



# 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.

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 ao 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:

## CAPÍTULO I

## Introdução

## ARTIGO 1.º

## (Definições)

Para efeitos do presente Acordo:

- a) O termo «Autoridades Aeronáuticas» significa para o Reino dos Países Baixos o Ministro da Infra-Estrutura e Gestão de Águas; para a República de Angola, o Ministério dos Transportes; ou, em qualquer caso, outra pessoa singular ou colectiva autorizada a realizar todas as funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades;
- b) Os termos «Serviço Acordado» e «Rota Especificada» querem dizer Serviço Internacional Aéreo, nos termos do presente Acordo e a rota especificada no Anexo ao presente Acordo, respectivamente;
- c) O termo «Acordo» significa este Acordo, o seu Anexo, bem como qualquer alteração do Acordo ou do Anexo;
- d) Os termos «Serviço Aéreo», «Serviço Aéreo Internacional», «Aeronave» e «Escala para Fins Não Comerciais» terão o significado que lhes for respectivamente atribuído no artigo 96.º da Convenção;
- e) O termo «Mudança de Aeronave» significa a operação de um dos Serviços Acordados por uma Companhia Aérea Designada, de tal forma que um ou mais sectores da Rota Especificada sejam voados por aeronaves diferentes;
- f) O termo «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer alteração dos Anexos ou Convenção, nos termos dos artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e alterações tenham entrado em vigor, ou tenham sido ratificados por ambas as Partes Contratantes;
- g) O termo «Companhia Aérea Designada» significa a companhia aérea que foi designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º (Designação e Autorização) do presente Acordo;
- h) O termo «Serviço de Bordo» significa artigos, de natureza facilmente consumível, para uso ou venda a bordo de uma Aeronave durante o voo, incluindo produtos alimentares;
- i) O termo «Tarifa» significa qualquer montante cobrado ou a ser cobrado pela Companhia Aérea, directamente ou através dos seus agentes, a qual-

quer pessoa ou entidade, para o transporte de passageiros (e suas bagagens) e carga (excluindo mala postal) em transporte aéreo, incluindo:

- i. As condições que regem a disponibilidade e a aplicabilidade de uma Tarifa; e
  - ii. Os encargos e condições de quaisquer serviços auxiliares nestes transportes que são oferecidos pela Companhia Aérea;
- j) O termo «Território» em relação a qualquer das Partes Contratantes será considerado como sendo as áreas de terra e águas territoriais adjacentes às mesmas, sob a soberania, suserania, protecção ou mandato da Parte Contratante;
  - k) O termo «Encargos do Usuário» significa, uma taxa imposta sobre as Companhias Aéreas para a prestação de aeroporto, navegação aérea, ou instalações de segurança de aviação ou serviços, incluindo serviços relacionados e instalações;
  - l) O termo «Capacidade» significa a combinação de frequência por semana e (a configuração de) o tipo de aeronave utilizado na rota oferecida ao público pela Companhia Aérea Designada;
  - m) O termo «Países Baixos» significa a parte europeia dos Países Baixos;
  - n) O termo «Estado-Membro da EU» significa um estado que seja agora ou no futuro Parte Contratante do Tratado da União Europeia e do Tratado sobre o funcionamento da União Europeia.

## CAPÍTULO II

## Objectivos

## ARTIGO 2.º

## (Concessão de direitos)

1. Cada Parte Contratante presta à outra Parte Contratante, excepto se for de outra forma especificada no Anexo, os seguintes direitos para a realização do Serviço Aéreo Internacional pela Companhia Aérea Designada de outra Parte Contratante:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem desembarque;
- b) O direito de fazer escalas no seu território, sem ser para fins de tráfego; e
- c) Ao operar um Serviço Acordado numa Rota Especificada, o direito de fazer escalas no seu território para efeitos de embarque, e desembarque de tráfego internacional sob a forma de passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

2. Nenhuma das disposições no parágrafo 1 do presente artigo subentende que uma Companhia Aérea de uma das Partes Contratantes tenha o direito de participar no transporte aéreo entre pontos no Território da outra Parte Contratante (cabotagem).

ARTIGO 3.º  
(Designação e autorização)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, mediante notificação por escrito por via diplomática, perante a outra Parte Contratante, uma Companhia Aérea para operar Serviços Internacionais Aéreos nas rotas especificadas no Anexo, e de substituir uma outra Companhia Aérea por uma Companhia Aérea previamente designada.

2. Após a recepção de uma tal notificação, cada Parte Contratante deve conceder à Companhia Aérea Designada pela outra Parte Contratante as autorizações de funcionamento apropriadas, sob reserva das disposições do presente artigo, a menos que o seguinte não tenha sido satisfeito:

- a) No caso da Companhia Aérea ser designada pelo Reino dos Países Baixos:
  - i. A Companhia Aérea não estar estabelecida no território do Reino dos Países Baixos, nos termos dos Tratados da União Europeia, e não ter uma Licença de Funcionamento válida, em conformidade com a legislação da União Europeia; e
  - ii. Não estar a ser exercido e mantido o controlo regulamentar efectivo da Companhia Aérea pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, e a Autoridade Aeronáutica competente não tenha sido claramente identificada na designação; e
  - iii. A Companhia Aérea não for propriedade, directamente ou através de participação maioritária, e não ser efectivamente controlada por Estados-Membros da União Europeia ou pela Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados;
- b) No caso de a Companhia Aérea era designada pela República de Angola:
  - i. Não estar estabelecida no território da República de Angola e não ter uma Licença de Exploração válida, nos termos da lei aplicável da República de Angola; e
  - ii. Controlo efectivo regulamentar da Companhia Aérea, exercido e mantido pela República de Angola; e
  - iii. A Companhia Aérea não for propriedade, directamente ou através de participação maioritária, e ser efectivamente controlada pela República de Angola e/ou por nacionais da República de Angola, e que:
- c) O Governo ao designar a Companhia Aérea não esteja a manter e a administrar os padrões estabelecidos no artigo 15.º (Segurança) e artigo 16.º (Segurança da Aviação) do presente Acordo; e
- d) A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) não seja(m) qualificadas para atender as condições previstas nos termos das leis e regulamentos

normalmente aplicadas às operações de Serviço Aéreo Internacional pela Parte Contratante, tendo em conta a solicitação ou solicitações.

