; e
- ii. O controlo regulamentar efectivo da companhia(s) aérea(s) seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo e as Autoridades Aeronáuticas pertinentes estejam claramente identificadas na designação; e
- iii. A companhia aérea seja propriedade, directamente ou através de participação maioritária, por Estados-Membros da União Europeia ou Associação Europeia de Livre Comércio Estados-Membros e/ou por nacionais desses Estados e seja efectivamente controlada por esses Estados e/ou seus nacionais.

c) A Companhia Aérea Designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos razoavelmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante e considerar o(s) pedido(s) ou em conformidade com as disposições da Convenção; e

d) As normas estabelecidas nos artigos 9.º e 10.º estão sendo mantidas e aplicadas.

3. Quando uma companhia aérea tiver sido assim designada e autorizada pode iniciar a qualquer momento a operação dos serviços acordados, sem prejuízo do cumprimento das disposições do presente Acordo.

ARTIGO 4.º

(Revogação ou suspensão de uma autorização de funcionamento)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de exploração, suspender o exercício dos direitos concedidos neste Acordo à uma Companhia Aérea Designada pela outra Parte Contratante, ou sujeitar o exercício desses direitos as condições que julgar necessário sempre que:

a) No caso de uma companhia aérea designada pela República Francesa:

- i. A companhia aérea não esteja estabelecida no Território da República Francesa no âmbito do Tratado da União Europeia e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ou não tem uma licença de exploração válida nos termos do direito da União Europeia; ou
- ii. O controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea não seja exercido ou não seja mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo, ou as Autoridades Aeronáuticas competentes não estão claramente identificadas na designação; ou
- iii. A companhia aérea não seja propriedade, directamente ou através de participação maioritária, por Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio Estados-Membros e / ou nacionais desses Estados, ou não está em todos os momentos efectivamente controlada por esses Estados e / ou nacionais desses Estados.

Ao exercer o seu direito ao abrigo do presente número, a República de Angola não discriminará as transportadoras aéreas da União Europeia com base na nacionalidade.

b) No caso de uma Companhia aérea Designada pela República de Angola:

- i. A companhia aérea não esteja estabelecida no Território da República de Angola ou não disponha de uma licença de exploração válida, em conformidade com a lei e regulamentação aplicáveis; ou

ii. A República de Angola não está a ter e manter um controlo regulamentar efectivo da companhia aérea; ou

iii. A companhia aérea não seja propriedade, directamente ou através de participação maioritária, da República de Angola e/ou nacionais da República de Angola ou não está em todos os momentos efectivamente controlada por esse Estado e/ou seus nacionais.

c) No caso de incumprimento por essa companhia aérea das leis e regulamentos normal e uniformemente aplicadas à operação de transportes aéreos internacionais pela Parte Contratante que concedeu esses direitos;

d) Em caso de, as normas estabelecidas no presente Acordo, em especial nos artigos 9.º e 10.º, não estejam sendo mantidas e administradas.

2. Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 do presente artigo seja essencial para evitar novas violações das leis e regulamentos, ou das disposições do presente Acordo, tal direito será exercido somente após consulta com a outra Parte Contratante. Tais consultas deverão ter lugar dentro de 30 (trinta) dias após o pedido de uma Parte Contratante, a menos que ambas as Partes Contratantes acordem de outra forma.

#### ARTIGO 5.º

##### (Princípios reguladores da exploração dos serviços acordados)

1. Cada Parte Contratante deve garantir para às companhias designadas de ambas as Partes Contratantes justas e iguais oportunidades para competir na operação dos serviços acordados regidos pelo presente Acordo. Cada Parte Contratante deve certificar-se de que a sua Companhia(s) aérea(s) Designada opera(m) em condições que permitam o respeito deste princípio, devendo, quando necessário, tomar medidas para assegurar tal respeito.

2. A exploração dos serviços acordados pelas Companhias aéreas Designadas das Partes Contratantes entre os respectivos Territórios, nas Rotas Especificadas estarão estreitamente relacionados com as necessidades públicas de transporte e terão como objectivo principal a prestação com um coeficiente de ocupação razoável, compatível com as tarifas em conformidade com as disposições do artigo 17.º do presente Acordo, de uma capacidade adequada para satisfazer as necessidades reais e razoavelmente previsíveis de transporte de passageiros, carga e correio, a fim de incentivar o desenvolvimento ordenado de serviços aéreos entre os Territórios da Partes Contratantes.

#### ARTIGO 6.º

##### (Concorrência leal)

1. As Partes Contratantes reconhecem que é o seu objectivo comum é ter um ambiente leal e competitivo, com e justas e iguais oportunidades para as companhias aéreas de ambas as Partes Contratantes de concorrência na exploração dos serviços acordados nas Rotas Especificadas. Portanto, as Partes Contratantes tomarão todas as medidas adequadas para assegurar a plena aplicação deste objectivo.

