



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 1.360,00

<p>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».</p>	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	
	A três séries	Kz: 1 469 391,26
	A 1.ª série	Kz: 867.681,29
	A 2.ª série	Kz: 454.291,57
A 3.ª série	Kz: 360.529,54	

SUMÁRIO

Presidente da República

Decreto Presidencial n.º 250/21:

Aprova o Memorando de Entendimento entre o Governo da República de Angola e o Governo da República da Guiné Bissau relativo à Cooperação Financeira.

Decreto Presidencial n.º 251/21:

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

Vice-Presidente da República

Despacho n.º 19/21:

Desvincula Manuel Silvestre José Adão, Motorista de Pesados Principal, do quadro de pessoal dos Órgãos de Apoio ao Vice-Presidente da República, para efeitos de reforma.

Ministérios do Interior e das Relações Exteriores

Rectificação n.º 12/21:

Rectifica o Decreto Executivo Conjunto n.º 228/21, de 23 de Julho, publicado no *Diário da República* n.º 138, I Série, que cria um mecanismo de facilitação na concessão de vistos aos estrangeiros que tenham vínculo com a Conferência Episcopal de Angola e São Tomé (CEAST).

Ministério do Ensino Superior, Ciência, Tecnologia e Inovação

Decreto Executivo n.º 508/21:

Cria 8 cursos de graduação, na Universidade Internacional do Cuanza, que conferem o grau académico de Licenciado, e aprova os Planos de Estudos dos cursos criados.

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Decreto Presidencial n.º 250/21
de 8 de Outubro

Considerando a necessidade de se estreitar as relações de amizade e de cooperação nos domínios cultural, científico, técnico e económico com a República da Guiné Bissau;

Considerando a importância que a República de Angola atribui aos Tratados Internacionais, como instrumento de aproximação e entendimento entre Povos e Governos;

Considerando ainda que o Acordo de Amizade e de Cooperação entre o Governo da República de Angola e o Governo da República da Guiné Bissau, assinado em Luanda, aos 16 de Julho de 2021, constitui um instrumento jurídico de grande importância para o aprofundamento das relações de cooperação bilaterais entre os respectivos Países;

Atendendo ao disposto na Lei n.º 4/11, de 14 de Janeiro, sobre os 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, ambas da Constituição da República de Angola, o seguinte:

ARTIGO 1.º
(Aprovação)

É aprovado o Memorando de Entendimento entre o Governo da República de Angola e o Governo da República da Guiné Bissau relativo à Cooperação Financeira, 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 11 de Agosto de 2021.

Publique-se.

Luanda, aos 6 de Setembro de 2021.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

CLÁUSULA 7.ª
(Resolução de diferendos)

As Outorgantes acordam em resolver amigavelmente quaisquer diferendos resultantes da interpretação e aplicação do presente MdE.

CLÁUSULA 8.ª
(Produção de efeitos)

1. O presente MdE produz efeitos na data da assinatura das Outorgantes, após aprovação das autoridades governamentais competentes de Angola e da Guiné-Bissau.

2. Quaisquer alterações a este MdE deverão revestir a forma de documento escrito assinado por ambas as Outorgantes.

3. O presente MdE deixa de produzir efeitos mediante notificação por escrito de uma das Outorgantes, à outra, com antecedência de, pelo menos, 90 (noventa) dias.

Assinado em Luanda, aos 16 de Julho de 2021, em dois originais, em língua portuguesa.

Pela Primeira Outorgante. — Secretário de Estado para a Cooperação Internacional e Comunidades Angolanas da República de Angola. — *Domíngos Custódio Vieira Lopes*.

Pela Segunda Outorgante. — Secretário de Estado do Tesouro e Contabilidade Pública da República da Guiné-Bissau. — *Ilídio Vieira Tê*.

ANEXO I
Posição da Dívida a 31 de Dezembro de 2020

USD

Designação	Posição Actual – 30/06/2021 (USD)			
	Capital	Juros Remuneratórios	Juros Mora	Total
Protocolo de 26-02-78	1 000 000,00	116.780,82	2 291 070,20	3 407 851,02
Protocolo de 13-01-84	1 504 175,25	221.711,31	2 994 610,30	4 720 496,86
Protocolo de 27-04-84	6 855 433,62	1 621 820,99	13 766 440,79	22 243 695,40
Protocolo de 23-03-85	6 046 106,90	1 013 724,51	11 507 780,43	18 567 611,84
Subtotal Div. Protocolo	15 405 715,77	2 974 037,63	30 559 901,73	48 939 655,13
Protocolo de 27-04-84 Sobreestadias	70.163,63	8.837,35	0 00	79.000,98
Protocolo de 23-03-85 Sobreestadias	119.222,22	8.294,16	0 00	127 516,38
Subtotal Div. Sobreestadias	189.385,85	17.131,51	0.00	206.517,36
Total Geral USD	15 595 101,62	2 991 169,14	30 559 901,73	49 146 172,49

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

(21-7413-B-PR)

Decreto Presidencial n.º 251/21
de 8 de Outubro

Considerando a vontade dos Governos da República de Angola e da República da Turquia em continuar a desenvolver a cooperação no domínio dos transportes aéreos e a necessidade de institucionalizar esse quadro de cooperação por meio de acordos bilaterais nos diversos domínios em que se insere;

Considerando ainda a necessidade de implementação conjunta de acções de cooperação na exploração racional e pacífica do espaço aéreo dos dois Estados;

Tendo em conta a necessidade de estabelecer um Acordo de Transporte de Serviço Aéreo, em conformidade com os entendimentos bilaterais alcançados entre os dois Estados;

Atendendo o disposto na Lei n.º 4/11, de 14 de Janeiro, sobre os 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 sobre os Serviços Aéreos entre o Governo da República de Angola e o Governo da República da Turquia, 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 31 de Agosto de 2021.

Publique-se.