3. Após a recepção da autorização de funcionamento do parágrafo 2 do presente artigo, uma Companhia Aérea Designada pode, a qualquer momento, começar a operar os Serviços Acordados, no todo ou em parte, desde que cumpra as disposições do presente Acordo.

ARTIGO 4.º  
(Revogação e suspensão da autorização)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de reter, revogar, suspender ou limitar as autorizações de funcionamento de uma Companhia Aérea Designada pela outra Parte Contratante:

- a) No caso de a Companhia Aérea ser designada pelo Reino dos Países Baixos:
  - i. A Companhia Aérea não estiver estabelecida no território do Reino dos Países Baixos ao abrigo de Tratados da União Europeia, ou não tiver licença de funcionamento válida, em conformidade com a legislação da União Europeia; ou
  - ii. Não estiver a ser exercido ou mantido controlo regulamentar efectivo da Companhia Aérea, pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, ou a Autoridade Aeronáutica competente não estiver claramente identificada na designação, ou
  - iii. A Companhia Aérea não for propriedade, directamente ou através de participação maioritária, ou não estiver a ser efectivamente controlada pelos Estados-Membros da União Europeia ou pela Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados;
- b) No caso de a Companhia Aérea ser designada pela República de Angola:
  - i. A Companhia Aérea não estiver estabelecida no território da República de Angola ou não tiver licença de funcionamento válida, em conformidade com os termos da lei aplicável da República de Angola; ou
  - ii. Não estiver a ser exercido ou mantido controlo regulamentar efectivo da Companhia Aérea, pelo República de Angola; ou
  - iii. A Companhia Aérea não for propriedade, directamente ou através de participação maioritária, ou não estiver a ser efectivamente controlada pela República de Angola e/ou por nacionais da República de Angola;
- c) No caso em que essa Companhia não consiga cumprir as leis e regulamentos referidos no artigo 13.º (Aplicação das Leis, Regulamentos e Procedimentos) do presente Acordo;

- d) No caso da outra Parte Contratante não manter e administrar as normas estabelecidas no artigo 15.º (Segurança) do presente Acordo;
- e) Na eventualidade dessa Companhia Aérea não se qualificar junto das Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante que avalia a autorização, ao abrigo das leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à operação de serviços internacionais aéreos por estas Autoridades, em conformidade com a Convenção; ou
- f) No caso da Companhia Aérea, de outra forma, não funcionar em conformidade com as condições previstas no presente Acordo.

2. A menos que acção imediata seja essencial para evitar o incumprimento das condições referidas no parágrafo 1 do presente artigo, os direitos estabelecidos por este artigo serão exercidos somente após consulta com a outra Parte Contratante. A não ser que tenha sido acordado em contrário por ambas as Partes Contratantes, tais consultas devem começar no prazo de trinta (30) dias, a partir da data de recepção do pedido.

3. O presente artigo não limita os direitos de qualquer das Partes Contratantes a reter, revogar, limitar ou impor condições relativamente à autorização de funcionamento de uma Companhia ou Companhias Aéreas da outra Parte Contratante, em conformidade com as disposições do artigo 16.º (Segurança da Aviação) do presente Acordo.

### CAPÍTULO III Disposições Comerciais

#### ARTIGO 5.º (Tarifas)

1. Cada Parte Contratante deverá permitir que as Tarifas para o transporte aéreo sejam estabelecidas por cada Companhia Aérea Designada, com base em considerações comerciais no mercado. A intervenção das Partes Contratantes deverá ser limitada a:

- a) Prevenção de Tarifas ou práticas injustificadamente discriminatórias;
- b) Protecção dos consumidores de Tarifas excessivamente altas ou restritivas em virtude de abuso de uma posição dominante;
- c) Protecção de Companhias Aéreas de Tarifas artificialmente baixas devido a subvenção ou apoio governamental directo ou indirecto.

2. Nenhuma das Partes Contratantes deve exigir notificação ou apresentação de qualquer Tarifa a ser cobrada pela Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante. As Tarifas podem permanecer em vigor, a menos que sejam posteriormente reprovadas nos termos do parágrafo 3 deste artigo.

3. Nenhuma Parte Contratante tomará medidas unilaterais para impedir a entrada em vigor ou a continuação de uma Tarifa cobrada ou proposta para ser cobrada por (a) uma companhia aérea de uma das Partes Contratantes para

o Serviço Aéreo Internacional entre os territórios das Partes Contratantes, ou (b) uma Companhia Aérea de uma das Partes Contratantes para o Serviço Aéreo Internacional entre o território de outra Parte Contratante e qualquer outro país.

4. Se qualquer das Partes Contratantes considerar qualquer uma tal Tarifa é inconsistente com as considerações estabelecidas no parágrafo (1) do presente artigo, deve solicitar consulta e logo que possível notificar a outra Parte Contratante das razões da sua insatisfação. Estas consultas serão realizadas até 30 (trinta) dias após a recepção do pedido, e as Partes Contratantes cooperarão na obtenção das informações necessárias para a resolução razoável da questão. Se as Partes Contratantes chegarem a um Acordo em relação a uma Tarifa para a qual foi feito um aviso de insatisfação, cada uma das Partes Contratantes deve fazer o possível para executar o Acordo. Na falta de um tal acordo mútuo, a Tarifa será efectuada ou continuará em vigor.

5. Não obstante as disposições do presente artigo, a Companhia Aérea Designada da República de Angola não terá direito de introduzir novos produtos ou tarifas mais baixas que as existentes para produtos idênticos de serviços aéreos para transporte inteiramente dentro da União Europeia.

#### ARTIGO 6.º (Actividades Comerciais)

1. A Companhia Aérea Designada de cada Parte Contratante será autorizada a:

- a) Estabelecer no Território da outra Parte Contratante escritórios para a promoção e venda de transporte aéreo e serviços auxiliares ou complementares (inclusive o direito de vender e emitir quaisquer bilhetes aéreos próprios e/ou guias de transporte aéreo e bilhetes aéreos e/ou guias de transporte aéreo de qualquer outra Companhia Aérea), bem como outros equipamentos necessários para a prestação de transporte aéreo;
- b) No território da outra Parte Contratante, envolver-se directamente e a seu critério, através dos seus agentes e/ou outras companhias aéreas, na venda de transporte aéreo e serviços auxiliares ou complementares;
- c) Vender tais transportes e serviços auxiliares ou complementares e qualquer pessoa deve ser livre para comprar tal transporte ou serviços em qualquer moeda.

2. A Companhia Aérea Designada de cada Parte Contratante será autorizada a trazer para o território, e a manter no território, da outra Parte Contratante a sua equipa de gestão, comercial, operacional e técnica, segundo a necessidade, no âmbito da prestação de transporte aéreo e serviços auxiliares ou complementares.

3. Esses requisitos de pessoal, por opção da Companhia Aérea Designada, podem ser satisfeitos pelo seu próprio pessoal ou usando os serviços de qualquer outra organiza-

ção, empresa ou companhia aérea a operar no território de outra Parte Contratante, autorizada a executar tais serviços no território da Parte Contratante.

4. Tendo em consideração as leis e regulamentos de cada Parte Contratante, e em todo o caso, dos Países Baixos, inclusive o direito da União Europeia, cada Companhia Aérea Designada tem direito a explorar a sua própria assistência em terra no território da outra Parte Contratante («*self handling*»), ou, a seu critério, seleccionar agentes concorrentes ou companhias aéreas para tais serviços, no todo ou em parte. Este direito deverá estar sujeito a restrições físicas e outras, resultantes de considerações de segurança aeroportuária. As actividades de movimentação terrestre devem ser realizadas de acordo com as leis, regulamentos e disposições contratuais das Partes, inclusive, no caso dos Países Baixos, o direito da União Europeia. Quando tais leis, regulamentos e disposições contratuais limitem ou impeçam a auto-assistência de cada Companhia Aérea Designada, serão tratados de forma não discriminatória no que se refere aos seus serviços de assistência em escala, fornecidos por um ou mais provedores devidamente autorizados.

5. Para a exploração ou manutenção dos Serviços Aéreos nas Rotas Especificadas, cada Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante pode entrar em acordos comerciais e/ou de cooperação, tendo em conta as seguintes condições:

- a) Os acordos comerciais e/ou de cooperação podem incluir, mas não serão limitados a espaços pré-determinados, código partilhado (*code-sharing*), ou acordos de locação (*leasing*), com:
  - i. A Companhia Aérea Designada da mesma Parte Contratante;
  - ii. A Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, inclusive regimes de código partilhado intemos;
  - iii. A Companhia Aérea Designada de um país terceiro;
  - iv. Um provedor de transporte de carga, em terra e/ou água, de qualquer país.

b) As Companhias Aéreas implementadoras envolvidas nos acordos de cooperação no âmbito da venda possuem os respectivos direitos de tráfego, inclusive os direitos de rota e capacidade, e satisfazem os requisitos normalmente aplicados a tais acordos;

- c) Todas as companhias aéreas que participaram no acordo de marketing detêm os respectivos direitos de rota e satisfazem os requisitos normalmente aplicados a tais acordos;
- d) A Capacidade total que as Companhias Aéreas exploram no âmbito destes acordos só deverá ser descontada do direito de capacidade da Parte Contratante que indicou as companhias aéreas implementadoras. A capacidade oferecida pelas

companhias aéreas vendedoras destes serviços não será descontada do direito de capacidade da Parte Contratante que indicou essa Companhia Aérea;

- e) Ao oferecer serviços para a venda ao abrigo de tais acordos, a Companhia Aérea em causa, ou o seu agente, informará o comprador no ponto de venda sobre qual companhia aérea será a companhia aérea operacional em cada sector do serviço e com quais companhias aéreas o comprador está a celebrar uma relação contratual;
- f) Estas disposições serão aplicáveis aos serviços de passageiros, serviços combinados e de carga.

6. Não obstante, qualquer outra disposição do presente Acordo, as Companhias Aéreas Designadas e fornecedores indirectos de transporte aéreo de qualquer das Partes Contratantes têm permissão, relativamente ao Serviço Aéreo Internacional, para fazer uso, sem restrição, de transporte sobre terra e/ou água para passageiros, carga e mala postal para e de quaisquer pontos nos territórios das Partes Contratantes, ou países terceiros, incluindo o transporte de, e para, todos os aeroportos com facilidades alfandegárias e incluindo, quando aplicável, o direito de transporte de carga e mala postal no respeitante a leis e regulamentos aplicáveis.

7. Estes passageiros, carga e mala postal, independentemente de serem transportados por meios aéreos, terrestres ou aquáticos, terão acesso às instalações e processamento de alfândega do aeroporto. As Companhias Aéreas Designadas podem optar por explorar elas o seu próprio transporte de superfície ou fornecê-lo através de acordos com outras operadoras de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras companhias aéreas e fornecedores indirectos de transporte de carga aérea. Tais serviços intermodais podem ser oferecidos em um único, aplicando uma tarifa geral para o transporte aéreo, transporte terrestre e/ou aquático ou transporte combinado, desde que os passageiros e os carregadores não sejam induzidos em erro quanto aos factos relativos a tal transporte.

8. As actividades referidas no presente artigo são efectuadas em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante. No caso da parte europeia dos Países Baixos, será incluída a legislação aplicável na União Europeia.

ARTIGO 7.º  
(Mudança de aeronave)

1. Em qualquer segmento ou segmentos das rotas especificadas, uma Companhia Aérea Designada pode realizar Serviço Aéreo Internacional, em qualquer ponto da rota especificada, sem qualquer limitação quanto à mudança do tipo ou número de aeronaves operadas, desde que em voos de partida o transporte para além desse ponto seja uma continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que tenha designado a companhia aérea e, nos voos de chegada, o transporte para o território da Parte Contratante que tenha designado a Companhia Aérea ser uma continuação do transporte para além desse ponto.

2. No caso de mudança de aeronave, uma Companhia Aérea Designada pode usar o seu próprio equipamento e, sujeita aos regulamentos nacionais, o equipamento de lease, e pode operar de acordo com os regulamentos comerciais e/ou de cooperação no âmbito de vendas com outra(s) companhia(s).

3. Uma Companhia Aérea Designada pode usar números de voo diferentes ou iguais para os sectores implicados na mudança de aeronave.

**ARTIGO 8.º**  
**(Concorrência leal)**

1. Cada Parte Contratante deve dar uma oportunidade justa e igual a cada Companhia Aérea Designada para competir no fornecimento de Serviço Aéreo Internacional, regido pelo presente Acordo.

2. Cada Parte Contratante tomará todas as medidas adequadas no âmbito da sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas desleais de concorrência que adversamente afectarão a posição competitiva de uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante deve permitir que cada Companhia Aérea Designada determine a frequência e capacidade de Serviço Aéreo Internacional que oferece, com base em considerações comerciais no mercado. Consistente com esse direito, nenhuma das Partes Contratantes deve limitar unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, ou os tipos de aeronave operados pela Companhia Aérea Designada de outra Parte Contratante, excepto se necessário por motivos de alfândega, técnicos, operacionais ou ambientais, derivados de condições uniformes em concordância com o artigo 15.º da Convenção.

4. Nenhuma das Partes Contratantes deve impor à Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante uma exigência de prioridade (*first refusal requirement*), restrições proporcionais (*uplift ratio*), compensação por abdicar de objecção (*no objection fee*) ou qualquer outra exigência relativa à Capacidade, frequência ou tráfego que seja inconsistente com o propósito do presente Acordo.

**CAPÍTULO IV**  
**Disposições Financeiras**

**ARTIGO 9.º**  
**(Impostos, direitos alfandegários e encargos)**

1. As aeronaves que operam em Serviços Aéreos Internacionais com a Companhia Aérea Designada de qualquer das Partes Contratantes, bem como os seus equipamentos regulares, peças sobresselentes, suprimentos de combustíveis e lubrificantes, serviço de bordo, assim como material de publicidade e promocional, mantidos a bordo de tal aeronave, numa base de reciprocidade, estão isentos de todos os direitos aduaneiros, taxas de inspecção e taxas nacionais ou locais semelhantes e encargos, à chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que tais máquinas e equipamentos permaneçam a bordo da aeronave até ao momento de serem reexportados.

2. No que diz respeito a equipamentos regulares, peças sobresselentes, abastecimento de combustíveis e lubrificantes, e serviço de bordo, introduzidos no Território de uma Parte Contratante por ou em nome de uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante ou levadas para bordo da aeronave operada por tal Companhia Aérea Designada e destinados exclusivamente à utilização a bordo da aeronave ao operar Serviços Aéreos Internacionais, não se aplicarão impostos nem encargos, incluindo os direitos aduaneiros e taxas de inspecção impostas no Território da primeira Parte Contratante mencionada mesmo quando estes artigos sejam se destinem a ser usados em partes da viagem realizada sobre o território da Parte Contratante em que foram levados a bordo.

Os itens acima referidos podem ter que ser mantidos sob o controle e fiscalização aduaneira. As disposições deste parágrafo não podem ser interpretadas de forma que uma Parte Contratante possa ser sujeita à obrigação de reembolso de direitos alfandegários que já foram cobrados sobre os artigos acima mencionados.

3. Os equipamentos aéreos regulares, peças sobresselentes, abastecimento de combustíveis, lubrificantes e produtos a bordo da aeronave da Companhia Aérea Designada de qualquer das Partes Contratantes somente podem ser desembarcados no Território da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades aduaneiras da Parte Contratante, que pode exigir que estes itens sejam colocados sob a sua supervisão até ao momento de serem reexportados ou terem tido outro destino, em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

4. A bagagem, carga e mala postal em trânsito devem ser isentos de direitos aduaneiros e outras taxas semelhantes.

5. As isenções previstas neste artigo estarão também disponíveis caso uma Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante tenha contratado outra companhia aérea, que goze da mesma forma de isenções da outra Parte Contratante, para o empréstimo ou transferência no Território da outra Parte Contratante, dos artigos especificados nos parágrafos 1, 2 e 3 do presente artigo.

6. Nada no presente Acordo impede o Reino dos Países Baixos de impor, numa base não-discriminatória, impostos, imposições, direitos, taxas e encargos sobre o combustível fornecido no seu território para utilização numa aeronave de uma transportadora aérea designada da República de Angola que opera entre um ponto do território do Reino dos Países Baixos e outro ponto do território do Reino dos Países Baixos ou no território de outro Estado-Membro da UE.

**ARTIGO 10.º**  
**(Encargos de utilização)**

1. Os encargos de utilização que podem ser aplicados a uma Parte Contratante e/ou controlados pelas autoridades ou organismos competentes da outra Parte Contratante devem ser justos, razoáveis, não injustamente discriminatórios e ser divididos equitativamente entre as categorias de usuários. De

qualquer forma, tais encargos de utilização serão aplicados às companhias aéreas da outra Parte Contratante em condições não menos favoráveis do que as condições mais favoráveis disponíveis para qualquer outra companhia aérea no momento em que os encargos de utilização forem aplicados.

2. Os encargos de utilização aplicados à Companhia Aérea da outra Parte Contratante podem coincidir com, mas não devem exceder, o custo total das autoridades ou organismos competentes para proporcionarem aeroportos, ambientes nos aeroportos, aviação e segurança da aviação no aeroporto ou nos sistemas do aeroporto. Tais custos totais podem incluir um razoável retorno sobre activos, após a amortização. As instalações e serviços para os quais os encargos são aplicados são assegurados de forma eficiente e económica.

3. Cada Parte Contratante deve incentivar consultas entre encargos de utilização entre as autoridades ou organismos competentes no seu território e as companhias aéreas que utilizam os serviços e instalações, e incentivarão as autoridades ou organismos competentes que aplicam as taxas de utilização e as companhias aéreas a trocar as informações necessárias para permitir uma análise exacta da razoabilidade dos encargos em acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 do presente artigo.

Cada Parte Contratante incentiva as autoridades competentes que aplicam os encargos de utilização a informar os usuários com uma antecedência razoável sobre qualquer proposta de encargos para permitir que os usuários expressem os seus pontos de vista antes de as alterações serem feitas.

4. Nenhuma Parte Contratante será considerada como estando em falta quanto a uma disposição do presente artigo, a menos que: (i) não consiga fazer uma revisão da carga ou prática objecto da queixa apresentada pela outra Parte Contratante, no prazo de 30 (trinta) dias; ou (ii) após essa revisão não conseguir tomar todas as medidas ao seu alcance para remediar qualquer encargo ou prática que seja incompatível com este artigo.

**ARTIGO 11.º**  
**(Dupla tributação)**

1. Os rendimentos e lucros provenientes da exploração de aeronaves no tráfego internacional só podem ser tributados no Estado em que está sediada a gestão eficaz da Companhia Aérea Designada.

2. Os proveitos provenientes da alienação de aeronave que está a ser explorada no tráfego internacional podem ser tributados no Estado em que está sediada a gestão eficaz da Companhia Aérea Designada.

3. O capital representado pelas aeronaves exploradas no tráfego internacional e bens móveis afectos à exploração de tais aeronaves podem ser tributado no Estado em que está sediada a gestão eficaz da Companhia Aérea Designada.

4. O disposto no parágrafo 1 do presente artigo também se aplica aos rendimentos e lucros provenientes de um grupo de interesse (*pool*), um negócio comum, um acordo comercial no âmbito das vendas ou uma filial a operar a nível internacional.

5. Se um Acordo entre as Partes Contratantes para evitar a dupla tributação e prevenir a evasão fiscal sobre os rendimentos e o capital próprio, no qual o transporte aéreo é tratado, visar procedimentos diferentes dos referidos nos parágrafos 1- 4 do presente artigo, as disposições do Acordo para evitar a dupla tributação sobre os rendimentos e capital serão aplicáveis.

**ARTIGO 12.º**  
**(Transferência de fundos)**

1. A Companhia Aérea Designada de cada Parte Contratante terá direito a transferir o saldo excedente das receitas e despesas no Território da venda, do Território da venda para o seu próprio Território. Nesta transferência líquida incluem-se as receitas de vendas, directas ou através de agentes, de Serviços de Aéreos e serviços auxiliares ou complementares, assim como os juros comerciais usuais sobre estes rendimentos relativos ao período em que estão depositados no aguardo da transferência.

2. A Companhia Aérea Designada de cada Parte Contratante deve receber aprovação para tal transferência, no máximo, dentro de 30 (trinta) dias após a solicitação, em qualquer moeda, à taxa oficial de câmbio para conversão da moeda local, na data da venda.

3. A Companhia Aérea Designada de cada Parte Contratante terá o direito de realmente efectuar a transferência após a recepção da aprovação.

**CAPÍTULO V**  
**Disposições Regulamentares**

**ARTIGO 13.º**  
**(Aplicação das leis, regulamentos e procedimentos)**

1. As leis, regulamentos e procedimentos de qualquer das Partes Contratantes relativas à entrada ou saída do seu território de aeronaves envolvidas nos Serviços Aéreos Internacionais, ou para a operação e navegação de tais aeronaves, devem ser respeitados pela Companhia Aérea Designada de outra Parte Contratante, assim que der entrada e até sair do referido Território.

2. As leis, regulamentos e procedimentos de qualquer das Partes Contratantes relativas à imigração, passaportes ou outros documentos de viagem legais, à entrada, desembarque, alfândega e quarentena devem ser observados com, ou em nome da tripulação, passageiros, carga e mala postal transportados pelas aeronaves da Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, assim que der entrada e até sair do Território da referida Parte Contratante.

3. Os passageiros, bagagens, carga e mala postal em trânsito pelo Território de qualquer das Partes Contratantes, e que não tenham deixado a área do Aeroporto reservada para o efeito, deverão, excepto em relação às medidas de segurança contra a violência e a pirataria aérea, ser sujeitos a não mais do que um controle simplificado.

4. Nenhuma das Partes Contratantes deve dar preferência a qualquer outra companhia aérea sobre a Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, na aplicação das suas



práticas alfandegárias, imigração, quarentena e regulamentos similares; ou na utilização de aeroportos, vias aéreas e serviços aéreos de tráfego e instalações associadas sob o seu controlo.

5. Cada Parte Contratante deve, mediante pedido da outra Parte Contratante fornecer cópias da legislação, regulamentos e procedimentos previstos no presente Acordo.

ARTIGO 14.º

(Reconhecimento dos certificados e licenças)

Certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidas, ou processadas em reciprocidade, por uma Parte Contratante, incluindo, no caso dos Países Baixos, em conformidade com as leis e regulamentos da EU, ainda válidas, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, com a finalidade de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, desde que as condições sob as quais tais certificados e licenças foram emitidos, ou processados em reciprocidade, sejam iguais ou maiores do que os requisitos mínimos que são, ou podem ser no futuro, estabelecidos no âmbito da Convenção. Cada Parte Contratante, no entanto, reserva-se o direito de se recusar a reconhecer, para voos sobre o seu Território, certificados de competência e licenças concedidas a, ou validados para os seus próprios nacionais, pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 15.º

(Segurança)

1. Cada Parte Contratante pode solicitar consultas a qualquer momento relativas às normas de segurança em qualquer área relativa à tripulação aérea, aeronaves e sua operação adoptadas pela outra Parte Contratante. Tais consultas terão lugar no prazo de 30 (trinta) dias após a solicitação.

2. Se, após essas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não mantém e administra eficazmente as normas e requisitos de segurança em qualquer área que pelo menos iguale as normas mínimas estabelecidas naquela data, em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para se adequar aos padrões mínimos, e de que a outra Parte Contratante tomará as medidas correctivas adequadas. O incumprimento pela outra Parte Contratante de tomar as medidas adequadas no prazo de 15 (quinze) dias, ou num prazo mais longo acordado, será motivo para a aplicação do artigo 4.º (Revogação e suspensão da autorização) do presente Acordo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por, ou sob um Acordo de Locação (*lease*), em nome da companhia ou companhias aéreas de uma Parte Contratante sobre os serviços para, ou do território da outra Parte Contratante pode, enquanto no território da outra Parte Contratante, ser objecto de um exame pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e ao redor da aeronave, para verificar tanto a validade dos documentos da

aeronave quanto da sua tripulação, e a condição aparente da aeronave e seus equipamentos (inspecções de plataforma), desde que isto não implique um atraso excessivo.

4. Se uma tal inspecção ou série de inspecções der origem a:

- a) Sérias preocupações de que uma aeronave ou a exploração de uma aeronave, não cumpra as normas mínimas estabelecidas naquela data em conformidade com a Convenção; ou
- b) Sérias preocupações de que há falta de manutenção ou administração dos padrões acordados naquela data em conformidade com a Convenção, a Parte Contratante que procede à inspecção, para efeitos do artigo 33.º da Convenção, será livre de concluir que os requisitos sob os quais o certificado ou licenças no tocante a essa aeronave ou à tripulação da aeronave foi emitido ou validado, ou que as condições sob as quais a aeronave está a ser explorada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos, em conformidade com a Convenção.

5. No caso de o acesso para fazer uma inspecção de plataforma da aeronave operada pela(s) companhia(s) aérea(s) de uma Parte Contratante, em conformidade com o parágrafo 3 deste artigo, ser negado pelo representante da(s) companhia(s) aérea(s), a outra Parte Contratante será livre de deduzir que existam razões sérias do tipo referido no parágrafo 4 deste artigo, e tirar as conclusões referidas nesse parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de imediatamente suspender ou alterar a autorização de funcionamento de uma Companhia ou Companhias Aéreas da outra Parte Contratante no caso de a primeira Parte Contratante concluir que, como resultado de uma inspecção de plataforma, uma série de inspecções, uma interdição de inspecção de plataforma, consultas ou de outra forma, essa acção imediata é essencial para a segurança da operação da Companhia Aérea.

7. Qualquer acção de uma Parte Contratante, em conformidade com os parágrafos 2 ou 6 deste artigo, deve ser interrompida uma vez que a base para a tomada de acção deixa de existir.

8. Cada Parte Contratante providenciará que as Companhias Aéreas Designadas tenham acesso a instalações de comunicação, de aviação e meteorológicas, e quaisquer outros serviços necessários para as operações de segurança dos Serviços Acordados.

ARTIGO 16.º

(Segurança da aviação)

1. As Partes Contratantes reafirmam, consistentes com os seus direitos e obrigações ao abrigo do Direito Internacional, que as suas obrigações mútuas para proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilegal, formam parte integral do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de Direito Internacional, as Partes Contratantes devem agir especifica-

mente em conformidade com as disposições da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de Setembro de 1963, a Convenção referente à Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971, o seu Protocolo Adicional para a Supressão de Actos de Violência Ilícita em Aeroportos Servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988, a Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal em 1 de Março de 1991, e qualquer outra Convenção sobre segurança da aviação, das quais as Partes Contratantes venham a fazer parte.

2. As Partes Contratantes prestarão, mediante pedido para tal, toda a assistência necessária uma à outra, para prevenir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança da aeronave, seus passageiros e tripulação, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes devem, nas suas relações mútuas, agir em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que são aplicados por elas, as Práticas Recomendadas estabelecidas pela Organização Internacional da Aviação Civil e designadas como Anexos à Convenção. Devem exigir que os operadores de aeronaves nos seus registos, operadores que têm o seu principal local de trabalho ou residência permanente no seu território e os operadores dos aeroportos no seu território, ajam em conformidade com essas disposições de segurança da aviação. Neste parágrafo, a referência aos padrões de segurança da aviação inclui qualquer diferença notificada pela Parte Contratante em causa.

4. Cada Parte Contratante deve assegurar que sejam tomadas medidas eficazes no seu Território para proteger as aeronaves, para controlar passageiros e as suas bagagens de mão, e para realizar controlos apropriados da tripulação, carga (incluindo a bagagem de porão) e Serviços de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento, e que essas medidas sejam ajustadas para enfrentar qualquer incremento de ameaça. Cada Parte Contratante concorda que a Companhia Aérea Designada será solicitada a observar as disposições de segurança da aviação referidas no parágrafo 3 deste artigo, exigidas pela outra Parte Contratante, para a entrada em, e partida de, ou enquanto permanecerem no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante responderá também favoravelmente a qualquer pedido da outra Parte Contratante para tomar medidas razoáveis de segurança especial para enfrentar uma ameaça particular.

5. Na eventualidade de ocorrer um incidente ou ameaça de um incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança das aeronaves, seus passageiros e tripulação, aeroportos ou navegação aérea, as

Partes Contratantes prestarão assistência mútua, facilitando a comunicação e outras medidas adequadas destinadas a terminar tal incidente ou ameaça, tão rápido quanto possível, com o mínimo de risco possível para a vida.

6. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para crer que a outra Parte Contratante se distancia das disposições do presente artigo, a primeira Parte Contratante pode solicitar consultas imediatas com a outra Parte Contratante. Tais consultas terão lugar no prazo de 30 (trinta) dias após o pedido. Estas consultas terão o objectivo de chegar a um acordo quanto às medidas adequadas para eliminar as razões mais imediatas de preocupação, e a adoptar, no âmbito das normas de segurança da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), as acções necessárias para estabelecer as condições adequadas de segurança.

7. Cada Parte Contratante tomará aquelas medidas que considerar praticáveis para garantir que uma aeronave objecto de um acto de apreensão ilegal ou outros actos de interferência ilícita que tenha ocorrido no seu Território, seja retida no solo, a menos que a sua partida seja ditada pelo dever primordial de proteger a vida humana. Sempre que possível, tais medidas serão tomadas com base em consultas mútuas.

## CAPÍTULO VI

### Disposições Processuais

#### ARTIGO 17.º (Calendário)

1. Uma Parte Contratante poderá exigir a comunicação do calendário pela Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante — para fins operacionais — com 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência dos seus serviços pretendidos. Ambas as Partes Contratantes devem minimizar os encargos administrativos de preenchimento de requisitos e procedimentos.

2. Se nenhum aviso de não-aprovação for recebido bem antes da data efectiva de um calendário ou uma modificação de calendário, esta será considerada como aprovada, tendo em conta que uma tal aprovação tácita se extingue automaticamente se limitações aplicáveis, tais como a Capacidade e frequência que podem ser oferecidas, forem superadas.

#### ARTIGO 18.º (Consulta e alteração)

1. Num espírito de estrita cooperação, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes podem consultar-se mutuamente, de quando em quando, com vista a assegurar satisfatoriamente a execução e o cumprimento das disposições do presente Acordo.

2. Qualquer Parte Contratante pode solicitar consultas com vista a alterar o presente Acordo e/ou o seu Anexo. Estas consultas deverão ter início dentro do 60 (prazo de sessenta) dias a contar da data da recepção do pedido pela outra Parte Contratante, salvo acordo em contrário. Estas consultas podem ser realizadas através de discussão ou por correspondência.

3. Qualquer alteração do presente Acordo será aprovada pelas Partes Contratantes e entrará em vigor através da troca de notas diplomáticas. Tais alterações entrarão em vigor em conformidade com as provisões do artigo 24.º deste Acordo.

4. Não obstante o disposto no parágrafo 3 deste artigo, qualquer alteração na Programação de Rota no Anexo ao presente Acordo pode ser acordada pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes e confirmada por troca de notas diplomáticas. Esta exceção ao parágrafo 3 deste artigo não se aplica no caso de direitos de direitos de tráfego serem adjuntos ao Anexo.

ARTIGO 19.º  
(Resolução de litígios)

1. No caso de litígio entre as Partes Contratantes relativamente à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes procurarão em primeiro lugar resolver a sua disputa através de negociações bilaterais.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem chegar a um acordo por negociação, o litígio pode, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetido à decisão de um tribunal de três árbitros, um nomeado por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro a ser acordado pelos dois árbitros assim escolhidos, sendo que o terceiro árbitro não pode ser nacional das Partes Contratantes. Cada uma das Partes Contratantes designará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recepção por qualquer das Partes Contratantes, de uma nota diplomática da outra Parte Contratante solicitando a arbitragem da disputa, e o terceiro árbitro deve ser acordado dentro de um período adicional de 60 (sessenta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes falhar em designar o seu próprio árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias ou se o terceiro árbitro não for acordado no prazo indicado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes a nomear um árbitro ou árbitros.

3. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão proferida ao abrigo do parágrafo 2 do presente artigo.

CAPÍTULO VII  
Disposições Finais

ARTIGO 20.º  
(Duração e rescisão)

1. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar por escrito, por via diplomática à outra Parte Contratante, a sua decisão de rescindir o presente contrato.

2. Tal aviso será simultaneamente comunicado à Organização da Aviação Civil Internacional. Neste caso, este Acordo será rescindido 12 (doze) meses após a data de recepção do aviso pela outra Parte Contratante, a menos que o aviso para finalizar seja retirado por Acordo entre as Partes Contratantes antes do termo desse período. Na ausência de aviso de recepção do aviso de rescisão pela outra

Parte Contratante, tal aviso será considerado como recebido 14 (catorze) dias após a recepção da referida comunicação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21.º  
(Registo na Organização da Aviação Civil Internacional)

Este Acordo será registado na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22.º  
(Aplicabilidade das convenções e acordos multilaterais)

1. As disposições da Convenção serão aplicáveis ao presente Acordo.

2. Se um acordo multilateral ou convenção aceite por ambas as Partes Contratantes relativo a matérias abrangidas pelo presente Acordo entrar em vigor, as disposições pertinentes dessa convenção ou acordo multilateral substituem as disposições pertinentes do presente Acordo.

3. As Partes Contratantes podem consultar-se para determinar as consequências da primazia para este Acordo, como mencionado no parágrafo 2 do presente artigo, e acordar sobre as alterações necessárias deste Acordo.

ARTIGO 23.º  
(Aplicabilidade deste Acordo)

No que diz respeito ao Reino dos Países Baixos este Acordo é somente aplicável ao território na Europa.

ARTIGO 24.º  
(Entrada em vigor)

O presente Acordo entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data de recepção da última notificação por escrito através de canais diplomáticos em que as Partes Contratantes mutuamente se informarem que as formalidades e requisitos constitucionais nos seus respectivos países foram cumpridos.

Em testemunho do que os abaixo assinados, sendo devidamente autorizados para o efeito pelos seus respectivos Governos, assinaram este Acordo,

Assinado em Haia, aos 29 de Outubro de 2018, em duplicado, em inglês, português e neerlandês. Em caso de divergência de interpretação, o texto inglês prevalecerá.

Pela República de Angola, *ilegível*.

Pelo Reino dos Países Baixos, *ilegível*.

ANEXO: PROGRAMAÇÃO DE ROTA

a) Para a Companhia Aérea Designada do Reino dos Países Baixos:

Todos os pontos nos Países Baixos — Todos os pontos intermediários — Todos os pontos em Angola — Todos os pontos situados mais além.

b) Para a Companhia Aérea Designada da República de Angola:

Todos os pontos em Angola — Todos os pontos intermediários — Todos os pontos nos Países Baixos — Todos os pontos situados mais além.

Nota:

Cada Companhia Aérea Designada pode em qualquer ou todos os voos e a seu critério:

- a) Operar voos em cada uma ou ambas as direcções;
- b) Rescindir qualquer um ou todos os seus serviços no Território da outra Parte Contratante;
- c) Combinar diferentes números de voo no âmbito de uma operação de aeronaves;
- d) Servir pontos intermediários e para além do ponto e pontos nos territórios das Partes Contratantes, em qualquer combinação e em qualquer ordem;
- e) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- f) Transferir tráfego de qualquer uma das suas aeronaves para qualquer uma das suas outras aeronaves em qualquer ponto;
- g) Servir pontos além de qualquer ponto no seu território, com ou sem Mudança de Aeronave ou número do voo e manter e anunciar, tais serviços ao público como serviços específicos;
- h) Fazer escalas em qualquer ponto dentro ou fora do Território das Partes Contratantes, incluindo a concatenação de destinos (co-terminalisation);
- i) Explorar tráfego em trânsito através do Território da outra Parte Contratante; e
- j) Combinar o tráfego na mesma aeronave independentemente da origem do tráfego.

Sem limitação direccional ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de explorar tráfego permissível no âmbito do presente Acordo, desde que qualquer serviço comece ou termine no território do país que a companhia aérea indique.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

## MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS, DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, TRABALHO E SEGURANÇA SOCIAL E DA SAÚDE

**Decreto Executivo Conjunto n.º 112/19**  
de 29 de Abril

Havendo necessidade de se aprovar as Regras de Transição para as Categorias previstas no novo Regime Jurídico da Carreira de Enfermagem, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 187/18, de 6 de Agosto;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, e de acordo com o n.º 1 do artigo 19.º do Decreto Presidencial n.º 187/18, de 6 de Agosto, determina-se:

1. São aprovadas as Regras de Transição para as Categorias previstas no novo Regime Jurídico da Carreira de Enfermagem, anexas ao presente Diploma, de que são partes integrantes.

2. É revogada toda a legislação que contraria o disposto no presente Decreto Executivo Conjunto.

3. O presente Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

4. As dúvidas e omissões resultantes da interpretação do presente Diploma são resolvidas pelos Ministros da Saúde, da Administração Pública, Trabalho e Segurança Social e das Finanças.

Publique-se.

Luanda, aos 29 de Abril de 2019.

O Ministro das Finanças, *Archer Mangureira*.

O Ministro da Administração Pública, Trabalho e Segurança Social, *Jesus Faria Maicato*.

A Ministra da Saúde, *Silvia Paula Valentim Lutucuta*.

### REGRAS DE TRANSIÇÃO DA CARREIRA DE ENFERMAGEM

ARTIGO 1.º

(Transição para Categoria de Enfermeiro Especialista de 1.ª Classe)

Os Actuais Enfermeiros Especialistas transitam para a Categoria de Enfermeiro Especializado de 1.ª Classe.

ARTIGO 2.º

(Transição para Categoria de Enfermeiro Especialista de 2.ª Classe)

1. Os Actuais Enfermeiros Licenciados de 1.ª, 2.ª e 3.ª Classes, que tenham concluído a especialidade, transitam para a Categoria de Enfermeiro Especializado de 2.ª Classe.

2. Os Actuais Enfermeiros Licenciados de 1.ª Classe sem especialidade transitam para a Categoria de Enfermeiro Especializado de 2.ª Classe, a título excepcional, bem como os Enfermeiros com grau de Doutores em Ciências de Saúde, sendo-lhes vedada a sua promoção, enquanto não fizerem a formação especializada.

ARTIGO 3.º

(Transição para Categoria de Enfermeiro Especializado de 3.ª Classe)

1. Os Actuais Enfermeiros Licenciados de 2.ª Classe transitam para a Categoria de Enfermeiro Especializado de 3.ª Classe, a título extraordinário, bem como os Enfermeiros com grau de Mestre em Ciências de Saúde, assim como todos aqueles que estejam na categoria de Enfermeiro Especialista, Enfermeiro Supervisor e Enfermeiro Professor de 3.º e 4.º Escalões do antigo Regime da Carreira de Enfermagem (Decreto n.º 30/97, de 25 de Abril) que não tenham transitado à luz do Decreto Presidencial n.º 254/10, de 17 de Novembro, sendo-lhes vedada a sua promoção, enquanto não fizerem a formação especializada.

2. Os Actuais Bacharéis em Enfermagem de 1.ª, 2.ª e 3.ª Classes, Técnicos de Enfermagem Especializados, Técnicos de Enfermagem de 1.ª, 2.ª e 3.ª Classes, bem como os Auxiliares de Enfermagem de 1.ª, 2.ª e 3.ª Classes, Enfermeiro Graduado, Enfermeiro Chefe e Enfermeiro