2. As Partes Contratantes afirmam que a livre concorrência, leal e sem distorções, é importante para promover os objectivos do presente Acordo e notam que a existência de leis abrangentes de concorrência e de uma autoridade da concorrência independente, bem como a aplicação correcta e eficaz dos respectivos direitos da concorrência são importantes para a prestação eficiente de serviços de transporte aéreo. As leis de concorrência de cada Parte Contratante que abordam as questões abrangidas por este artigo, e suas possíveis alterações, são aplicáveis à operação das transportadoras aéreas no Território sob a jurisdição da respectiva Parte Contratante. As Partes Contratantes subscrevem os objectivos da compatibilidade e convergência do direito da concorrência e da sua aplicação efectiva. As Partes vão cooperar conforme adequado e relevante sobre a aplicação efectiva da lei de concorrência, nomeadamente permitindo a divulgação, em conformidade com as respectivas normas e regulamentação, por parte da sua respectiva companhia(s) aérea(s) ou outros nacionais da informação pertinente a uma acção da lei da concorrência pelas autoridades de concorrência da outra.

3. Cada Parte Contratante deve eliminar todas as formas de discriminação ou de práticas desleais que afectariam negativamente as oportunidades justas e equitativas da(s) companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante para concorrer na prestação de serviços de transporte aéreo.

#### ARTIGO 7.º

##### (Aplicação das leis e regulamentos)

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu Território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais ou relativas à operação e navegação dessas aeronaves, enquanto permanecerem no Território, é aplicável às aeronaves da Companhia(s) Aérea(s) Designada da outra Parte Contratante e serão aplicadas a essas aeronaves à entrada, saída ou permanência no Território da primeira Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída deste Território de passageiros, bagagem, tripulações e carga das aeronaves, deverão ser cumpridos pelos ou em nome dos passageiros, bagagem, tripulações, carga e correio transportados pelas aeronaves da Companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante à entrada ou saída do território da primeira Parte Contratante.

3. As leis e regulamentos mencionados nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo são os mesmos que se aplicam às aeronaves nacionais afectas a serviços aéreos internacionais semelhantes, bem como os que se aplicam a passageiros, bagagem, tripulações, carga e correio transportados por aquelas aeronaves.

#### ARTIGO 8.º

##### (Certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças)

1. Os certificados de navegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou validados de acordo com as leis e regulamentos de uma Parte Contratante, incluindo no caso da França, a legislação da União Europeia, devem

ser reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para efeitos de operação dos Serviços Acordados nas Rotas Especificadas desde que os requisitos sob os quais esses certificados e licenças foram emitidos ou validados sejam pelo menos iguais aos padrões que possam ser estabelecidos ao abrigo da Convenção.

2. Cada Parte Contratante, no entanto, reserva-se ao direito de não reconhecer como válidos, para efeitos de voos sobre o seu próprio Território, certificados de competência e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

**ARTIGO 9.º**  
**(Segurança operacional)**

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar consultas a qualquer momento, relativas a manutenção dos padrões de segurança operacional aplicados pela outra Parte Contratante, nas áreas relacionadas com as infra-estruturas aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e sua respectiva operação. Tais consultas devem ocorrer no prazo de 30 (trinta) dias após a data de recepção da solicitação.

2. Se, na sequência dessas consultas, uma Parte Contratante entender que a outra Parte Contratante não mantém e nem aplica eficazmente os padrões de segurança operacional nas áreas referidas no parágrafo 1 que sejam pelo menos iguais aos padrões mínimos estabelecidos nessa data ao abrigo da Convenção, a primeira Parte Contratante deve notificar a outra Parte Contratante sobre as não conformidades detectadas e a outra Parte Contratante deve adoptar medidas correctivas adequadas. A incapacidade da outra Parte Contratante tomar as medidas adequadas dentro de um prazo razoável, e em qualquer caso, no prazo de 15 (quinze) dias ou num período mais longo caso tenha sido acordado, será motivo para a aplicação das disposições do artigo 4.º do presente Acordo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave operada ou alugada pela companhia (s) aérea(s) de uma Parte Contratante em serviços para ou a partir do Território da outra Parte Contratante poderá, enquanto permanecer no Território desta outra Parte Contratante, está sujeita a inspecção pelo representante das Autoridades da outra Parte Contratante, a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade dos documentos da aeronave e dos seus tripulantes e a condição aparente da aeronave e do respectivo equipamento (neste Artigo designada por «inspecção de rampa»), desde que tal procedimento não provoque atrasos desnecessários.

4. Se qualquer inspecção na placa ou uma série de inspecções dá origem a:

- a) Sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpre com os padrões mínimos estabelecidos nessa data ao abrigo da Convenção; ou
- b) Sérias preocupações de que existe uma falha na manutenção e administração dos padrões de segurança operacional estabelecidos nessa data ao abrigo da Convenção.