Luanda, aos 22 de Setembro de 2021.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

**ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA
DE ANGOLA E O GOVERNO
DA REPÚBLICA DA TURQUIA**

O Governo da República da Angola e o Governo da República da Turquia adiante designados como «Partes Contratantes»;

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

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de serviços Aéreos Internacionais;

Reconhecendo que a importância dos serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos aumenta o crescimento económico, o comércio, o turismo, o investimento e o bem-estar dos consumidores;

Desejando garantir o mais alto grau de protecção e segurança nos serviços aéreos internacionais e reafirmando sua grave preocupação com actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em risco a segurança de pessoas ou bens, afectando negativamente a operação dos serviços aéreos e minando a confiança do público na segurança da aviação civil, e

Desejando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer e operar serviços aéreos entre e além de seus respectivos territórios;

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1.º
(Definições)

1. Para efeitos do presente Acordo, a menos que o contexto exija de outra forma, os termos:

- a) «*Autoridades Aeronáuticas*» — significa, no caso de Angola, o Ministro responsável pela Aviação Civil, o Director Geral do Instituto Nacional da Aviação Civil e no caso da República da Turquia o Ministério dos Transportes e da Infra-Estrutura, a Direcção Geral da Aviação Civil (DGCA), ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer as funções presentemente atribuídas às referidas autoridades;
- b) «*Acordo*» — significa, o presente Acordo, seus Anexos e quaisquer alterações aos mesmos;
- c) «*Serviços Acordados*» — significa os Serviços Aéreos Internacionais que podem ser operados, de acordo com as disposições deste Acordo nas rotas especificadas;
- d) «*Anexo*» — significa o Anexo apenso ao presente Acordo ou qualquer emenda ao mesmo, em conformidade com as disposições do artigo 24.º (Consultas e Emendas) deste Acordo;
- e) «*Serviço Aéreo*», «*Serviço Aéreo Internacional*», «*Companhia Aérea*» e «*Escala para Fins não Comerciais*» — têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;
- f) «*Capacidade*» — significa:
Em relação a uma aeronave, a carga útil dessa aeronave disponível na rota ou secção de uma rota;
Em relação a um Serviço Aéreo Especificado, a capacidade da aeronave utilizada nesse serviço multiplicada pela frequência operada por essa aeronave durante um determinado período em uma rota ou trecho de uma rota;
- g) «*Convenção*» — significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago no 7.º dia do mês de Dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adoptado nos termos do artigo 90.º daquela Convenção e qualquer emenda aos anexos da 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;
- h) «*Companhias(s) Aérea(s) Designada(s)*» — significa qualquer companhia aérea que foi (foram) designada(s) e autorizada(s) de acordo com o artigo 3.º (Designação e Autorização) deste Acordo;
- i) «*Manuseio de Solo*» — significa e inclui, mas não se limita a manuseio de passageiros, carga e bagagem, e a provisão de instalações de *catering* e/ou serviços;
- j) «*ICAO*» — significa a Organização da Aviação Civil Internacional;
- k) «*Transporte Aéreo Internacional*» — significa o transporte aéreo que passa pelo espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;
- l) «*Companhia de Marketing*» — significa uma companhia aérea que oferece transporte aéreo em uma aeronave operada por outra companhia aérea, por meio de compartilhamento de código;
- m) «*Quadro de Rotas*» — significa o quadro das rotas para operar os serviços de transporte aéreo anexos ao presente Acordo e quaisquer modificações ao mesmo, conforme acordado em conformidade com as disposições do artigo 24.º (Consultas e Emenda) do presente Acordo;
- n) «*Rotas Especificadas*» — significa as rotas estabelecidas ou a serem estabelecidas no Anexo deste Acordo;

- o) «*Peças Sobressalentes*» — significa artigos de natureza reparadora ou de substituição para a incorporação numa aeronave, incluindo motores;
- p) «*Tarifa*» — significa qualquer tarifa, taxa ou encargo, os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo correio, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro meio de transporte em conexão com o mesmo, cobrado pelas companhias aéreas, incluindo seus agentes e as condições que regem a disponibilidade de tal tarifa, taxa ou encargo;
- q) «*Território*» — tem o significado especificado no artigo 2.º da Convenção;
- r) «*Tráfego*» — significa passageiros, bagagem, carga e correio; «*Equipamento regular*» significa artigos, além de lojas e peças de reposição de natureza removível, para uso a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo primeiros socorros e equipamento de sobrevivência;
- s) «*Taxas de Utilizador*» — significa taxas ou impostos cobrados pelo uso de aeroportos, instalações de navegação e outros serviços relacionados oferecidos por uma Parte Contratante à outra.

ARTIGO 2.º
(Concessão de direitos)

1. Cada Parte Contratante garante à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração de Serviços Aéreos Internacionais regulares nas rotas especificadas no Anexo I do presente Acordo pelas Companhias Aéreas Designadas da outra Parte Contratante:

- a) Sobrevoar sem aterrar no território da outra Parte Contratante;
- b) Aterrar no referido território da outra Parte para fins não comerciais;
- c) Aterrar no seu território nos pontos especificados para essas rotas do quadro de rotas no Anexo I ao presente Acordo, com o objectivo de embarcar e desembarcar o tráfego internacional, em combinação ou separadamente;
- d) Os direitos especificados de outra forma neste Acordo.

2. Nada no parágrafo 1 deste artigo deve ser considerado como conferindo às Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante o direito de tomar tráfego, no território da outra Parte Contratante, contra remuneração ou contrato de afretamento, destinados para um outro ponto do território desta outra Parte Contratante.

ARTIGO 3.º
(Designação e autorização)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais Companhias Aéreas para operar os Serviços Acordados nas Rotas Especificadas. Tal designação deverá ser efectuada peia notificação escrita, através de canais diplomáticos.

2. Uma vez recebida tal notificação de designação, a Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante, sujeita às disposições dos parágrafos 3 e 4 do deste artigo, deve sem demora, conceder à(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) autorização de operação apropriada.

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que uma Companhia Aérea(s) Designada(s) pela outra Parte Contratante satisfaça que ela(s) esteja(m) qualificada(s) para cumprir as condições prescritas nas leis e regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados às operações de Serviços Aéreos Internacionais por tais Autoridades em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a concessão das autorizações de operação a que se refere o parágrafo 2 deste artigo, ou de impor as condições que julgar necessárias sobre o exercício por uma Companhia Aérea Designada dos direitos especificados no artigo 2.º (Concessão de Direitos) deste Acordo, nos casos em que a Parte Contratante não esteja convencida de que:

- a) A propriedade substancial e o controle efectivo dessa companhia aérea são conferidos à Parte Contratante que designa a companhia aérea ou em seus nacionais; e/ou
- b) O Governo que designa a companhia aérea está mantendo e administra os padrões estabelecidos no artigo 14.º (Segurança da Aviação Civil) e artigo 13.º (Segurança Operacional) do presente Acordo.

5. Quando uma companhia aérea ter sido designada e autorizada, poderá iniciar a qualquer momento a operação dos Serviços Acordados, desde que uma capacidade acordada e uma tarifa estabelecida de acordo com as disposições do artigo 5.º (Capacidade) e artigo 6.º (Tarifas) do presente Acordo estejam em vigor em relação a esse serviço.

ARTIGO 4.º
(Revogação ou suspensão da autorização de operação)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados no artigo 2.º (Concessão de Direitos) deste Acordo por uma Companhia Aérea Designada pela outra Parte Contratante, ou impor condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:

- a) Em qualquer caso, em que não estiver convencida de que a propriedade substancial e o controle efectivo dessa companhia aérea estejam conferidos à Parte Contratante que designa a companhia aérea ou a seus nacionais; ou
- b) Em caso de essa companhia aérea deixar de cumprir com as leis e regulamentos em vigor no território da Parte Contratante que concede os direitos; ou

- c) Em qualquer caso em que tal companhia aérea de qualquer forma deixar de operar os serviços acordados em conformidade as condições prescritas no presente Acordo.

2. A menos que a revogação, suspensão ou imposição imediata das condições mencionadas no parágrafo 1 deste artigo seja essencial para prevenir posteriores infracções as leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após Consultas com as Autoridades Aeronáuticas do Estado da outra Parte Contratante. Nesse caso, as Consultas terão início dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data do pedido feito por uma das Partes Contratantes para Consultas.

ARTIGO 5.º
(Capacidade)

1. A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante gozará de oportunidades justas e iguais para a exploração de Serviços Aéreos entre os territórios de duas Partes Contratantes.

2. Na exploração dos serviços aéreos especificados pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de qualquer das Partes Contratante, os interesses da companhia aérea da outra Parte Contratante serão levados em consideração, de modo a não afectar indevidamente a totalidade ou parte dos serviços que esta fornecer na mesma rota.

3. Os serviços acordados oferecidos pelas Companhias Aéreas Designadas das Partes Contratantes devem possuir uma estreita relação com as necessidades públicas de transporte nas Rotas Especificadas e ter como objectivo principal a prestação, com um coeficiente de ocupação razoável, de uma Capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo variações sazonais, para o transporte de passageiros e carga, incluindo correio entre os territórios das Partes Contratantes.

4. Na operação dos serviços acordados, a capacidade total a ser fornecida e a frequência dos serviços a serem operados pelas Companhias Aéreas Designadas de cada Parte Contratante serão, no início, determinadas mutuamente pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, antes da inauguração dos serviços. Tal capacidade e frequência de serviços inicialmente determinadas podem ser revistas de tempo em tempo pelas autoridades mencionadas.

ARTIGO 6.º
(Tarifas)

1. Cada Parte Contratante permitirá que as tarifas dos serviços aéreos internacionais operados de/para/atraves do seu território sejam estabelecidas pelas Companhias Aéreas Designadas em níveis razoáveis, levando em consideração todos os factores relevantes, inclusive o custo da operação, o lucro razoável e as tarifas de outras companhias aéreas. A intervenção das Partes Contratantes é limitada à:

- a) Prevenção de preços ou práticas injustificadamente discriminatórias;

- b) Protecção dos consumidores contra preços excessivamente elevados ou restritivos devido ao abuso de posição dominante; e

- c) Protecção das companhias aéreas contra preços artificialmente baixos devido a subsídios ou apoio governamental directo ou indirecto.

2. As tarifas estabelecidas nos termos do parágrafo 1 não deverão ser requeridas às Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante para aprovação das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante.

3. Nenhuma das Partes Contratantes permitirá à companhia aérea ou Companhias Aéreas Designadas, o estabelecimento de tarifas, em conjunto com outra(s) companhia(s) aérea(s), ou separadamente, abusar do poder de mercado de uma forma que tenha ou seja provável ou pretenda ter o efeito de enfraquecer severamente um concorrente, sendo uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, ou excluindo tal concorrente de uma rota.

4. As Partes Contratantes concordam que as seguintes práticas de companhias aéreas, em relação ao estabelecimento de tarifas, podem ser consideradas como possíveis práticas de concorrência desleal que podem ser objecto de uma avaliação mais detalhada:

- a) Cobrar tarifas e taxas nas rotas em níveis que sejam, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de prestação dos serviços a que se referem;
- b) As práticas em questões são sustentadas e não temporárias;
- c) As práticas em questão têm um efeito económico grave, ou causam danos significativos às Companhias Aéreas Designadas da outra Parte Contratante; e
- d) Comportamento indicando um abuso de posição dominante na rota.

5. No caso de qualquer Autoridade Aeronáutica estar insatisfeita com uma tarifa proposta ou em vigor para uma companhia aérea da outra Parte Contratante, as autoridades aeronáuticas esforçar-se-ão por resolver o assunto através de Consultas, se solicitado por qualquer uma das autoridades. Em qualquer caso, a Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante não tomará medidas unilaterais para impedir a entrada em vigor ou continuação da tarifa de uma companhia aérea da outra Parte Contratante.

6. Não obstante o acima exposto, as Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante fornecerão, a pedido, às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante as informações relativas ao estabelecimento das tarifas, em uma maneira e formato, conforme especificado por tais autoridades.

7. Nenhuma Parte Contratante aplicará às Companhias Aéreas Designadas da outra Parte Contratante uma exigência de primeira recusa, razão de elevação, taxa de não objecção ou qualquer outro requisito com respeito à capacidade, frequência ou tráfego que seja inconsistente com os objectivos deste Acordo.

ARTIGO 7.º

(Impostos, direitos aduaneiros e outros encargos)

1. As aeronaves operadas em Serviços Aéreos Internacionais pela Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante, bem como seus equipamentos regulares, peças de reposição (incluindo motores), suprimentos de combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) e lojas de aeronaves (incluindo alimentos, bebidas licorosas, tabaco e outros produtos para venda ou uso dos passageiros durante o voo), estarão isentas de todos os direitos aduaneiros, taxas de inspecção e outras taxas ou impostos de entrada no território da outra Parte Contratante, desde que tais equipamentos e suprimentos permanecem a bordo da aeronave até o momento em que são reexportados ou são usados a bordo da aeronave durante a viagem a ser realizada sobre aquele território.

2. Os seguintes itens também estarão isentos dos mesmos direitos e taxas, em relação à excepção do transporte correspondente ao serviço prestado:

- a) As provisões de bordo levadas a bordo no território de cada uma das Partes Contratantes, dentro dos limites fixados pelas autoridades da dita Parte Contratante, e para uso a bordo de aeronaves contratadas em um serviço internacional da Parte Contratante;
- b) Peças sobressalentes (incluindo motores) e equipamento de bordo regular embarcado no território de uma das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da outra Parte Contratante;
- c) Combustíveis e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) destinados a abastecer aeronaves operadas em serviços internacionais pela Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, mesmo que essas provisões sejam utilizadas na parte da viagem a ser realizada sobre o território da Parte Contratante em que eles são levados a bordo;
- d) *Stock* de bilhetes impressos, passagens aéreas, qualquer material impresso portando insígnia de uma Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante e material de publicidade usual distribuído sem custos pela Companhia Aérea designada para uso na operação de serviços internacionais até que sejam reexportados.

3. Os materiais referidos no parágrafo 2 acima estarão sujeitos à supervisão ou controle das autoridades alfandegárias.

4. O equipamento normal de bordo, as peças sobressalentes (incluindo motores), as provisões de bordo e os fornecimentos de combustíveis e lubrificantes (incluindo

fluidos hidráulicos), bem como os materiais e provisões a bordo da aeronave de cada uma das Partes Contratantes, podem ser descarregados no território de outra Parte Contratante apenas com a aprovação das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, devem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até ao momento em que são reexportadas ou de outro modo alienadas em conformidade com os regulamentos aduaneiros dessa Parte Contratante.

5. As taxas correspondentes aos serviços prestados em relação ao armazenamento e desembarço aduaneiro serão cobradas em conformidade com as leis e regulamentos nacionais do Estado das Partes Contratantes.

ARTIGO 8.º

(Trânsito directo)

Sujeito às leis e regulamentos de cada Parte Contratante, os passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito directo através do território de uma Parte Contratante e não deixando a área do aeroporto reservada para tal fim somente estarão sujeitos a um controle muito simplificado, excepto no que diz respeito a medidas de segurança contra a violência, a pirataria aérea e o contrabando de narcóticos e substâncias psicotrópicas. Essas bagagens, carga e correio estarão isentas de impostos alfandegários, impostos especiais de consumo e similares, taxas e encargos não baseados no custo dos serviços prestados na chegada.

ARTIGO 9.º

(Taxas do utilizador)

1. Os aeroportos, a segurança da aviação e outras instalações e serviços relacionados que sejam fornecidos no território de uma Parte Contratante estarão disponíveis para uso pelas companhias aéreas da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis a qualquer companhia aérea engajada em serviços aéreos internacionais similares no momento em que os arranjos para uso são feitos.

2. À Companhia Aérea Designada ou companhias aéreas de uma Parte Contratante será permitida, em conformidade com as leis e regulamentos nacionais de ambas as Partes Contratantes, realizar seus próprios serviços específicos de assistência em terra no território da outra Parte Contratante e, a seu critério, ter serviços de assistência em escala prestados, no todo ou em parte, por qualquer agente autorizado, se exigido pelas leis e regulamentos internos, pelas autoridades competentes da outra Parte Contratante a prestar tais serviços.

3. A fixação e cobrança de taxas e cobranças de impostos no território de uma Parte Contratante à uma companhia aérea da outra Parte Contratante para o uso de aeroportos, segurança da aviação e outras instalações e serviços conexos deve ser justa e leal. Serão avaliadas quaisquer taxas e cobranças à uma companhia aérea da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis a qualquer companhia aérea que

esteja engajada em serviços aéreos internacionais similares no momento em que as taxas ou encargos forem impostos.

4. Cada Parte Contratante encorajará as consultas entre as autoridades responsáveis pela sua cobrança e as companhias aéreas que utilizam os serviços e instalações, ou, quando praticável, através das organizações representativas das companhias aéreas. Os usuários devem ser informados, com a maior antecedência possível, de quaisquer propostas de alterações nas taxas do utilizador, para que possam expressar suas opiniões antes que as alterações sejam feitas.

ARTIGO 10.º

(Pessoal não nacional e acesso a serviços locais)

1. Em conformidade com as leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego em vigor na outra Parte Contratante, a Companhia ou Companhias Designadas de uma Parte Contratante poderão trazer e manter no Território desta outra Parte Contratante o seu próprio pessoal afecto às áreas de gestão, técnica, comercial, operacional e outro pessoal especializado e outros especialistas necessários para o funcionamento dos serviços acordados.

2. Estes requisitos de pessoal podem, a critério da Companhia ou Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante, ser atendidas por seu próprio pessoal ou utilizando os serviços e pessoal de qualquer outra organização, empresa ou companhia aérea que opere no território da outra Parte Contratante e que tenha sido autorizado a realizar tais serviços para outras companhias aéreas.

3. Os representantes e funcionários estão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte Contratante. Em conformidade com essas leis e regulamentos, cada Parte Contratante concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de atraso, as necessárias autorizações de emprego, vistos de visitantes ou outros documentos semelhantes aos representantes e funcionários referidos no parágrafo 1 deste artigo.

ARTIGO 11.º

(Conversão de moeda e remessa dos lucros)

1. Cada Companhia Aérea Designada terá o direito de vender e emitir seus próprios documentos de transporte no território da outra Parte Contratante através de seus escritórios de vendas e, a seu critério, através de seus agentes. Tais companhias aéreas terão o direito de vender esse transporte, e qualquer pessoa terá a liberdade de comprar tal transporte em qualquer moeda conversível e/ou em moeda local.

2. Cada Companhia Aérea Designada terá o direito de converter e remeter ao seu país, sob demanda, à taxa oficial de câmbio, o excedente das receitas sobre as despesas obtidas com relação ao tráfego transportado. Na ausência de disposições adequadas de um acordo de pagamentos entre as Partes Contratantes, a transferência acima mencionada deverá ser feita em moedas convertíveis e de acordo com as leis nacionais e as regulamentações cambiais aplicáveis.

3. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas sem restrição à taxa de câmbio aplicável às transacções

correntes que estejam em vigor no momento em que tais receitas sejam apresentadas para conversão e remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos excepto aqueles normalmente feitos pelos bancos para a realização de tais conversões e remessas.

4. A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante terá o direito, a seu critério, de pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte Contratante na moeda local ou, desde que isto esteja de acordo com os regulamentos da moeda local, em moedas livremente convertíveis.

ARTIGO 12.º

(Reconhecimento mútuo de certificados e licenças)

1. Certificados de navegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou homologadas por uma Parte Contratante devem ser reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para efeitos de operação dos Serviços acordados, desde que as exigências sob as quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou homologados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção. Contudo, cada Parte Contratante reserva-se o direito de recusar o reconhecimento, para efeitos da realização de voos sobre o seu Território, dos certificados de competência e licenças emitidas aos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

2. Se os privilégios ou condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante a qualquer pessoa ou Companhia Aérea Designada ou em relação a uma aeronave usada na operação dos serviços acordados, deve permitir uma diferença em relação aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, e qual diferença foi registrada na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte Contratante poderá solicitar consultas entre as Autoridades Aeronáuticas com vistas a esclarecer a prática em questão. A falta de acordo satisfatório constituirá motivo para a aplicação do artigo 4.º (Revogação ou Suspensão da Autorização Operacional) deste Acordo.

ARTIGO 13.º

(Segurança operacional)

1. Cada Parte Contratante pode a qualquer momento solicitar consultas relativas à manutenção dos padrões de segurança operacional pela outra Parte Contratante nas áreas relacionadas com as infra-estruturas aeronáuticas, tripulações, aeronaves e sua respectiva operação. Tais consultas deverão ter lugar dentro de 30 (trinta) dias após a data de recepção da solicitação.

2. Se, após tais consultas, uma Parte Contratante concluir que a outra Parte Contratante não mantém nem administra efectivamente os padrões de segurança operacional nas áreas mencionadas no parágrafo 1 anterior, que sejam pelo menos iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção, a Parte Contratante deve notificar a outra Parte Contratante sobre as não conformidades.

midades detectadas e os passos considerados necessários para a conformidade com tais padrões mínimos. A Parte Contratante assim notificada deve então iniciar a implementação das acções correctivas apropriadas e a incapacidade da referida implementação dentro de 30 (trinta) dias a contar da recepção da notificação, ou de outro período mais dilatado caso tenha sido devidamente acordado será motivo para aplicação das disposições do artigo 4.º do presente Acordo (Revogação ou Suspensão da Autorização de Operação).

3. Não obstante as obrigações mencionadas no artigo 16.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante em serviços de, ou a para o território da outra Parte Contratante pode, enquanto estiver no território da outra Parte Contratante, estar sujeito a inspecções pelos seus representantes autorizados. O objectivo destas inspecções deve incluir a verificação da validade da documentação relevante da aeronave e dos seus tripulantes, e a condição aparente da aeronave e seu equipamento (referidas no presente como «Inspeções de rampa»), desde que tal procedimento não cause atrasos desnecessários para operação da aeronave. Tal será uma inspecção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante a bordo e ao redor da aeronave. Contudo, as obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, o objectivo desta inspecção será o de verificar a validade dos documentos da aeronave e dos seus tripulantes e a condição aparente da aeronave e seus equipamentos, em conformidade com as normas efectivas estabelecidas na base da Convenção.

4. Sempre que os resultados de uma inspecção ou série de inspecções de rampa levantarem preocupações sérias quanto:

- a) A aeronave ou a operação de uma aeronave não obedecer aos padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção; ou
- b) Existirem falhas na manutenção e administração efectiva dos padrões mínimos de segurança operacional estabelecidos ao abrigo da Convenção.

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

5. Sempre que para efeitos de inspecção de rampa ao abrigo do disposto no parágrafo 3 acima, for negado o acesso a uma aeronave operada por qualquer uma das Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante pelos representantes de tal Companhia Aérea Designada, a outra Parte Contratante pode inferir que existem preocupações sérias do tipo referido no parágrafo 4 acima, e concomitantemente deduzir conforme estabelecido no mesmo parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se ao direito de imediatamente suspender ou alterar a autorização de operação de uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, caso chegue a conclusão, na base de uma inspecção de rampa, de recusa de acesso para uma inspecção de rampa ou uma série de inspecções de rampa, consultas ou de outra forma, que uma acção imediata seja essencial e imprescindível para a preservação da segurança operacional da companhia aérea.

7. Quaisquer acções de uma Parte Contratante em conformidade com os parágrafos 2 e 6 acima, deve ser descontinuada a partir do momento em que a outra Parte Contratante implementar as disposições de segurança operacional do presente artigo.

ARTIGO 14.º
(Segurança da Aviação Civil)

1. Sem prejuízo para as leis nacionais aplicáveis e sem contrariar a generalidade dos seus direitos e obrigações, nos termos do direito internacional, as Partes Contratantes devem, em particular, actuar em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infracções e Outros Actos Específicos Cometidos a Bordo das Aeronaves, assinada em Tokyo, aos 14 de Setembro de 1963, a Convenção Sobre a Repressão ao Sequestro Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia, aos 16 de Dezembro de 1970, e a Convenção Sobre a Repressão aos Actos Contra a Segurança Operacional da Aviação Civil, assinada em Montreal, aos 23 de Setembro de 1971, e o Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, Complementar à Convenção de Montreal Sobre a Repressão aos Actos Contra a Segurança Operacional da Aviação Civil de 23 de Setembro de 1971, assinado em Montreal, aos 24 de Fevereiro de 1988, a Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, a 1 de Março de 1991, e quaisquer outros acordos multilaterais sobre a segurança da aviação civil internacional dos quais ambas as Partes Contratantes estejam vinculadas.

2. Em conformidade com os seus direitos e obrigações à luz do direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que as suas obrigações mútuas de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constituem parte integrante deste Acordo.

3. As Partes Contratantes, nas suas relações mútuas, devem actuar em conformidade com as disposições da Organização da Aviação Civil Internacional sobre a segurança da Aviação Civil e estabelecidas nos documentos denominados como anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis por ambas Partes Contratantes. As Partes Contratantes devem exigir que os operadores das aeronaves detentoras do seu registo ou operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente no seu território e os operadores de

aerportos no seu território actuem em conformidade com as disposições de segurança da aviação aplicáveis às Partes Contratantes. Por conseguinte, cada Parte Contratante informará a outra Parte Contratante de qualquer diferença entre as suas regulamentações e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação constantes dos anexos supramencionados. Qualquer Parte Contratante poderá solicitar consultas imediatas com a outra Parte Contratante a qualquer momento para discutir quaisquer diferenças que devam ser mantidas em conformidade com o parágrafo 2 do artigo 24.º (Consultas e Emendas) deste Acordo.

4. Cada Parte Contratante concorda que tais operadores de aeronaves possam ser solicitados a observar as disposições de segurança da aviação referidas no parágrafo 3 deste artigo, estabelecidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território desta outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deve assegurar que sejam efectivamente aplicadas no seu Território medidas para proteger as aeronaves e realizar inspecções de segurança aos passageiros, tripulações, bagagens de mão e carga antes do embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante concorda em prestar consideração positiva a qualquer solicitação que lhe for dirigida pela outra Parte Contratante no sentido de serem tomadas medidas especiais de segurança para enfrentar qualquer ameaça em particular.

5. Sempre que ocorrer um incidente ou uma ameaça de incidente de sequestro ilícito de aeronaves ou quaisquer outros actos de interferência ilícita dirigidos contra a segurança operacional dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou outras instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes devem em mútua concertação auxiliar-se através da facilitação das comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo no mais curto espaço de tempo possível, tais actos ou ameaças reduzindo na medida do possível os riscos que possam resultar para a vida das pessoas.

6. Cada Parte Contratante deve adoptar as medidas que julgar praticáveis para assegurar que uma aeronave da outra Parte Contratante sujeita a um acto de sequestro ilícito ou outro(s) acto(s) de interferência ilícita dentro do seu território seja mantida em terra, a menos que a sua partida seja imprescindível para protecção da vida dos seus passageiros e tripulação. Sempre que praticável, tais medidas devem ser adoptadas na base de consultas entre as ambas Partes Contratantes.

ARTIGO 15.º

(Segurança dos documentos de viagem)

1. Cada Parte Contratante concorda em adoptar medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem.

2. Cada Parte Contratante concorda em estabelecer controlos sobre a institucionalização, emissão, verificação e uso de passaportes e outros documentos de viagem e documentos de identidade emitidos por, ou em nome da Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante também concorda em estabelecer ou aperfeiçoar procedimentos para assegurar que a viagem e os documentos de identidade por ela emitidos sejam de tal qualidade que não possam ser facilmente mal utilizados e não possam ser facilmente alterados, reproduzidos ou emitidos ilegalmente.

4. De acordo com o objectivo acima, cada Parte Contratante deverá emitir seus passaportes e outros documentos de viagem em conformidade com o Doc 9303 da ICAO, Documentos de Viagem de Leitura Automática:

Parte 1 — Passaportes Legíveis por Máquina;

Parte 2 — Vistos de Leitura por Máquina; e/ou

Parte 3 — Tamanho 1 e tamanho 2 documentos de viagem oficiais legíveis por máquina.

5. Cada Parte Contratante também concorda em trocar informações sobre documentos de viagem falsos ou falsificados, e cooperar com a outra parte para fortalecer a resistência à fraude de documentos de viagem, incluindo a falsificação de documentos de viagem, o uso de documentos falsos para viagem, uso de documentos de viagem válidos por impostores, uso indevido de documentos de viagem autênticos por detentores de direito em prol da prática de uma infracção, uso de documentos de viagem vencidos ou revogados e uso de documentos de viagem obtidos de maneira fraudulenta.

ARTIGO 16.º

(Sistemas de reserva de computadores (CRS))

Cada Parte Contratante aplicará o Código de Conduta da ICAO de Regulamentação e Operação de Sistemas de Reserva de Computadores no seu território.

ARTIGO 17.º

(Proibição de fumar)

1. Cada Parte Contratante proibirá ou obrigará as suas companhias aéreas a proibir de fumar em todos os voos que transportam passageiros operados pelas suas companhias aéreas entre os territórios das Partes Contratantes. Esta proibição deve ser aplicada a todos os locais dentro da aeronave e deve estar em vigor a partir do momento em que uma aeronave inicia o embarque dos passageiros até o momento em que o desembarque dos passageiros é concluído.

2. Cada Parte Contratante tomará todas as medidas que considere razoáveis para assegurar o cumprimento por suas companhias aéreas e por seus passageiros e membros da tripulação dentro das disposições deste artigo, incluindo a imposição de penalidades apropriadas pelo não cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis.

ARTIGO 18.º

(Protecção ambiental)

As Partes Contratantes devem apoiar a necessidade de proteger o ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes Contratantes acordam, no que diz respeito às operações entre os respectivos territórios, a conformidade com as Normas e Práticas Recomendadas da ICAO (SARPs) do Anexo 16 e com a política e orientação da OACI em matéria de protecção ambiental.

ARTIGO 19.º

(Disposições para charters/vôos não programados)

1. As disposições dos artigos 23.º (Aplicação das Leis e Regulamentos), 13.º (Segurança Operacional), 12.º (Reconhecimento Mútuo de Certificados e Licença), 14.º (Segurança da Aviação Civil), 7.º (Impostos, Direitos Aduaneiros e outros Encargos), 22.º (Estatísticas), 9.º (Taxas do Utilizador), 10.º (Pessoal Não-Nacional e Serviços Locais), 11.º (Conversão de Moeda e Remessa dos Lucros), e 24.º (Consultas e Emendas) deste Acordo aplicam-se também a afretamentos e outros voos não regulares operados pelas transportadoras aéreas de uma Parte Contratante no ou para o território da outra Parte Contratante e às transportadoras aéreas que operam esses voos.

2. O disposto no n.º 1 do presente artigo não prejudica as leis e regulamentos nacionais que regem a autorização de voos fretados ou não regulares ou a conduta de transportadoras aéreas ou outras partes envolvidas na organização de tais operações.

ARTIGO 20.º

(Leasing)

1. Qualquer das Partes Contratantes pode impedir a utilização de aeronaves alugadas para serviços no âmbito do presente Acordo, que não cumpram os artigos 13.º (Segurança Operacional) e 14.º (Segurança da Aviação da Aviação) do presente Acordo.

2. Sujeito ao parágrafo 1 acima, as Companhias Aéreas Designadas de cada Parte Contratante poderão usar aeronaves arrendadas de qualquer empresa, incluindo outras companhias aéreas, desde que isso não resulte na impossibilidade de que uma companhia aérea de locação exerça direitos de tráfego.

ARTIGO 21.º

(Submissão dos programas de voo)

1. A(s) companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante deverá submeter seus horários de voos previstos para aprovação às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante em cada período de programação (verão e inverno) com pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência do início da operação dos serviços acordados.

2. Para os voos suplementares que a Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante desejar operar nos Serviços Acordados fora do horário de voo aprovado, essa Companhia Aérea deverá solicitar autorização prévia às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante. Tais solicitações deverão ser apresentadas de acordo com as leis e regulamentos nacionais das Partes Contratantes. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação do mesmo.

ARTIGO 22.º

(Estatísticas)

A Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante deve sempre que solicitada, apresentar ou exigir que as suas Companhias Aéreas Designadas apresentem à Autoridade

Aeronáutica da outra Parte Contratante os relatórios periódicos ou outras informações estatísticas que sejam razoavelmente exigíveis para efeitos de avaliação da operação dos Serviços Acordados, incluindo mas não se limitando às informações estatísticas relativas ao tráfego transportado pelas suas Companhias Aéreas Designadas entre os pontos no Território da outra Parte Contratante e outros pontos nas Rotas Especificadas.

ARTIGO 23.º

(Aplicação das Leis e Regulamentos Nacionais)

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou partida de seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tais aeronaves ou voos de tais aeronaves dentro dos limites do seu território deverão ser aplicadas às aeronaves da Companhia Aérea Designada pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída de passageiros, tripulação, bagagem ou carga, incluindo correio das aeronaves, incluindo as leis e regulamentos referente à entrada, saída, emigração e imigração, aviação. Segurança, passaportes, alfândega, moeda, correios, saúde e quarentena e medidas sanitárias deverão ser cumpridos pelos ou em nome dos passageiros, tripulação, bagagem, carga ou correio transportados pelas aeronaves das Companhias Aéreas Designadas da outra Parte Contratante enquanto permanecerem no território da primeira Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante fornecerá, a pedido da outra Parte Contratante, cópias das Leis, Regulamentos e procedimentos pertinentes referidos do presente Acordo.

ARTIGO 24.º

(Consultas e emendas)

1. Num espírito de estreita colaboração, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes podem pontualmente realizar consultas mútuas, com vista assegurar a implementação, interpretação, aplicação ou alteração e o cumprimento do presente Acordo e seus Anexos.

2. Qualquer Parte Contratante pode solicitar consultas com vistas a modificar este Acordo ou seus Anexos, tais consultas devem iniciar dentro de um período de 60 (sessenta) dias a contar da data de recepção da solicitação. Tais consultas podem ser conduzidas por meio de discussão ou correspondência. Cada Parte Contratante preparará e apresentará durante essas consultas provas relevantes em apoio à sua posição, a fim de facilitar decisões racionais e económicas a serem tomadas.

3. Se uma das Partes Contratantes considerar desejável alterar qualquer disposição do presente Acordo, essa modificação entrará em vigor quando as Partes Contratantes tiverem notificado uma à outra o cumprimento de seus procedimentos constitucionais.

4. As emendas aos Anexos poderão ser feitas por acordo directo entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes. Serão aplicados a título provisório a partir da data em que tenham sido acordados e entrarão em vigor quando confirmados por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 25.º
(Resolução de litígios)

1. Se surgir qualquer diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes devem, em primeiro lugar, resolver o seu diferendo por meio de negociações entre as Autoridades Aeronáuticas dos Estados de ambas as Partes Contratantes.

2. Se as referidas Autoridades Aeronáuticas não chegarem a um acordo pela via negocial, podem acordar e encaminhar o diferendo por via diplomática.

3. Se as Partes Contratantes não chegarem a um acordo nos termos dos parágrafos 1 e 2 acima, qualquer Parte Contratante poderá, de acordo com suas leis e regulamentos pertinentes, submeter a disputa a um Tribunal Arbitral de 3 (três) árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro árbitro, que será o Presidente, a ser acordado pelos 2 (dois) árbitros assim escolhidos, desde que tal árbitro não seja nacional do Estado Parte Contratante e seja nacional de um Estado que tenha relações diplomáticas com cada uma das Partes Contratantes no momento da nomeação.

Cada Parte Contratante nomeará seu árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento, por carta registrada, de notificação de arbitragem. O Presidente será nomeado dentro de um período adicional de 60 (sessenta) dias após a nomeação do árbitro por cada uma das Partes Contratantes.

Se uma Parte Contratante não nomear seu árbitro dentro do prazo especificado ou se os árbitros escolhidos não concordarem com o Presidente dentro do período mencionado, cada Parte Contratante poderá solicitar ao Presidente do Conselho da ICAO a indicação do Presidente ou do árbitro em falta, conforme o caso possa exigir.

4. O Vice-Presidente ou um membro sénior do Conselho da ICAO, não sendo nacional de nenhuma das Partes Contratantes, consoante o caso, substituirá o Presidente da ICAO nas suas funções de arbitragem, como mencionado no parágrafo 3 do presente artigo, em caso de ausência ou incompetência deste último.

5. O Tribunal Arbitral determinará os seus procedimentos e o local da arbitragem, de acordo com as disposições acordadas entre as Partes Contratantes.

6. As decisões do Tribunal Arbitral serão definitivas e obrigatórias para as Partes Contratantes no diferendo.

7. Se uma das Partes Contratantes ou a Companhia Aérea designada de uma das Partes Contratantes não cumprir com a decisão tomada ao abrigo do parágrafo 2 do presente artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenham sido concedidos do presente acordo à Parte Contratante em falta.

8. Cada Parte Contratante deve suportar os custos de despesas de seu próprio árbitro. As despesas do Presidente, incluindo seus honorários e quaisquer despesas incorridas pela OACI em conexão com a indicação do Presidente e/ou do árbitro da Parte em falta como referidas no parágrafo 3 deste artigo serão compartilhadas igualmente pelas Partes Contratantes.

9. Até à submissão à arbitragem e até à publicação da decisão arbitral pelo Tribunal Arbitral, as Partes Contratantes, salvo caso de rescisão, continuarão cumprindo todas as obrigações que lhe são impostas pelo presente Acordo, sem prejuízo de um ajuste final de acordo com a referida decisão.

ARTIGO 26.º
(Registo)

O presente Acordo, os seus Anexos e todas as suas alterações serão registados na ICAO.

ARTIGO 27.º
(Acordos Multilaterais)

No caso de conclusão de uma convenção ou acordo multilateral relativo ao Transporte Aéreo ao qual ambas as Partes Contratantes adiram, o presente Acordo será modificado para estar em conformidade com as disposições de tal convenção ou acordo.

ARTIGO 28.º
(Títulos)

Os títulos são inseridos no cabeçalho de cada artigo do presente Acordo para fins de referência e conveniência e não definem limites ou descrevem o escopo ou a intenção deste Acordo.

ARTIGO 29.º
(Validade e rescisão)

Este Acordo é celebrado por um período ilimitado de tempo.

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo, tal notificação deverá ser simultaneamente comunicada à ICAO.

Nesse caso, o Acordo terminará 12 (doze) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que tal notificação seja anulada por mútuo acordo antes da expiração deste período. Na ausência de acusação da recepção pela outra Parte Contratante, a notificação deve ser considerada recebida por tal parte Contratante 14 (catorze) dias úteis após a data de recepção da notificação pela ICAO.

ARTIGO 30.º
(Entrada em vigor)

O presente Acordo entra em vigor na data em que ambas as Partes Contratantes se notificarem mutuamente por escrito das exigências constitucionais necessárias para a sua implementação. A data em vigor deve ser a data da última notificação.

Em fé de que os signatários, estando devidamente autorizados para o efeito pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo, compreendendo 30 (trinta) artigos e 2 (dois) Anexos.

Feito em Ancara, no dia 27 de Julho de 2021, em triplicado, nas línguas portuguesa, turca e inglesa, e sendo todos os textos igualmente autenticados. Em caso de divergência de implementação, interpretação ou aplicação, o texto em inglês prevalecerá.

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

Pelo Governo da República da Turquia, *Adil Karaismaioğlu*. — Ministro dos Transportes e Infra-Estruturas.

ANEXO I Quadro de Rotas

1. As Companhias Aéreas Designadas pela República de Angola terão o direito de explorar serviços aéreos em ambos os sentidos, da seguinte forma:

Origem	Pontos Intermediários	Destino	Pontos Além
Pontos em Angola	*Quaisquer Pontos	Pontos na Turquia	*Quaisquer Pontos

2. As Companhias Aéreas designadas pela República da Turquia terão o direito de explorar serviços aéreos em ambos os sentidos, da seguinte forma:

Origem	Pontos Intermediários	Destino	Pontos Além
Pontos na Turquia	*Quaisquer Pontos	Pontos em Angola	*Quaisquer Pontos

Notas:

(*) Os direitos de tráfego de quinta liberdade entre quaisquer pontos intermediários e/ou além estão sujeitos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

(*) Os pontos intermediários e além poderão ser omitidos pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) em qualquer voo à sua discricção, desde que tais serviços nesta rota comecem e terminem no território da Parte Contratante que designa a Companhia Aérea.

ANEXO II Partilha de Código

A(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) de qualquer das Partes Contratantes poderá celebrar acordos de comercialização, tais como espaço bloqueado, partilha de código ou outros acordos comerciais com:

- Uma companhia aérea ou companhias aéreas da mesma Parte Contratante;
- Uma companhia aérea ou companhias aéreas de outra Parte Contratante;
- Uma companhia aérea ou companhias aéreas de um país terceiro.

Desde que todas as companhias aéreas nos arranjos acima possuam os direitos de rota e tráfego apropriados, e com relação a cada passagem vendida, o comprador é informado no ponto de venda sobre a companhia aérea que operará cada sector do serviço.

Para acordos de partilha de código de terceiros, todas as companhias aéreas nesses acordos estão sujeitas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes

Contratantes. Se tal terceiro não autorizar ou permitir acordos comparáveis entre as Companhias Aéreas da outra Parte Contratante e outras Companhias Aéreas em serviços para, de e através desse país terceiro, as Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante em questão têm o direito de não aceitar tais acordos.

É do entendimento comum de ambas as Partes Contratantes que os serviços de partilha de código não são contados como sendo o direito de frequência da companhia aérea de *marketing*.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

(21-7746-I-PR)

VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Despacho n.º 19/21 de 8 de Outubro

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos dos n.ºs 1 e 4 do artigo 131.º e artigo 137.º, ambos da Constituição da República de Angola, e da alínea k) do artigo n.º 3 do Estatuto Orgânico dos Órgãos de Apoio ao Vice-Presidente da República, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 323/17, de 12 de Dezembro, conjugado com o Decreto Presidencial n.º 299/20, de 23 de Novembro, determino:

1. É Manuel Silvestre José Adão, com a categoria de Motorista de Pesados Principal, desvinculado do quadro de pessoal dos Órgãos de Apoio ao Vice-Presidente da República, para efeitos de reforma.

2. O presente Despacho entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos [...] de Agosto de 2021.

O Vice-Presidente da República, *Bornito de Sousa Baltazar Diogo*.
(21-7873-A-VPR)

MINISTÉRIOS DO INTERIOR E DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Rectificação n.º 12/21 de 8 de Outubro

Por ter-se registado inexactidão e omissão de alguns artigos na publicação do Decreto Executivo Conjunto n.º 228/21, de 23 de Julho, publicado no *Diário da República* n.º 138, I Série, procede-se às seguintes correcções:

Nos termos dos n.ºs 2 e 3 e alínea d) do n.º 4 do artigo 9.º da Lei n.º 7/14, de 26 de Maio, sobre Publicações Oficiais e Formulários legais;

É incluído um novo artigo 4.º, cuja redacção é a que se segue: