



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 3.060,00

| | | | |
|---|-------------------|----------------|--|
| 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.impresnanacional.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 139/20:

Aprova o Acordo entre o Governo da República de Angola e o Conselho Federal Suíço sobre os Serviços Aéreos.

Decreto Presidencial n.º 140/20:

Aprova a Estratégia Nacional de Saneamento Total liderada pelas Comunidades e Escolas em Angola 2019-2030.

**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
(Entra em vigor)**

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

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 29 de Abril de 2020.

Publique-se.

Luanda, aos 6 de Maio de 2020.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

**Decreto Presidencial n.º 139/20
de 20 de Maio**

Considerando a vontade do Governo da República de Angola em continuar a desenvolver com o Conselho Federal Suíço a cooperação bilateral 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 em conformidade com os entendimentos bilaterais;

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 c) 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 entre o Governo da República de Angola e o Conselho Federal Suíço sobre os Serviços Aéreos, anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA DE ANGOLA E O CONSELHO FEDERAL SUÍÇO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

Preâmbulo

O Governo da República de Angola e o Conselho Federal Suíço (doravante, designada «as Partes Contratantes»);

Desejando promover um sistema de Aviação Internacional baseado na competição entre companhias aéreas no mercado com a mínima interferência e regulamentação do Governo;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos a nível internacional;

Reconhecendo que os serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos aumentam o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento económico;

Desejando tomar possível que as companhias aéreas ofereçam preços e serviços competitivos ao público em viagem e transporte em mercados abertos;

Desejando garantir o mais alto grau de protecção e segurança nos serviços aéreos internacionais e reafirmando sua preocupação com actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em risco a segurança de pessoas ou bens que afectam adversamente a operação dos serviços aéreos e quebram a confiança do público no que concerne a segurança da aviação civil; e

Sendo as Partes, assinantes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, realizada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944;

Concordam com o seguinte:

ARTIGO 1.º
(Definições)

1. Para os fins do presente Acordo e seu Anexo, salvo acordo em contrário:

- a) O termo «a Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional realizada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adoptado nos termos do artigo 90.º da Convenção e qualquer emenda dos anexos ou Convenção nos termos dos artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e alterações sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes;
- b) O termo «Autoridades Aeronáuticas» significa no caso de Angola Ministro responsável pela Aviação Civil no caso da Suíça Gabinete Federal de Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer as funções actualmente atribuídas às referidas Autoridades;
- c) A expressão «Companhias Aéreas Designadas» significa uma companhia ou companhias aéreas que uma Parte Contratante designou, de acordo com o artigo 5.º do presente Acordo, para a operação dos serviços aéreos acordados;
- d) O termo «Serviços Acordados» significa serviços aéreos com rotas específicas para os transportes de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação;
- e) Os termos «Serviço Aéreo», «Serviço Aéreo Internacional», «Companhia Aérea» e «Parada Para Fins Não Comerciais» terão o significado que lhes é atribuído respectivamente de acordo ao artigo 96.º da Convenção;
- f) O termo «Território» em relação a um Estado terá o significado que lhe é atribuído de acordo ao artigo 2.º da Convenção;
- g) O termo «Tarifa» significa que os preços para os transportes de passageiros, bagagem e carga, as condições em que esses preços se aplicam devem incluir taxas de comissão e outras remunerações adicionais por agência ou venda de documentos de transporte, mas excluindo remuneração e condições para o transporte de correio.

2. O Anexo faz parte integrante do presente Acordo. Todas as referências do Acordo deverão incluir o Anexo, a menos que explicitamente acordado de outra forma.

ARTIGO 2.º
(Concessão de direitos)

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo para fins de operação de Serviços Aéreos Internacionais nas rotas especificadas nos esquemas do Anexo. Tais serviços e rotas são chamados respectivamente «Serviços Acordados» e «Rotas Especificadas».

2. Sob reserva das disposições do presente Acordo, as companhias aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarão, enquanto operam Serviços Aéreos Internacionais:

- a) O direito de sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem aterrar;
- b) O direito de fazer escalas no referido território para fins não comerciais;
- c) O direito de embarcar e desembarcar, no referido território, nos pontos especificados no Anexo do presente Acordo, passageiros, bagagem, carga e correio destinados ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante;
- d) Os direitos especificados no presente Acordo.

3. Nada do presente Acordo será considerado como conferindo às companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga ou correio transportados para compensação e destinados a outro ponto em território dessa Parte Contratante.

4. Se, devido a conflitos armados, distúrbios ou desenvolvimentos políticos, ou circunstâncias especiais e incomuns, as companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante forem incapazes de operar um serviço em sua rota normal, a outra Parte Contratante deverá envidar seus melhores esforços para facilitar a continuidade de exploração desse serviço através de reajustes adequados de tais rotas, incluindo a concessão de direitos pelo tempo que for necessário para facilitar as operações viáveis.

ARTIGO 3.º
(Exercício de direitos)

1. As companhias aéreas designadas gozarão de oportunidades justas e iguais para concorrer na prestação dos serviços acordados abrangidos pelo presente Acordo.

2. Nenhuma das Partes Contratantes restringirá o direito de cada uma das companhias aéreas designadas de transportar tráfego internacional entre os territórios respectivos das Partes contratantes ou entre o território de uma Parte Contratante e os territórios de países terceiros.

3. Cada Parte Contratante permitirá que as companhias aéreas designadas determinem a frequência e a capacidade dos Serviços Aéreos Internacionais que oferece com base em considerações comerciais no mercado, sujeitas às disposições de frequências acordadas entre as Autoridades

Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. De acordo com este direito, nenhuma Parte Contratante limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência, número de destinos ou regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronave operados pelas companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante, excepto conforme exigido pelas Autoridades alfandegárias, por razões técnicas, operacionais ou ambientais, em condições uniformes, em conformidade com o artigo 15.º da Convenção.

ARTIGO 4.º

(Aplicação de leis e regulamentos)

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativamente à entrada, permanência e saída do seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional ou relativos à operação e a navegação de tais aeronaves dentro dos limites do seu Território, deverão ser aplicadas às aeronaves da(s) companhia(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante, da mesma maneira como são aplicados às suas próprias aeronaves e deverão ser cumpridos por tais aeronaves à entrada, saída e enquanto permanecerem no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativamente à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga, (incluindo as leis e regulamentos referentes à entrada, autorização migração, passaportes, alfândega ou no caso de correio e regulação postal) deverá ser cumpridas por ou em representação dos passageiros, tripulações ou carga das companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante

3. Nenhuma das Partes Contratantes poderá conceder qualquer preferência às suas próprias Companhias Aéreas no que diz respeito às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante na aplicação das leis e regulamentos previstos neste artigo.

ARTIGO 5.º

(Designação e autorização de operação)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais companhias aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. Tal designação será efectuada em virtude de uma notificação por escrito entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

2. As Autoridades Aeronáuticas que tiverem recebido a notificação de designação deverão, sem prejuízo do disposto nos parágrafos 3 e 4 deste artigo, conceder sem demora às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante a necessária autorização de operação.

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que as companhias aéreas designadas pela outra Parte Contratante provêm que são qualificadas para atender às condições prescritas sob as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pelas referidas Autoridades em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a concessão da autorização de operação mencionada no parágrafo 2 deste artigo, ou de impor as condições que julgar necessárias sobre o exercício dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, sempre que a referida Parte Contratante não disponha de provas de que as companhias aéreas têm o seu principal local de actividade no Território da Parte Contratante que as designa e que são titulares de um Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido pela referida Parte Contratante.

5. Tendo recebido a autorização de funcionamento, prevista no parágrafo 2 deste artigo, as companhias aéreas designadas poderão, a qualquer momento, operar os serviços acordados.

ARTIGO 6.º

(Revogação e suspensão da autorização de operação)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar, suspender, limitar ou suspender temporária ou permanentemente, a autorização de operação para o exercício dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo por uma das companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante ou de impor tais condições que julgar necessárias ao exercício de tais direitos, se:

- a) Não dispõe de provas de que as companhias aéreas em causa têm o seu principal local de actividade no território da Parte Contratante que as designa e que são titulares de um Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido pela referida Parte Contratante; ou
- b) As referidas companhias aéreas não cumpram ou tenham infringido gravemente as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou
- c) As referidas companhias aéreas deixarão de operar com os serviços acordados com as condições prescritas no presente Acordo.

2. Os direitos estabelecidos por este artigo serão exercidos somente após consulta com a outra Parte Contratante, a menos que uma acção imediata seja essencial para evitar futuras infracções de leis e regulamentos.

ARTIGO 7.º

(Segurança da aviação)

1. De acordo com os seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação recíproca de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilegal constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações perante o direito internacional, as Partes Contratantes deverão, em particular, agir em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infracções e Certos Outros Actos cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, aos 14 de Setembro de 1963, supressão da apreensão ilegal de aeronaves, assinada em Haia, aos 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Supressão de

Actos Ilicitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, aos 23 de Setembro de 1971, seu Protocolo Suplementar para a Supressão de Actos Ilicitos de Violência nos Aeroportos que servem a Aviação Civil Internacional, assinada 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, bem como qualquer outra Convenção e Protocolo relacionado com a segurança da aviação civil que ambas as Partes Contratantes adiram.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda assistência necessária para prevenir actos de confisco ilegal de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulação, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça, à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, em conformidade com as disposições de segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições de protecção sejam aplicáveis às Partes Contratantes; exigirão que os operadores de aeronaves que fazem parte de seu registro ou os operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócios ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos em seu território atuem em conformidade com tais dispositivos de segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda que esses operadores de aeronaves podem ser obrigados a observar as disposições de segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste artigo exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território daquela aeronave da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efectivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante também considerará com simpatia qualquer pedido da outra Parte Contratante por medidas de segurança especiais razoáveis para enfrentar uma ameaça em particular.

5. Quando ocorrer um incidente ou ameaça de um incidente de apreensão ilegal de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a terminar rapidamente e com segurança esse incidente ou ameaça.

6. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante se desviou das disposições de segurança da aviação deste artigo, as Autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as Autoridades

aeronáuticas da outra Parte Contratante. A falta de um acordo satisfatório dentro de 15 (quinze) dias a partir da data de tal solicitação constituirá motivos para reter, revogar, limitar ou impor condições sobre a autorização de operação e autorizações das companhias aéreas dessa Parte Contratante. Quando exigido por uma emergência, uma Parte Contratante poderá tomar medidas provisórias antes do vencimento de 15 (quinze) dias.

ARTIGO 8.º

(Segurança operacional)

1. Cada Parte Contratante reconhecerá como válidos, para o propósito de operar os serviços acordados previstos no presente Acordo, certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidas ou validadas pela outra Parte Contratante ainda em vigor, desde que: os requisitos para tais certificados ou licenças sejam pelo menos iguais aos padrões mínimos que podem ser estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2. Cada Parte Contratante pode, no entanto, recusar reconhecer como válidos para fins de voos acima do seu próprio Território, certificados de competência e licenças concedidos ou validados para os seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por um País terceiro.

3. Cada Parte Contratante pode solicitar a consulta, a qualquer momento, sobre normas de segurança em qualquer área relacionada com tripulações, aeronaves ou sua operação adoptada pela outra Parte Contratante. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias a partir desse pedido.

4. Se, após essas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não mantém e administra efectivamente normas de segurança em qualquer área que seja pelo menos igual às normas mínimas estabelecidas naquele momento em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante dessas constatações e das providências consideradas necessárias para estar em conformidade cora tais padrões mínimos, e essa outra Parte Contratante tomará as medidas correctivas apropriadas. A falha da outra Parte Contratante em tomar as medidas cabíveis dentro de 15 (quinze) dias será motivo para a aplicação do artigo 6.º do presente Acordo.

5. Não obstante as obrigações mencionadas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por, ou sob contrato de Leasing em nome das companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante em serviços de ou para o território de outra Parte Contratante pode, enquanto no território da outra Parte Contratante, deve ser submetida a 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 os da sua tripulação e a aparente condição da aeronave e do seu equipamento (neste artigo designada por «inspecção na plataforma de estacionamento»), desde que tal não implique um atraso excessivo.

6. Se qualquer inspecção na plataforma de estacionamento ou série de inspecções na plataforma de estacionamento originar:

- a) Preocupações sérias de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpre com as normas mínimas estabelecidas na época por força da Convenção; ou
- b) Preocupações sérias com a falta de manutenção e administração eficazes das normas de segurança estabelecidas na altura em conformidade com a Convenção;

A Parte Contratante que realizar a inspecção deverá, para os fins do artigo 33.º da Convenção, ter a liberdade de concluir que os requisitos sob os quais o certificado ou as licenças relativas àquela aeronave ou à tripulação daquela aeronave foram emitidos ou tomadas válidas, ou que os requisitos sob os quais essa aeronave é operada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

7. No caso de o acesso ao objectivo de efectuar uma inspecção na plataforma de estacionamento de uma aeronave operada pelas companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante em conformidade com o parágrafo 5 supra for recusado pelo representante dessas companhias aéreas designadas, a outra Parte Contratante será livre inferir que surjam graves preocupações do tipo mencionado no parágrafo 6 acima e tirar as conclusões referidas nesse parágrafo.

8. Cada Parte Contratante reserva-se ao direito de suspender ou alterar a autorização de operação das companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante imediatamente no caso de a primeira Parte Contratante concluir, seja como resultado de uma inspecção na plataforma de estacionamento, uma série de inspecções na plataforma de estacionamento, negação de acesso à inspecção na plataforma de estacionamento, consulta ou outra, que a acção imediata é essencial para garantir a segurança de uma operação de linha aérea.

9. Qualquer acção de uma Parte Contratante, de acordo com os parágrafos 4 ou 8 acima, deverá ser interrompida quando a base para a tomada dessa acção deixar de existir.

ARTIGO 9.º

(Isenção de impostos e taxas)

1. Ao entrar no Território da outra Parte Contratante, as aeronaves operadas em serviços internacionais pelas companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante, bem como os seus equipamentos normais, suprimentos de combustível e lubrificantes, lojas de aeronaves, incluindo alimentos, bebidas e tabaco levados a bordo de tais aeronaves, estarão isento de todos os impostos e taxas, desde que tais equipamentos, suprimentos e lojas permaneçam a bordo da aeronave até que sejam reexportados.

2. Haverá também isenções dos mesmos direitos e impostos, com excepção dos encargos baseados no custo do serviço prestado em relação a:

- a) Armazéns de aeronaves embarcados no território de uma Parte Contratante, dentro dos limites fixados pelas Autoridades da referida Parte Contratante, e destinados ao uso a bordo da aeronave operada em serviço internacional pelas companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante;
- b) Peças sobressalentes (incluindo, entre outros, motores ou outras peças necessárias) e equipamento normal de bordo introduzido no Território de uma Parte Contratante para a manutenção, ou reparo de uma aeronave das companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante utilizada nos Serviços da Aviação Internacional;
- c) Combustível, lubrificantes e suprimentos técnicos de consumo introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte Contratante para uso em uma aeronave das companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante, envolvidos em Serviços Aéreos Internacionais, mesmo quando essas provisões forem usadas em uma parte de o trajecto efectuado sobre o Território da Parte Contratante em que são embarcados;
- d) Os documentos necessários utilizados pelas companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante, incluindo documentos de transporte, contas de vias aéreas e material publicitário, bem como veículos motorizados, material e equipamento que possam ser utilizados pelas companhias aéreas designadas para fins comerciais e operacionais dentro da área do aeroporto, materiais e equipamentos que atendem ao transporte de passageiros e cargas.

3. O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e fornecimentos retidos a bordo da aeronave operada pelas companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante, só poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a aprovação das Autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, eles podem ser colocados sob a supervisão das referidas Autoridades até que sejam reexportados ou de outra forma descartados de acordo com os regulamentos alfandegários.

4. As isenções previstas neste artigo estarão igualmente disponíveis nas situações em que as companhias aéreas designadas de uma das Partes Contratantes tenham celebrado acordos com outras companhias aéreas para o empréstimo ou a transferência no território da outra Parte Contratante desde que outras companhias aéreas desfrutem similarmente de tais isenções da outra Parte Contratante.

5. Sempre que exista um Acordo especial para evitar a dupla tributação no que diz respeito aos impostos sobre o rendimento e o património, as disposições deste último prevalecerão.

ARTIGO 10.º
(Trânsito directo)

Os passageiros, bagagem e carga em trânsito directo pela área de cada Parte Contratante e não deixando a área do aeroporto reservada para tais fins deverão, a menos que medidas de segurança contra violência, integridade fronteiriça, pirataria aérea e contrabando de entorpecentes e medidas de controlo de imigração diferentemente, estar sujeito a não mais do que um controlo muito simplificado. Bagagem e cargas em trânsito directas estarão isentas de direitos alfandegários e outros impostos similares

ARTIGO 11.º
(Taxas de utilização)

1. Cada Parte Contratante deverá envidar seus melhores esforços para assegurar que as taxas dos utilizadores impostas ou permitidas pelas suas Autoridades competentes sobre as companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante sejam justas e razoáveis. Devem basear-se em princípios económicos sólidos.

2. Os encargos de utilização das instalações e serviços aeroportuários e de navegação aérea oferecidos por uma Parte Contratante às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante não serão superiores aos que têm de ser pagos pelas suas aeronaves nacionais que operem em serviços internacionais regulares.

3. Cada Parte Contratante encorajará consultas entre as Autoridades ou órgãos responsáveis pela cobrança no seu território e as companhias aéreas designadas que utilizarem os seus serviços e instalações, e encorajará as Autoridades Competentes ou Autoridades Tributária competentes e as companhias aéreas designadas a trocar as informações que possam ser necessárias para permitir uma análise rigorosa da razoabilidade das taxas em conformidade com os princípios dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Cada Parte Contratante deve encorajar as Autoridades tributárias competentes a fornecer aos usuários uma notificação razoável sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização para permitir que os mesmos expressem os seus pontos de vista, antes que as alterações sejam feitas.

ARTIGO 12.º
(Actividades comerciais)

1. As companhias aéreas designadas de uma das Partes Contratantes serão autorizadas a manter representações adequadas no Território da outra Parte Contratante. Essas representações podem incluir pessoal comercial, operacional e técnico, que pode consistir em pessoal transferido ou contratado local mente.

2. Para as actividades comerciais, aplica-se o princípio da reciprocidade. As Autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarão todas as medidas necessárias

para assegurar que as representações das companhias aéreas designadas pela outra Parte Contratante possam exercer suas actividades de maneira ordenada.

3. Em particular, cada Parte Contratante concede às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante o direito de se envolver na venda de transporte aéreo em seu território directamente e, a critério das companhias aéreas, através de seus agentes. As companhias aéreas terão o direito de vender tal transporte, e qualquer pessoa terá a liberdade de adquirir tal transporte, na moeda desse território ou em moedas livremente conversíveis de outros países.

4. As companhias aéreas designadas de uma das Partes Contratantes poderão celebrar Acordos de marketing, tais como espaço bloqueado, compartilhamento de códigos ou outros Acordos comerciais, com companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante ou companhias aéreas de um terceiro país, desde que tais companhias possuam autorização operacional adequada.

ARTIGO 13.º
(Contrato de *leasing*)

1. Qualquer das Partes Contratantes poderá impedir a utilização de aeronaves alugadas para serviços ao abrigo do presente Acordo, em conformidade com o disposto nos artigos 7.º (Segurança da aviação) e 8.º (Segurança operacional).

2. Estão sujeitas ao parágrafo 1 acima as companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante que poderão usar aeronaves (ou aeronaves e tripulações) alugadas de qualquer companhia aérea designada, incluindo outras companhias aéreas, desde que isso não resulte em prejuízo para a companhia aérea que exerce direitos de tráfego.

ARTIGO 14.º
(Serviços intermodais)

1. Cada companhia aérea designada pode usar o transporte intermodal para passageiros, carga, bagagens se aprovado pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

2. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, companhias aéreas e provedores indirectos de transporte de carga de ambas as Partes Contratantes serão permitidos, sem restrição, a empregar em conexão com transporte aéreo internacional qualquer transporte de superfície para carga de ou para qualquer ponto dos territórios das Partes Contratantes ou em países terceiros, incluindo o transporte de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, e incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga em caução de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis.

3. Tais serviços de carga intermodal podem ser oferecidos de uma só vez, através do preço combinado do transporte aéreo e de superfície, de acordo com a legislação interna de cada País.

ARTIGO 15.º
(Conversão e transferência de receitas)

As companhias aéreas designadas terão o direito de converter e remeter ao seu País, à taxa oficial de câmbio, recibos que excedam os montantes desembolsados localmente na proporção devida aos transportes de passageiros, bagagem, carga e correio. Se os pagamentos entre as Partes Contratantes forem regulados por um acordo especial, este acordo especial será aplicado.

ARTIGO 16.º
(Tarifas)

1. Cada Parte Contratante poderá exigir notificação às Autoridades aeronáuticas ou depositá-las nas tarifas dos Serviços Aéreos Internacionais operados de acordo com o presente Acordo.

2. Sem limitar a aplicação do direito geral da concorrência e do direito do consumidor em cada Parte Contratante, a intervenção da Parte Contratante é limitada a:

- a) Prevenção de tarifas ou práticas excessivamente discriminatórias;
- b) Protecção dos consumidores contra tarifas excessivamente elevadas ou excessivamente restritivas, devido ao abuso de posição dominante ou a práticas concertadas entre transportadoras aéreas; e
- c) Protecção das companhias aéreas contra tarifas artificialmente baixas devido a subsídios ou apoio governamental directo ou indirecto.

3. Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir a inauguração ou continuação de uma tarifa proposta a ser cobrada ou cobrada pelas companhias aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes por serviços aéreos internacionais entre os territórios das Partes Contratantes. Se uma das Partes Contratantes acreditar que tal tarifa é incompatível com a consideração prevista neste artigo, ela solicitará consultas e notificará a outra Parte Contratante das razões de sua insatisfação no prazo de 14 (catorze) dias após receber o depósito. Essas consultas serão realizadas no prazo máximo de 14 (catorze) dias após o recebimento da solicitação. Sem um acordo mútuo, a tarifa entrará em vigor ou continuará em vigor.

ARTIGO 17.º
(Submissão do horários)

1. Cada Parte Contratante poderá exigir que as Autoridades Aeronáuticas notifiquem os horários previstos pelas companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante, no prazo mínimo de 30 (trinta) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação do mesmo.

2. Para voos suplementares que as companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante desejam operar nos serviços acordados fora do horário aprovado, ela deve solicitar permissão prévia das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante. Tal solicitação será normalmente submetida pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais voos.

ARTIGO 18.º
(Provisão de estatísticas)

As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes fornecerão umas às outras, mediante solicitação, estatísticas periódicas ou outras informações similares relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados

ARTIGO 19.º
(Consultas)

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou emenda do presente Acordo. Tais consultas, que podem ser entre as Autoridades Aeronáuticas, deverão começar na data mais próxima possível, mas não mais de 60 (sessenta) dias a partir da data em que a outra Parte Contratante receber a solicitação por escrito, salvo acordo em contrário pelas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante preparará e apresentará durante essas consultas provas relevantes em apoio à sua posição, a fim de facilitar decisões informadas, decisões racionais e económicas.

ARTIGO 20.º
(Solução de controvérsias)

1. Qualquer controvérsia decorrente do presente Acordo, que não possa ser resolvida por meio de negociações directas ou por via diplomática, será, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, submetida a um tribunal arbitral.

2. Nesse caso, cada Parte Contratante nomeará um árbitro e os dois árbitros nomearão um presidente nacional de um Estado terceiro. Se dentro de 60 (sessenta) dias após uma das Partes Contratantes ter nomeado seu árbitro, a outra Parte Contratante não indicou o seu, ou, se dentro do mês seguinte à nomeação do segundo árbitro, ambos os árbitros não concordaram com a nomeação, do Presidente, cada Parte Contratante poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda às nomeações necessárias.

3. O tribunal arbitral determinará seu próprio procedimento e decidirá sobre a distribuição do custo do procedimento.

4. As Partes Contratantes cumprirão todas as decisões proferidas em aplicação do presente artigo.

ARTIGO 21.º
(Modificações)

1. Se uma das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição do presente Acordo, essa modificação entrará em vigor quando as Partes Contratantes se notificarem mutuamente do cumprimento de seus procedimentos legais.

2. Modificações ao Anexo do presente Acordo poderão ser acordadas directamente entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes. Serão aplicados a título provisório a partir da data em que foram acordados e entrarão em vigor quando confirmados por troca de notas diplomáticas.

3. No caso de conclusão de qualquer convenção multilateral geral relativa ao transporte aéreo, pela qual ambas as Partes Contratantes se vinculem, o presente Acordo será modificado de modo a estar em conformidade com as disposições de tal convenção.

ARTIGO 22.º
(Rescisão)

1. Cada Parte Contratante pode, a qualquer momento, notificar por escrito, por via diplomática, a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será enviada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional.

2. O Acordo terminará no final de um período de tempo durante o qual 12 (doze) meses após a data de recebimento do aviso terá decorrido, a menos que o aviso seja retirado por acordo mútuo entre as Partes Contratantes antes do término do prazo este período.

3. Na falta de aviso de recepção pela outra Parte Contratante, o aviso será considerado como recebido 14 (catorze) dias após a data em que a Organização da Aviação Civil Internacional tiver recebido a sua comunicação.

ARTIGO 23.º
(Registo)

O presente Acordo e todas as suas alterações serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 24.º
(Entrada em vigor)

O presente Acordo entrará em vigor quando as Partes Contratantes notificarem mutuamente, pela troca de notas diplomáticas, o cumprimento de suas formalidades legais com relação à conclusão e à entrada em vigor de Acordos internacionais. A data de entrada em vigor é a data da última notificação.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em duplicado em Luanda, aos 27 de Novembro de 2018, nos idiomas português, francês e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos, em caso de divergência de implementação, interpretação ou aplicação, o texto em inglês prevalecerá.

Pelo Governo da República de Angola, *Ricardo Daniel Sandão Queiroz Viegas D'Abreu*. — Ministro dos Transportes

Pelo Conselho Federal Suíço, *Pascale Baeriswyl*. — Secretária de Estado do Departamento Federal dos Negócios Estrangeiros.

ANEXOS

PROGRAMAS DE ROTA

I. Rotas em que os Serviços Aéreos podem ser operados pelas companhias aéreas designadas de Angola:

| Pontos de Partida | Pontos Intermediários | Pontos de Suíça | Pontos Além da Suíça |
|-------------------|------------------------------------|-----------------|--------------------------|
| Pontos de Angola | Qualquer ponto de África ou Europa | Qualquer ponto | Qualquer ponto da Europa |

II. Rotas nas quais os Serviços Aéreos podem ser operados pelas companhias aéreas designadas da Suíça:

| Pontos de Partida | Pontos Intermediários | Pontos de Angola | Pontos Além de Angola |
|-------------------|------------------------------------|------------------|--------------------------|
| Pontos da Suíça | Qualquer ponto da Europa ou África | Qualquer ponto | Qualquer ponto de África |

NOTAS:

Os direitos de tráfego da quinta liberdade entre quaisquer pontos intermediários e/ou além estarão sujeitos à aprovação pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, de acordo com os acordos entre as duas Autoridades Aeronáuticas.

As companhias aéreas designadas das Partes Contratantes têm o direito de operar em pontos no território da outra Parte Contratante separadamente, ou em combinação no mesmo voo (co-terminalização), desde que nenhum direito de tráfego seja exercido excepto para tráfego em trânsito.

Cada companhia aérea designada de uma das Partes Contratantes poderá, em qualquer ou todos os voos e a seu critério:

1. Operar voos em uma ou ambas as direcções;
2. Combinar números de voo diferentes dentro de uma operação de aeronave;
3. Servir atrás, pontos intermediários e além e os pontos designados nos territórios das Partes Contratantes nas rotas em qualquer combinação e em qualquer ordem;
4. Omitir para em qualquer ponto ou pontos;
5. Transferir o tráfego de qualquer uma das suas aeronaves para qualquer uma das suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e
6. Servir pontos antes de qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de equipamento ou número de voo, e pode oferecer e anunciar tais serviços ao público como através de serviços, sem limitação direccional ou geográfica, nem perda de qualquer direito de explorar tráfego concedido ao abrigo do presente acordo, desde que o serviço começa ou termina no território da parte contratante que designa a(s) companhia(s) aérea(s).

Pelo Governo da República de Angola, *Ricardo Daniel Sandão Queiroz Viegas D'Abreu*. — Ministro dos Transportes

Pelo Conselho Federal Suíço, *Pascale Baeriswyl*. — Secretária de Estado do Departamento Federal dos Negócios Estrangeiros.

Decreto Presidencial n.º 140/20
de 20 de Maio

Reconhecendo os esforços que o Governo Angolano tem feito no sentido de resolver os problemas que afectam a população através de programas e projectos estruturantes;

Atendendo que as questões do saneamento são indispensáveis para garantir a qualidade de vida dos cidadãos;

Considerando que a implementação de uma Estratégia Nacional do Saneamento Total liderada pelas Comunidades e Escolas em Angola irá contribuir de forma significativa para o surgimento de um quadro institucional forte;

Havendo necessidade de se aprovar a Estratégia Nacional de Saneamento Total liderada pelas Comunidades e Escolas em Angola;

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

ARTIGO 1.º
(Aprovação)

É aprovada a Estratégia Nacional de Saneamento Total liderada pelas Comunidades e Escolas em Angola 2019-2030, anexa 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 Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

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

Publique-se.

Luanda, aos 27 de Dezembro de 2019.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

**ESTRATÉGIA NACIONAL DE SANEAMENTO
TOTAL LIDERADA PELAS COMUNIDADES E
ESCOLAS EM ANGOLA 2019-2030**

Introdução

De acordo com o Inquérito de Indicadores Múltiplos e de Saúde (IIMS 2015-2016, INE), aproximadamente 53% dos agregados familiares nível nacional têm instalações sanitárias não apropriadas, sendo que 86% desses agregados familiares residem nas áreas rurais. Estima-se que a defecação ao ar livre seja de 33% a nível nacional, sendo 56% no meio rural.

Sendo o saneamento um dos factores mais críticos que afectam o desenvolvimento do País, a melhoria do saneamento é essencial para transformar as vidas de milhares de

famílias angolanas, sobretudo das crianças, nas áreas rurais e peri-urbanas, melhorando significativamente os indicadores de saúde, económicos e de qualidade de vida, indispensáveis para responder aos compromissos de política nacional e internacional. O processo de graduação de Angola ao grupo dos Países de Desenvolvimento Humano Médio (PDHM) até 2021 impõe a melhoria de alguns indicadores de desenvolvimento humano, nomeadamente as condições de saneamento e higiene, com uma relação directa com o aumento da esperança de vida, requerida para pertencer aos PDHM.

O progresso no aumento da cobertura de saneamento rural em Angola tem sido lento, basicamente porque, durante muito tempo o saneamento rural teve baixa prioridade na agenda pública. No entanto, o Executivo Angolano está a reverter esta situação, priorizando o saneamento rural em documentos de política nacional, como o Programa do Governo 2017-2022, e o Plano de Desenvolvimento Nacional (PDN) 2018-2022, que integra o Saneamento Total Liderado pelas Comunidades (STLC) como estratégia para melhorar a cobertura de saneamento e melhorar comportamentos de higiene.

O desafio de melhoria do saneamento rural também responde aos compromissos do Governo Angolano com agendas de desenvolvimento internacionais, como a Agenda 2030 das Nações Unidas — os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável 6.2 e 6.b, a Agenda 2063 da União Africana, o Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional da SADC 2015-2020, entre outros.

O Executivo Angolano (EA) e a UNICEF cooperam no Sector de Abastecimento de Água, Saneamento e Higiene há mais de 20 anos, com resultados visíveis na melhoria da cobertura de serviços de água potável e saneamento e a redução da incidência de doenças diarreicas e da cólera. Afigurando-se urgente melhorar a situação de saneamento do País, a UNICEF acordou com o Governo a implementação de abordagens mais inovadoras como o Saneamento Total Liderado pelas Comunidades e Escolas (STLCE) que possam promover um acesso mais sustentável ao saneamento básico.

O Saneamento Total Liderado pelas Comunidades e Escolas (STLCE) é uma abordagem comunitária inovadora desenvolvida por Kamal Kar (Bangladesh, 1999), para aumentar a cobertura de saneamento e higiene, com sucesso reportado em vários países. Esta abordagem facilita o processo de capacitação e empoderamento da comunidade local e escolas, para reduzir a defecação ao ar livre, promovendo a construção de latrinas com tecnologias e materiais locais e sem recurso aos apoios externos, e promovendo melhores práticas de higiene.

O STLCE iniciou a sua história de implementação em Angola em 2008, com uma caminhada de altos e baixos, mas cuja experiência de implementação já deu sinais de sucesso, com uma eficácia actual de 38% em 4 províncias em que o programa continua activo, significando 399 Comunidades e