A Parte Contratante que efectuar as inspecções de rampa deve, para efeitos da aplicação do artigo 33.º da Convenção, reservar-se ao direito de concluir que as exigências sob as quais os certificados e licenças aplicáveis a tais aeronaves e/ou suas tripulações foram emitidos ou validados, ou as exigências sob as aeronaves são operadas não são iguais nem superiores aos padrões mínimos estabelecidos nessa data ao abrigo da Convenção.

5. Em caso de que o acesso para fins de realização de uma inspecção de rampa a uma aeronave operada pela companhia(s) aérea(s) de uma Parte Contratante em conformidade com o parágrafo 3 acima é negado, a outra Parte Contratante terá o direito de inferir que existem preocupações sérias do tipo referido no parágrafo 4 acima, e de retirar as conclusões referidas no mesmo parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se ao direito de imediatamente suspender ou alterar a autorização de operação de uma companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante, caso chegue a conclusão, como resultado de uma inspecção de rampa ou uma série de inspecções de rampa, uma negação de acesso para inspecção de rampa, de consultas ou outra forma de diálogo, que uma acção imediata é essencial para a segurança operacional da companhia(s) aérea(s).

7. Qualquer acção de uma Parte Contratante, em conformidade com os parágrafos 2 ou 6 acima, deverá ser interrompida logo que as bases para a tomada dessa medida deixem de existir.

8. Sempre que a República Francesa tenha designado uma companhia aérea cujo controlo regulamentar seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia, os direitos da República de Angola nos termos do presente artigo aplicam-se igualmente no que respeita à manutenção, o exercício ou a administração das normas de segurança por esse Estado-Membro da União Europeia e no que diz respeito à autorização de exploração dessa companhia aérea.

**ARTIGO 10.º**  
**(Segurança da aviação civil)**

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações a luz do direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que as suas obrigações mútuas de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constituem parte integrante do presente Acordo. Sem prejuízo para as leis nacionais aplicáveis e sem contrariar a generalidade dos seus direitos e obrigações nos termos do direito internacional, as Partes Contratantes devem em particular actuar em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infrações e Outros Actos Específicos Cometidos a Bordo das Aeronaves, assinada em Tóquio aos 14 de Setembro de 1963, a Convenção Sobre a Repressão ao Sequestro Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia aos 16 de Dezembro de 1970, e a Convenção Sobre a Repressão aos Actos Contra a Segurança Operacional da Aviação Civil, assinada em Montreal aos 23 de Setembro de 1971, e ao Protocolo para Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao

Serviço da Aviação Civil Internacional, Complementar à Convenção de Montreal Sobre a Repressão aos Actos Contra a Segurança Operacional da Aviação Civil de 23 de Setembro de 1971, assinado em Montreal, aos 24 de Fevereiro de 1988, a Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal a 1 de Março de 1991, e quaisquer outros Acordos Multilaterais sobre a Segurança da Aviação Civil Internacional dos quais ambas as Partes Contratantes estejam vinculadas.

2. Sempre que solicitadas, as Partes Contratantes devem prestar mutuamente toda a assistência necessária para prevenir actos de sequestro ilícito às suas aeronaves civis e outros actos de interferência ilícita contra a segurança operacional de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, assim como qualquer outra ameaça relevante contra a segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes devem, nas suas relações mútuas, actuar em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação civil estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e denominados como Anexos à Convenção, desde que tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; e devem exigir que os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente no seu Território e, no caso da República Francesa, os operadores que estão estabelecidos no seu Território e que tenham uma licença de exploração em conformidade com o direito da União Europeia, bem como os operadores de aeroportos situados no seu Território actuem em conformidade com tais disposições sobre segurança da aviação. Neste parágrafo, a referência às disposições de segurança da aviação inclui qualquer diferença notificada pela parte contratante em questão. Cada Parte Contratante avisará, com antecedência, à outra Parte Contratante da sua intenção de notificar qualquer diferença a respeito destas disposições.

4. Cada Parte Contratante concorda que os seus operadores de aeronaves podem ser obrigados a observar, para saída ou permanência no Território da outra Parte Contratante, as disposições de segurança da aviação, em conformidade com a lei em vigor nesse país, de acordo com o artigo 7.º do presente Acordo. Cada Parte Contratante deve assegurar que as medidas adequadas sejam efectivamente aplicadas em seu Território para proteger a aeronave e realizar inspecções aos passageiros, tripulações e à bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante deve considerar positivamente, qualquer solicitação da outra Parte Contratante para tomada de medidas de segurança especiais razoáveis para enfrentar uma ameaça específica.

5. Em caso de incidente ou uma ameaça de incidente de sequestro ilícito de aeronaves ou quaisquer outros actos de interferência ilícita dirigidos contra a segurança operacional dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou outras instalações de navegação aérea, as Partes

Contratantes deverão prestar assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo com rapidez e segurança a esse incidente ou ameaça.

6. Quando uma Parte tiver indícios razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante desviou-se das disposições relacionadas com a segurança da aviação previsto no presente artigo, a primeira Parte Contratante pode solicitar consultas imediatas à outra Parte Contratante. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º do presente Acordo, a incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de 15 (quinze) dias a partir da data da solicitação, constituirá motivo para a suspensão dos direitos concedidos às Partes Contratantes nos termos deste Acordo. Quando exigido por uma situação de emergência que apresenta uma ameaça directa e excepcional para a segurança dos passageiros, da tripulação ou da aeronave de uma das Partes Contratantes e se a outra parte contratante não cumpriu adequadamente as suas obrigações nos termos dos parágrafos 4 e 5 do presente artigo, uma Parte Contratante poderá tomar imediatamente a medida de protecção provisória adequada para evitar a ameaça. Qualquer medida tomada em conformidade com este parágrafo será suspensa de observância, pela outra Parte Contratante nos termos das disposições de segurança do presente artigo.

#### ARTIGO 11.º (Taxas de utilização)

1. As Taxas de Utilização eventualmente impostas pelas autoridades ou organismos competentes de uma Parte Contratante à(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada da outra Parte Contratante, pela utilização das facilidades e serviços aeroportuários, serviços de segurança operacional e da aviação civil, navegação aérea e outras facilidades sob o seu controlo devem ser justas, razoáveis e não discriminatórias e equitativamente repartidas entre categorias de utilizadores. Essas taxas não devem ser superiores do que as impostas para o uso de tais serviços e facilidades por qualquer outra companhia(s) aérea(s) que opera os mesmos serviços internacionais ou similares.

2. Essas taxas podem reflectir, mas não devem ultrapassar, uma proporção equitativa do custo total para o fornecimento de facilidades e serviços aeroportuários, bem como os serviços e facilidades de segurança operacional, de segurança da aviação civil e de navegação aérea. Os serviços e facilidades, para o qual as taxas são cobradas, serão fornecidos em uma base económica e eficiente. As autoridades ou organismos competentes de cada Parte Contratante devem notificar à(s) companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante sobre qualquer proposta de alteração significativa relativa a essas taxas; tal notificação deve ser feita dentro de um prazo razoável antes da alteração entrar em vigor. Em caso de aumento dos encargos, as Partes Contratantes devem incentivar consultas entre as autoridades ou organismos relevantes no seu Território e as companhias aéreas que utilizam os serviços e facilidades.

ARTIGO 12.º  
(Direitos aduaneiros e impostos)

1. Ao entrar no Território de uma Parte Contratante, as aeronaves da outra Parte Contratante em serviços aéreos internacionais, bem como o seu equipamento normal, combustível e lubrificantes, consumíveis técnicos, peças sobressalentes incluindo motores, e provisões de bordo (incluindo, mas não limitado a itens como alimentos, bebidas e bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos para venda ou consumo dos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), equipamentos, bem como outros artigos destinados ou usados exclusivamente em conexão com a operação ou manutenção de aeronaves operando um serviço aéreo internacional, devem, numa base temporária e até sua reexportação, com base na reciprocidade, ser isentos de todos os direitos aduaneiros e restrições à importação, impostos sobre a propriedade, taxas de capital, taxas de inspecção, impostos especiais de consumo e taxas e encargos similares impostas pelas autoridades nacionais ou locais, desde que esses equipamentos e provisões permaneçam a bordo da aeronave.

2. Devem também estar isentos dos impostos, na base da reciprocidade, as taxas de inspecção e encargos referidos no parágrafo 1 do presente artigo, à excepção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

- a) As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas no Território de uma Parte Contratante e levado a bordo, dentro de limites razoáveis, para uso em aeronave de saída da companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante que explora serviços aéreos internacionais, ainda que essas provisões estejam a ser utilizadas em parte do percurso efectuado sobre o Território da Parte Contratante em que foram embarcados;
- b) Ao equipamento normal, peças sobressalentes, incluindo motores, introduzidos no Território de uma Parte Contratante e para a assistência técnica, manutenção, reparação e fornecimento de aeronaves de uma companhia(s) aérea(s) designada pela outra Parte Contratante que opere serviços aéreos internacionais;
- c) Ao combustível, lubrificantes e consumíveis técnicos, introduzidos ou fornecidos no Território de uma das Partes Contratantes para o uso em uma aeronave de uma Companhia(s) Aérea(s) Designada de uma Parte Contratante que opere serviços aéreos internacionais, mesmo quando esses abastecimentos devem ser usados em parte da viagem efectuado sobre o Território da Parte Contratante em que foram embarcados;
- d) Os documentos e materiais de publicidade promocionais, incluindo mas não limitado a calendários, brochuras, formulários impressos introduzidos no Território de uma Parte Contratante e destinados a ser dado de graça a bordo da aeronave pela Companhia(s) aérea(s) Designada da outra Parte Contratante;

e) Ao equipamento de segurança operacional e de segurança da aviação civil para utilização nos aeroportos ou terminais de carga.

3. O equipamento e materiais referidos nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo podem ser obrigados a ser mantidos sob a vigilância ou controlo das autoridades competentes e sua propriedade não deve ser transferido sem o pagamento de direitos e impostos aduaneiros relevantes.

4. As isenções previstas no presente artigo serão também aplicados no caso em que A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de uma Parte Contratante tenha contratado com outra companhia(s) aérea(s), que também beneficie dessas isenções junto da outra Parte Contratante, para o empréstimo ou transferência para o território da outra Parte Contratante dos itens especificados nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo.

5. O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo da aeronave de uma companhia(s) aérea(s) de qualquer das Partes Contratantes, podem ser descarregados no Território da outra Parte Contratante desde que possuam a aprovação das autoridades aduaneiras desse Território. Nesse caso, poderão ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até ao momento em que são reexportados ou de outra forma descartados em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

6. Em conformidade com a legislação da União Europeia, nada no presente Acordo impede a República Francesa a imposição, de forma não discriminatória, impostos, contribuições, direitos, taxas ou outras imposições ao combustível fornecido no seu Território para ser utilizado numa aeronave de uma Companhia(s) Aérea(s) Designada da República de Angola que opere entre um ponto do Território da República Francesa e outro ponto do Território da República Francesa ou de outro Estado-Membro da União Europeia.

ARTIGO 13.º  
(Oportunidades comerciais)

1. A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada de uma Parte Contratante tem o direito, com base na reciprocidade, de estabelecer escritórios no Território da outra Parte Contratante, a fim de promover e vender serviços aéreos.

2. A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada de uma Parte Contratante terá o direito, com base na reciprocidade, em conformidade com as leis e regulamentos relativos à entrada e residência em vigor no Território da outra Parte Contratante, de trazer e manter no território desta Parte o seu próprio pessoal de gestão operacional e comercial e outro pessoal especializado necessário à prestação de serviços de transporte aéreo.

3. Cada Parte Contratante concederá ao pessoal necessário da companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante, com base na reciprocidade, o acesso no seu Território para o aeroporto e as áreas abrangidas pelas operações de aeronaves, tripulação, passageiros e carga.

4. Cada Parte Contratante concederá à(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da outra Parte Contratante, na base da reciprocidade, o direito de trazer e manter no seu Território, de pessoal adicional exigido por tal Companhia(s) Aérea(s) Designada pela outra Parte Contratante para suas ou suas operações por curtos períodos, não superior a 90 (noventa) dias.

5. As Partes Contratantes deverão certificar-se de que os passageiros, independentemente da nacionalidade, podem adquirir bilhetes da companhia(s) aérea(s) de sua escolha, em moeda local ou em moeda livremente convertível aceite por essa companhia aérea. Estes princípios aplicam-se igualmente ao transporte de carga.

6. À(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de uma Parte Contratante deve ser concedida, com base na reciprocidade, no Território da outra Parte Contratante, o direito de comercializar os serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga, em moeda local ou em qualquer moeda livremente convertível, directamente e através de agentes credenciados ou a sua escolha. A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de uma Parte Contratante terá o direito de abrir e manter, no Território da outra Parte Contratante, contas bancárias nominativas na moeda de uma das Partes Contratantes ou em qualquer moeda livremente convertível, ou a seu critério.

#### ARTIGO 14.º

##### (Acordo de Cooperação Comercial)

1. Para a realização dos serviços acordados, as companhia(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante poderão celebrar acordos de cooperação comercial, tais como *blocked-space*, de partilha de códigos ou quaisquer outros acordos de parceria, com:

- a) Uma companhia(s) aérea(s) da outra Parte Contratante; e
- b) Uma ou várias companhias aéreas de um país terceiro.

2. A(s) companhia(s) aérea(s) operacional envolvida nos acordos de cooperação comercial deve(m) possuir a autorização adequada e os direitos de tráfego subjacentes, incluindo os direitos de rota e os direitos de capacidade, e cumprir com os requisitos normalmente aplicados a esses acordos.

3. Toda(s) companhia(s) aérea(s) de comercialização envolvida(s) nos acordos de cooperação devem possuir a autorização adequada e os direitos de tráfego subjacentes, e cumprir os requisitos normalmente aplicados a esses acordos.

4. A capacidade total operada pelos serviços aéreos realizados sob essas disposições deve ser contada apenas contra a capacidade da Parte Contratante que designa a(s) companhia(s) aérea(s) operacional. A capacidade oferecida pela companhia(s) aérea(s) de comercialização de tais serviços não deve ser imputada aos direitos da capacidade da Parte Contratante que designa essa companhia aérea.

5. Além da companhia(s) aérea(s) operacional, as Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podem exigir a(s) companhia(s) aérea(s) de marketing para apresentar horários para aprovação.

6. Na venda dos serviços no âmbito desses acordos, a(s) companhia(s) aérea(s) em causa ou o seu representante, deve deixar claro para o comprador no ponto de venda, qual companhia(s) aérea(s) será a companhia a operadora em cada sector do serviço e com que companhia(s) aérea(s) o comprador está estabelecendo uma relação contratual.

#### ARTIGO 15.º

##### (Transferência de receitas excedentárias)

1. Cada Parte Contratante concede com base na reciprocidade, à(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da outra Parte Contratante o direito de transferir livremente o excesso das receitas sobre as despesas realizadas no seu território como resultado do transporte de passageiros, bagagem, carga e correio. Tais transferências devem ser efectuadas de forma expedita em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis ao câmbio de moeda estrangeira, na taxa de câmbio oficial, ou ao câmbio prevalecente no mercado cambial internacional para os pagamentos em vigor e não devem estar sujeitas a tributação, nem a quaisquer encargos excepto os normalmente cobradas pelos bancos para essas operações.

2. Cada Parte Contratante garante à(s) companhia(s) aérea(s) Designada da outra Parte Contratante o direito de utilizar a totalidade ou parte das suas receitas no seu Território para o pagamento de todos os encargos relacionados com a sua actividade (incluindo a aquisição de combustível) e outras actividades relacionadas com a transportação aérea.

3. No caso em que os serviços de pagamento entre as Partes Contratantes são regidos por um acordo especial, o referido acordo será aplicável.

#### ARTIGO 16.º

##### (Assistência em terra)

Sujeitos às leis e regulamentos de cada Parte Contratante, cada companhia(s) aérea(s) deve ter no território da outra Parte Contratante o direito de prestar a sua própria assistência em terra («auto-assistência») ou, a seu critério, o direito de escolher entre concorrentes fornecedores que prestam serviços de assistência em escala, no todo ou em parte. Onde essas leis e regulamentos limitam ou impedem a auto-assistência e em que não há concorrência efectiva entre os fornecedores que prestam serviços de assistência em escala, cada Companhia(s) Aérea(s) Designada deve ser tratada numa base não-discriminatória no que se refere ao seu acesso à auto-assistência e serviços de assistência em escala fornecida por um ou provedores.

#### ARTIGO 17.º

##### (Tarifas)

1. As tarifas (incluindo impostos e/ou sobretaxas) a serem cobradas pelas Companhias Aéreas Designadas de cada Parte Contratante devem ser estabelecidas de forma

livre e independente a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo da operação, o custo de combustível, as características do serviço e um lucro razoável.

2. Cada Parte Contratante pode exigir a notificação ou registo às respectivas Autoridades Aeronáuticas das tarifas a serem cobradas para ou a partir de seu Território pela Companhia(s) aérea(s) Designada da outra Parte Contratante. A notificação ou registo de tarifas pelas companhias aéreas de ambas as Partes Contratantes poderão ser requeridas com antecedência mínima de 30 (trinta) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, a notificação ou registo poderá ser permitido a redução do prazo normalmente exigido.

3. Sem prejuízo do direito da concorrência e defesa do consumidor vigentes em cada Parte Contratante, a intervenção das Partes Contratantes será limitada a:

- a) Protecção dos consumidores face a preços excessivos devido ao abuso de posição dominante;
- b) Protecção de companhias aéreas de preços artificialmente baixos devido a subsídios directos ou indirectos ou apoio;
- c) A protecção de companhias aéreas de preços artificialmente baixos, onde a evidência existir uma intenção de eliminar a concorrência.

4. Sempre que as Autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes descobrirem que uma determinada tarifa não cumpre com os critérios definidos no parágrafo 1 e/ou são abrangidos pelas categorias definidas nos parágrafos 3 a), 3 b) e/ou 3 c) devem enviar uma notificação fundamentada da sua insatisfação com às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante e à(s) companhia(s) aérea(s) envolvida o mais rápido possível, e no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a data da notificação ou o registo da tarifa em causa. Além disso, eles podem solicitar consultas sobre esta questão com as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante. Essas consultas terão lugar no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de recepção do pedido. A menos que ambas as Autoridades Aeronáuticas concordam em desaprovar as tarifas por escrito, as tarifas devem ser consideradas como tendo sido aprovadas.

ARTIGO 18.º  
(Submissão de programas)

1. Os programas das Companhias Aéreas Designadas de cada Parte Contratante devem ser submetidos para aprovação às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante.

2. Tais programas devem ser submetidos com uma antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias à data prevista para a sua entrada em vigor e devem incluir toda a informação relativa aos horários, frequências dos serviços, tipo e configuração das aeronaves a serem utilizadas.

3. Qualquer modificação aos horários já submetidos e que não seja modificação pontual («*ad hoc*»), deve ser submetida à aprovação das Autoridades Aeronáuticas com uma

antecedência mínima de 20 (vinte) dias à data de entrada em vigor da modificação. As modificações «*ad hoc*» devem ser submetidas às Autoridades Aeronáuticas com uma antecedência mínima de 1 (um) dia útil à data de entrada em vigor. Contudo, as Autoridades Aeronáuticas devem esforçar-se na tomada de decisões expeditas com relação a qualquer modificação «*ad hoc*».

4. Se não for recebida qualquer notificação de desaprovação antes da data de efectividade de um horário ou de uma modificação a um horário, este deve ser considerado aprovado tendo sempre em consideração que essa aprovação tácita ficará automaticamente sem efeito se as limitações aplicáveis à Capacidade e frequências a oferecer forem ultrapassadas.

5. Em casos excepcionais, os períodos especificados nos parágrafos 2 e 3 deste artigo podem ser reduzidos se isso for acordado entre ambas as Autoridades Aeronáuticas.

ARTIGO 19.º  
(Trânsito)

1. Os passageiros e carga em trânsito no Território de uma Parte Contratante estarão sujeitos a um controle simplificado.

2. A carga e a bagagem em trânsito no Território de uma Parte Contratante serão isentos de todos os direitos aduaneiros, taxas de inspecção e outros direitos e encargos.

ARTIGO 20.º  
(Estatísticas)

As Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes devem fornecer ou exigir que a sua Companhia Designada forneça às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, os dados de estatísticas que possam ser razoavelmente exigidos para efeitos de avaliação da operação dos Serviços Acordados.

ARTIGO 21.º  
(Consultas e modificações)

1. Num espírito de estreita colaboração, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes realizarão consultas sempre que necessário, com vista a assegurar a implementação satisfatória dos princípios e disposições do presente Acordo. Essas consultas terão início no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recepção de um pedido de consultas por uma Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante pode, a qualquer momento, solicitar consultas com a outra Parte Contratante com vista à interpretação das disposições do presente Acordo ou para fazer qualquer alteração ou modificação oportuna das disposições do presente Acordo ou seu Anexo. Tais consultas devem ser realizadas entre as Autoridades Aeronáuticas e podem ser através de contactos directos ou por correspondência. Essas consultas devem iniciar no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recepção do pedido de consultas por uma das Partes Contratantes.

3. As emendas ou modificações ao presente Acordo, que forem acordadas em conformidade com o disposto no parágrafo 2 do presente artigo, se necessário, entrarão em vigor após a confirmação, por via diplomática, de que os procedimentos internos necessários em cada uma das Partes Contratantes foram concluídos.

**ARTIGO 22.º**  
**(Resolução de diferendos)**

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes devem, em primeiro lugar, resolvê-lo pela via de negociações entre as Autoridades Aeronáuticas, em conformidade com o disposto no artigo 21.º do presente Acordo.

2. Se as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não chegarem a um acordo, o diferendo será resolvido através de consultas diplomáticas. Essas consultas terão início num prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recepção de um pedido de consultas por uma das Partes Contratantes.

3. Se as partes contratantes não chegarem a um acordo através de negociações em conformidade com os parágrafos 1 e 2 do presente artigo, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma personalidade ou organismo; ou, a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes, para submete-lo à decisão de um tribunal de 3 (três) árbitros. Nesse caso, cada Parte Contratante nomeará um árbitro e o terceiro árbitro, que não deve ser nacional de qualquer das Partes Contratantes, será indicado pelos dois árbitros assim nomeados e actuará como presidente do tribunal. Cada uma das Partes Contratantes nomeará o seu árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recepção pela outra Parte Contratante de um aviso por via diplomática solicitando a arbitragem do diferendo; o terceiro árbitro será nomeado no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da nomeação dos dois primeiros árbitros. Se uma das Partes Contratantes não nomear o seu árbitro dentro do período especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo especificado, o presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de uma das Partes Contratantes nomear um árbitro ou árbitros, conforme o caso requer.

4. O tribunal arbitral determina livremente os seus procedimentos. As despesas dos árbitros nacionais serão suportadas pela Parte Contratante que o nomeou. Todas as outras despesas do tribunal arbitral serão divididas em partes iguais entre as Partes Contratantes.

5. As Partes contratantes devem cumprir com quaisquer decisões nos termos do parágrafo 3 do presente artigo.

6. Em qualquer caso e enquanto uma das Partes Contratantes não cumprir com uma decisão nos termos do parágrafo 3 do presente artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar qualquer direito ou privilégio concedido ao abrigo do presente Acordo.

**ARTIGO 23.º**  
**(Acordos multilaterais)**

Se, após a entrada em vigor do presente Acordo, ambas as Partes Contratantes forem vinculadas por um acordo multilateral que trata de assuntos abrangidos pelo presente Acordo, as disposições de tal acordo devem prevalecer. Ambas as partes contratantes podem realizar consultas em conformidade com o artigo 21.º do presente Acordo com vista a determinar a medida em que o presente Acordo é afectado pelas disposições desse acordo multilateral e se este acordo deverá ser revisto tendo em conta este acordo multilateral.

**ARTIGO 24.º**  
**(Denúncia)**

Cada Parte Contratante pode, a qualquer momento, notificar por escrito e por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação deverá simultaneamente ser dirigida à Organização da Aviação Civil Internacional. Em tal caso, o Acordo terminará doze (12) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada por mútuo acordo antes do termo deste período. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção, a notificação será considerada como tendo sido recebida 15 (quinze) dias após a data de recepção da mesma pela Organização da Aviação Civil Internacional.

**ARTIGO 25.º**  
**(Registo na Organização da Aviação Civil Internacional)**

Este Acordo deve ser registado na Organização de Aviação Civil Internacional.

**ARTIGO 26.º**  
**(Entrada em vigor)**

Cada Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante, por via diplomática, sobre o cumprimento das formalidades constitucionais de que necessita para implementação do presente Acordo, que entra em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data de recepção da última dessas notificações.

Em fé do que, signatários, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Luanda, a 1 de Março de 2018, em dois exemplares nas línguas portuguesa e francesa, sendo ambos textos baseados na versão rubricada em língua inglesa, e sendo igualmente autênticos.

Pelo Governo da República de Angola, *ilegível*.

Pelo Governo da República Francesa, *ilegível*.

**ANEXO**  
**Quadro de Rotas**

1. Rota a ser operada pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da República de Angola:

Origem	Pontos Intermediários	Destino	Pontos Além
Qualquer Ponto ou Pontos em Angola	Qualquer Ponto ou Pontos na Europa	Qualquer Ponto ou Pontos em França	Qualquer Ponto ou Pontos na Europa

2. Rota a ser operada pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da República Francesa:

Origem	Pontos Intermediários	Destino	Pontos Além
Qualquer Ponto ou Pontos em França	Qualquer Ponto ou Pontos em África	Qualquer Ponto ou Pontos em Angola	Qualquer Ponto ou Pontos em África

Notas:

- a) A Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante pode(m), em sua conveniência, em parte ou na totalidade dos seus serviços:
- Operar vôos em um ou ambos os sentidos;
  - Omitir escalas em um ou mais pontos nas Rotas Especificadas;
  - Modificar a ordem de serviço dos pontos nas Rotas Especificadas (incluindo a possibilidade de servir como pontos intermediários pontos além e vice-versa e omitir paragens em uma direcção de um serviço);
  - Terminar seu serviço no Território da outra Parte Contratante ou fora dele;
  - Servir em pontos comuns de destinos das Rotas Especificadas no Território da outra Parte Contratante;
  - Alterar, os pontos não especificados no Quadro de Rotas através de notificação às Autoridades Aeronáuticas, desde que os serviços correspondentes comecem ou terminem no Território da Parte Contratante que designou a empresa.
- b) O exercício de direitos de tráfego pela(s) Companhia Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante entre os pontos intermédios ou pontos além nos países terceiros e no Território da outra Parte Contratante serão objecto de um acordo entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.
- c) Em qualquer segmento das rotas acima, uma Companhia Aérea Designada de qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, realizar mudança de bitola. Esta possibilidade é dada desde que as operações para além do ponto de mudança de bitola estão em continuação do transporte operado principalmente no percurso principal da rota especificada, estando sujeito a prévia autorização das Autoridades Aeronáuticas relevantes.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

**Decreto Presidencial n.º 126/19**  
de 29 de Abril

Considerando a vontade do Governo da República de Angola em continuar a desenvolver com o Governo da República do Reino dos Países Baixos a cooperação no domínio do transporte aéreo e a necessidade de institucionalizar esse quadro de cooperação por meio de acordos bilaterais nos diversos domínios;

Tendo em conta a necessidade de implementação conjunta de acções de cooperação na exploração racional e pacífica do espaço aéreo dos dois Estados;

Considerando ainda a necessidade de se estabelecer com o Governo do Reino dos Países Baixos o Acordo no Domínio do Transporte Aéreo, em conformidade com os entendimentos bilaterais alcançados entre os dois Estados;

Atendendo o disposto na alínea b) do artigo 5.º da Lei n.º 4/11, de 14 de Janeiro, dos Tratados Internacionais;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea a) do artigo 121.º e do n.º 1 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

ARTIGO 1.º  
(Aprovação)

É aprovado o Acordo de Cooperação sobre os Serviços Aéreos entre o Governo da República de Angola e o Governo do Reino dos Países Baixos, anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

ARTIGO 2.º  
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

ARTIGO 3.º  
(Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 28 de Março de 2019.

Publique-se.

Luanda, aos 11 de Abril de 2019.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

**ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE  
A REPÚBLICA DE ANGOLA  
E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS**

**PREÂMBULO**

A República de Angola e o Reino dos Países Baixos, doravante referidos como «Partes Contratantes»;

Sendo partes da Convenção Internacional sobre Aviação Civil, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o progresso da aviação internacional;

Desejando garantir o mais alto nível de segurança no transporte aéreo internacional;

Desejando celebrar um Acordo entre a República de Angola e o Reino dos Países Baixos para os Serviços Aéreos entre e para além de seus respectivos territórios;

Acordaram no seguinte: