



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

## ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 510,00

<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>	<b>ASSINATURA</b>	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 de selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.
	<b>Ano</b>	
	As três séries . . . . . Kz: 1 675 106,04	
	A 1.ª série . . . . . Kz: 989.156,67	
	A 2.ª série . . . . . Kz: 517.892,39	
A 3.ª série . . . . . Kz: 411.003,68		

### SUMÁRIO

#### Presidente da República

##### Decreto Presidencial n.º 66/22:

Aprova o Acordo entre o Governo da República de Angola e o Governo da República do Congo relativo ao Transporte Aéreo.

##### Despacho Presidencial n.º 46/22:

Aprova o Relatório Final e autoriza as consequentes adjudicações de empreitadas constantes elaboradas pela Comissão de Avaliação constituída no âmbito do Concurso Público para o reforço do Sistema de Abastecimento de Água às Sedes Municipais de Dala Cacolo e Muconda, na Província da Lunda-Sul, a favor das respectivas empresas Novo Seculotec (SU), Limitada e Sinohydro Corporation Angola, Limitada, divididas em Lotes 1, 2, e 3, e delega competência ao Governador Provincial da Lunda-Sul, com a faculdade de subdelegar, para a formalização e assinatura dos Contratos.

##### Despacho Presidencial n.º 47/22:

Autoriza a despesa e formaliza a abertura do Procedimento de Contratação Emergencial para a adjudicação dos Contratos das Empreitadas de Obras Públicas para a Construção da Nova Ponte sobre o Rio Dui e da Nova Ponte sobre o Rio Uake, na Estrada Nacional EN 100 — Troço Sumbe/Lobito, na Província do Cuanza-Sul, e dos Contratos de Fiscalização das referidas empreitadas de construção, delega competência ao Ministro das Obras Públicas e Ordenamento do Território, com a faculdade de subdelegar, para a aprovação das peças do procedimento contratual, verificação da validade e legalidade de todos os actos praticados no âmbito do procedimento, incluindo a celebração dos mencionados Contratos, e autoriza a Ministra das Finanças a inscrever os projectos no Programa de Investimento Público — PIP.

### PRESIDENTE DA REPÚBLICA

#### Decreto Presidencial n.º 66/22 de 4 de Março

O Governo da República de Angola e o Governo da República do Congo manifestaram a vontade de desenvolver e alargar a cooperação bilateral no domínio dos transportes aéreos e de institucionalizar esse quadro de cooperação por meio de acordos bilaterais.

Considerando a necessidade de implementação de acções conjuntas de exploração do espaço aéreo dos dois Estados;

Tendo em conta que os dois Países são Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como meio de promoção e preservação da amizade entre os povos e atendendo igualmente a sua importância na mobilidade das pessoas e no fomento do comércio entre os dois 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, 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 Governo da República do Congo relativo ao Transporte Aéreo, 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 12 de Janeiro de 2022.

Publique-se.

Luanda, aos 31 de Janeiro de 2022.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

**ACORDO ENTRE O GOVERNO  
DA REPÚBLICA DO CONGO E O GOVERNO  
DA REPÚBLICA DE ANGOLA PARA A OPERAÇÃO  
DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE E PARA ALÉM  
DOS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS**

O Governo da República do Congo e o Governo da República de Angola, adiante designados como «Partes Contratantes»;

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

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como meio de promoção e preservação da amizade, compreensão e cooperação entre os povos dos dois Países;

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional; e

Desejando concluir um Acordo Complementar à referida Convenção com o objectivo de estabelecer e operar serviços aéreos entre e para além dos seus respectivos territórios;

Acordam o seguinte:

**ARTIGO 1.º  
(Definições)**

Para os efeitos do presente Acordo e seu Anexo, salvo se o texto indicar de outro modo, os termos abaixo significam o seguinte:

- a) «*Acordo*» — o presente Acordo, o respectivo Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo adoptadas em conformidade com o artigo 18.º do presente Acordo;
- b) «*Autoridade Aeronáutica*» — no caso da República do Congo, o Ministro responsável pela Aviação Civil, ou qualquer outra pessoa ou entidade autorizada a exercer quaisquer funções específicas relacionadas com o presente Acordo e, no caso da República de Angola, o Ministro responsável pela Aviação Civil, ou qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer funções específicas relacionadas com o presente Acordo;
- c) «*Anexo*» — o Anexo apenso ao presente Acordo ou emendadas em conformidade com as disposições do artigo 19.º do presente Acordo, fazendo dele parte integrante e todas as referências ao Acordo incluem referências ao Anexo, salvo se o texto indicar de outro modo;
- d) «*Capacidade*» — em relação a uma aeronave significa a carga pagável disponível desta aeronave numa rota ou secção de uma rota, em relação a um serviço acordado, significa a capacidade da aeronave utilizada em tal serviço, multiplicada pela frequência operada por tal aeronave num dado período numa rota ou secção de uma rota;

e) «*Companhia Aérea Designada*» — Companhia Aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º do presente Acordo;

f) «*Convenção*» — a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura, em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado nos termos do artigo 90.º da referida Convenção, e qualquer emenda à Convenção ou Anexos adoptados nos termos dos artigos 90.º e 94.º da mesma Convenção, na medida em que esses Anexos ou emendas tenham sido adoptados por ambas Partes Contratantes;

g) «*Rota Especificada*» — uma rota especificada no Anexo ao presente Acordo;

h) «*Serviço Acordado*» — um serviço aéreo internacional regular nas rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo para o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio em conformidade com o acordo sobre as capacidades concedidas;

i) «*Serviço Aéreo*», «*Serviço Aéreo Internacional*», «*Companhia Aérea*» e «*Escala para Fins Não Comerciais*» — têm os significados que lhes são, respectivamente, atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

j) «*Tarifa*» — o preço a ser cobrado pelo transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como as condições sob as quais tais preços são aplicados, incluindo as condições para as agências e outros serviços auxiliares, excluindo porém a remuneração e as condições para o transporte de correio;

k) «*Taxa de Utilizador*» — os encargos impostos às Companhias Aéreas pela disponibilização de aeronaves, suas tripulações e passageiros, do aeroporto e facilidades de navegação aérea, incluindo serviços e facilidades associadas;

l) «*Território*» — relativamente a um Estado, tem o significado que lhe é atribuído pelo artigo 2.º da Convenção.

**ARTIGO 2.º  
(Concessão de direitos)**

1. Cada Parte Contratante garante à outra Parte Contratante os direitos que a seguir se discriminam, com relação a exploração dos respectivos Serviços Aéreos Internacionais regulares e não regulares:

- a) O direito de sobrevoar sem aterrar no Território da outra Parte Contratante;
- b) O direito de aterrar, no dito Território, para fins não comerciais.

2. Cada Parte Contratante garante à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo, para os efeitos de exploração dos Serviços Aéreos Internacionais regulares nas rotas especificadas na secção apropriada do quadro de rotas anexo ao presente Acordo. Enquanto operarem os Serviços Acordados numa rota especificada, a(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) por cada Parte Contratante gozará(ão), para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo e sujeito às disposições deste Acordo, o direito de aterrar no Território da outra Parte Contratante, nos pontos especificados, para estas rotas, no Anexo ao presente Acordo, com o objectivo de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem e carga incluindo correio.

3. Nada no n.º 2 deste artigo deve ser considerado como conferindo a uma Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante o direito de embarcar passageiros, bagagem, carga ou correio, no Território da outra Parte Contratante, contra remuneração ou contrato de afretamento, destinados para um outro ponto do Território desta outra Parte Contratante.

4. Se em virtude de conflito armado, perturbações políticas graves, outros acontecimentos similares, ou circunstâncias especiais ou invulgares, uma Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante ficar incapacitada de operar um serviço nas suas rotas normais, a outra Parte Contratante deverá envidar, os seus melhores esforços, para facilitar a operação contínua de tal serviço através dos reajustamentos apropriados e temporários de quaisquer de tais das rotas, incluindo a concessão temporária de direitos alternativos pelo período de tempo que for necessário para facilitar, sujeita às exigências nacionais, a continuidade das operações.

5. Para os efeitos de aplicação dos n.ºs 1, 2 e 4 deste artigo, cada Parte Contratante pode especificar as rotas a serem utilizadas sobre o seu Território para uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante e o(s) aeroporto(s) que pode(m) ser utilizado(s). Na aplicação dos n.ºs 2 e 4 deste artigo, as disposições deste número devem ser aplicadas sem discriminação entre as Companhias Aéreas Designadas de ambas as Partes Contratantes. Contudo, nada neste número substituirá as disposições do artigo 5.º deste Acordo ou qualquer limitação acordada sobre a operação dos serviços aéreos ao abrigo deste Acordo.

#### ARTIGO 3.º

##### (Designação e autorização de Companhias Aéreas)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais Companhias Aéreas para explorar os Serviços Acordados nas rotas especificadas. Tal designação deverá ser efectuada por notificação escrita entre as respectivas Autoridades Aeronáuticas, através de canais diplomáticos.

2. Uma vez recebida tal notificação de designação, a outra Parte Contratante, sujeita às disposições dos n.ºs 3 e 4 do presente artigo, deve, sem demora injustificada, conceder à Companhia Aérea assim designada a respectiva autorização de operação.

3. Para os efeitos de concessão das autorizações operacionais apropriadas, a Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante pode exigir que a(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) pela outra Parte Contratante a satisfaça(m) quanto à qualificação para o cumprimento das condições prescritas ao abrigo das leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicáveis à operação de Serviços Aéreos Internacionais pelas ditas Autoridades Aeronáuticas em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Sempre que uma Parte Contratante não estiver satisfeita quanto à propriedade substancial e controlo efectivo da(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) serem exercidas pela Parte Contratante que designou tal(is) Companhia(s) Aérea(s) ou pelos seus nacionais, ou a incorporação da(s) referida(s) Companhia(s) Aérea(s) e a posse da sua sede principal de negócios no território da Parte Contratante que a(s) designou, ela terá o direito de:

- a) Recusar a concessão das autorizações operacionais referidas no n.º 2; ou
- b) Impor as condições que achar necessárias no exercício pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo.

5. Quando uma Companhia Aérea tiver sido dessa forma designada e autorizada, poderá iniciar a qualquer momento a operar os Serviços Acordados desde que:

- a) Uma tarifa tenha sido estabelecida em conformidade com as disposições do artigo 10.º do presente Acordo em vigor; e
- b) O programa de exploração tenha sido registado de acordo com as disposições do artigo 11.º e não tenha sido desaprovado.

6. Cada Parte Contratante terá o direito de, mediante notificação escrita entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, substituir uma Companhia Aérea Designada por outra Companhia Aérea. A Companhia Aérea substituta terá os mesmos direitos e estará sujeita às mesmas obrigações que a Companhia Aérea substituída.

#### ARTIGO 4.º

##### (Suspensões e revogações)

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de operação ou suspender o exercício dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo por uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, ou sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, sempre que:

- a) Em qualquer caso em que não estiver satisfeita quanto à propriedade substancial e o controlo efectivo dessa Companhia Aérea serem exercidos e mantidos pela Parte Contratante ou nacionais de tal Parte Contratante, ou que a referida Companhia Aérea esteja incorporada e possua a sua sede principal de negócios no território da Parte Contratante que a designou;

- 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;
- c) Em qualquer situação em que essa Companhia Aérea deixe de cumprir com uma decisão proferida ao abrigo do artigo 17.º do presente Acordo; ou
- d) Em qualquer caso em que tal Companhia Aérea de qualquer forma deixar de operar os Serviços Acordados em conformidade com as condições prescritas no presente Acordo.

2. A menos que a revogação, suspensão ou imposição imediata das condições mencionadas no n.º 1 deste artigo sejam essenciais para prevenir posteriores infracções às leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após consultas com a outra Parte Contratante.

#### ARTIGO 5.º

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

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência e saída do seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional ou relativos à operação e à 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 relativos à entrada, permanência ou saída de passageiros, bagagem, carga ou correio das aeronaves, incluindo as leis e regulamentos referentes à entrada, saída, migração, passaportes, alfândega e quarentena e medidas sanitárias deverão ser cumpridos pelos ou em nome dos passageiros, bagagem, tripulações, carga e correio transportados pelas aeronaves da(s) Companhias Aéreas da outra Parte Contratante à entrada, saída ou durante a permanência no Território da primeira Parte Contratante.

3. Não obstante às disposições do n.º 2 deste artigo, cada Parte Contratante concorda em tomar providências necessárias nas áreas de trânsito directo de modo que as tripulações, passageiros, bagagem, carga, provisões de bordo e correio, que prossigam viagem no mesmo voo directo de uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, possam permanecer temporariamente no seu Território sem passar por nenhuma inspecção, excepto por razões de segurança da aviação, de controlo de narcóticos ou em circunstâncias especiais.

#### ARTIGO 6.º

##### (Reconhecimento de certificados e licenças)

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

#### ARTIGO 7.º

##### (Taxas aeroportuárias e similares)

1. As taxas de utilização podem reflectir, mas não devem exceder, o custo total cobrado pelas autoridades competentes pela disponibilização de aeroportos, facilidades e serviços à navegação aérea adequados, e podem assegurar o retorno razoável dos investimentos após depreciação. Na disponibilização das facilidades e serviços, as autoridades competentes devem ter em conta factores tais como a eficiência, economia, o impacto ambiental e a segurança operacional.

2. Nenhuma Parte Contratante deve impor ou permitir a imposição sobre a(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da outra Parte Contratante, taxas de utilização superiores às cobradas às suas próprias Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) que operarem Serviços Aéreos Internacionais similares, utilizem aeronaves, facilidades e serviços associados similares.

3. Cada Parte Contratante deve encorajar a realização de consultas entre os seus órgãos responsáveis pela aplicação das taxas e as Companhias Aéreas Designadas que utilizarem as facilidades e serviços sujeitos às tais taxas. Sempre que praticável, tais consultas devem ser realizadas por intermédio do representante apropriado da Companhia Aérea.

4. Sempre que possível, deve ser fornecida, com antecedência razoável, à(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) uma notificação sobre quaisquer propostas de alteração às taxas referidas no presente artigo, em conjunto com toda a informação e dados de suporte relevantes, visando permitir que as companhias abrangidas formulem os seus pareceres para que sejam levados em consideração antes da realização das alterações.

#### ARTIGO 8.º

##### (Isenção de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros encargos similares)

1. As aeronaves de uma das Partes Contratantes que aterrarem no Território da outra Parte Contratante em serviços internacionais, regulares ou não, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, suprimentos de combustível, lubrificantes e outros produtos consumíveis para uso técnico e provisões a bordo, incluindo alimentos,

bebidas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao entretenimento dos passageiros durante o voo, devem ser isentos de quaisquer direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção, outros direitos ou encargos similares nacionais ou locais, com excepção dos encargos relativos aos serviços prestados.

2. As autoridades aduaneiras devem selar, à chegada das aeronaves, os compartimentos onde tais mercadorias se encontrarem armazenadas, e os selos só podem ser retirados após a partida da aeronave, para um local fora do Território dessa Parte Contratante.

3. As isenções previstas no n.º 1 deste artigo aplicam-se, igualmente, às provisões de bordo embarcadas no Território da outra Parte Contratante, dentro dos limites de quantidade e variedade habitualmente permitidos, e devem ser, igualmente, aplicáveis às peças sobressalentes e de reposição e equipamento necessário à segurança de voo, manutenção, reparação e assistência, que sejam obtidas no território desta outra Parte Contratante, bem como ao combustível, lubrificantes e outros produtos consumíveis para uso técnico, destinados ao aprovisionamento das aeronaves, incluindo os utilizados durante o sobrevoo do Território da Parte Contratante onde tenham sido obtidos, sob a condição do seu embarque ser controlado pelas respectivas autoridades aduaneiras.

4. As isenções previstas no n.º 1 deste artigo serão igualmente aplicáveis à bagagem e carga em trânsito directo, ao equipamento referido no Anexo 17 à Convenção, e à documentação e material publicitário das Companhias Aéreas Designadas e outros operadores comerciais de transporte aéreo, em conformidade com as leis e regulamentos da Parte Contratante concernente.

5. As isenções previstas nos números anteriores deste artigo podem também ser aplicáveis às mercadorias obtidas pelas Companhias Aéreas Designadas e outros operadores aéreos comerciais junto das organizações de manutenção ou dos agentes de assistência a aeronaves, sob condição de que tais operações sejam controladas pelas autoridades aduaneiras locais.

6. O equipamento regular a bordo das aeronaves, bem como os materiais e os suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de qualquer das Partes Contratantes poderão ser descarregados no Território da outra Parte Contratante, desde que possuam a aprovação das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, devem ser colocados sob vigilância de tais autoridades até ao momento de serem reexportados ou de outra forma descartados, em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

7. As autoridades aduaneiras de cada Parte Contratante têm o direito de, em qualquer momento razoável, proceder à inspecção directa ao artigo que tenha beneficiado de isenção de taxas aduaneiras e que esteja estacionado ou armazenado temporária ou permanentemente no seu Território.

8. As isenções estabelecidas neste artigo devem estar disponíveis nas situações em que a Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante tenha efectuado acordos com outra companhia ou Companhias Aéreas para o empréstimo, locação ou transferência no Território da outra Parte Contratante dos itens referidos neste artigo, desde que a(s) outra(s) Companhia(s) Aérea(s) também beneficiem igualmente de tais isenções da outra Parte Contratante.

9. Todos os artigos importados que não estiverem abrangidos pelas situações contempladas nos números anteriores deste artigo, estão sujeitas ao pagamento de taxas e demais encargos aduaneiros em conformidade com as leis e regulamentos em vigor na Parte Contratante concernente.

#### ARTIGO 9.º

##### (Princípios reguladores da exploração dos Serviços Acordados)

1. Deve ser oferecida justa e igual oportunidade às Companhias Aéreas Designadas de ambas as Partes Contratantes para operar os Serviços Acordados nas rotas especificadas entre os seus respectivos Territórios.

2. Nas operações de serviços aéreos acordados entre as Companhias Aéreas Designadas de cada Parte Contratante deve tomar em consideração os interesses da Companhia Designada da outra Parte Contratante, de modo a não afectar na totalidade ou em parte os serviços ou parte dos serviços prestados por esta em parte ou na totalidade da 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, bagagem, carga e correio embarcados e desembarcados nos pontos das rotas especificadas nos territórios das Partes Contratantes que designaram as Companhias Aéreas.

4. Quaisquer disposições para o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio embarcados e desembarcados nos pontos das rotas especificadas nos territórios de outros estados que não sejam os que designaram as Companhias Aéreas, devem ser estabelecidas em conformidade com os princípios gerais de que a capacidade deverá estar relacionada com:

- a) As necessidades do tráfego de e para o território da Parte Contratante que designou a Companhia Aérea;
- b) As necessidades do tráfego da área através da qual passam os Serviços Acordados, tendo em conta outros serviços de transporte estabelecidos por Companhias Aéreas dos estados que integram a área;
- c) As necessidades de uma operação directa e ininterrupta da Companhia Aérea.

5. As Companhias Aéreas Designadas para a exploração de uma rota particular devem acordar sobre a capacidade total dos serviços a fornecer nessa rota.

6. Cada Companhia Aérea Designada deve submeter à aprovação da Autoridade Aeronáutica das duas Partes Contratantes, a capacidade que ela deseja oferecer nas rotas a ela designadas.

7. A capacidade total a ser fornecido em qualquer rota particular, as Companhias Aéreas Designadas das Partes Contratantes para operar nestas rotas devem ser aprovados pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, antes do início das operações, e posteriormente, de acordo com as necessidades do tráfego. Esta aprovação deve considerar quaisquer pedidos escritos quanto a capacidade, feitas pelas Companhias Aéreas interessadas designadas.

8. No caso de a Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante não aprovar a capacidade a ela submetida, devem ser solicitadas consultas em conformidade com o artigo 18.º deste Acordo.

9. Se, em negociações posteriores, as Partes Contratantes não chegarem a acordo sobre a Capacidade a ser oferecida numa rota em particular, a capacidade a ser oferecida nessa rota não deverá exceder a capacidade total, incluindo variações sazonais, previamente acordadas para serem oferecidas nessa rota.

ARTIGO 10.º  
(Tarifas)

1. As Tarifas devem ser submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes com uma antecedência mínima de 60 (sessenta) dias à data proposta da sua implementação (referida no presente Acordo como «período de notificação»). Em casos especiais, o período de notificação pode ser reduzido, sujeito a acordo das autoridades referidas.

2. A aprovação referida no n.º 1 deve ser emitida de forma expressa. As Tarifas devem ser consideradas aprovadas, a menos que ambas as Autoridades Aeronáuticas tenham expressamente notificado a sua desaprovação dentro de 30 (trinta) dias a partir da data de submissão em conformidade com o disposto no n.º 1.

3. Na eventualidade de redução do período de notificação estabelecido no n.º 1, as Autoridades Aeronáuticas podem acordar que o período dentro do qual deve ser efectuada a notificação de desaprovação seja inferior a 30 (trinta) dias.

4. As Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes devem assegurar que as Companhias Aéreas Designadas cumpram com as Tarifas aprovadas pelas respectivas autoridades de ambas as Partes Contratantes e que nenhuma Companhia Aérea reduza, directa ou indirectamente, qualquer porção de tais Tarifas.

ARTIGO 11.º  
(Submissão de programas)

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

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

3. Qualquer modificação aos horários já submetidos e que não seja modificação pontual («*ad hoc*»), deve ser submetida à aprovação das Autoridades Aeronáuticas com uma antecedência mínima de 20 (vinte) dias à data de entrada em vigor da modificação. As modificações *ad hoc* devem ser submetidas às Autoridades Aeronáuticas com uma antecedência mínima de 1 (um) dia útil à data de entrada em vigor. Contudo, as Autoridades Aeronáuticas devem esforçar-se na tomada de decisões expeditas com relação a qualquer modificação «*ad hoc*».

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

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

ARTIGO 12.º  
(Segurança da aviação civil)

1. 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 do presente Acordo.

2. 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 ao Protocolo para Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, Complementar à Convenção de Montreal sobre a Repressão aos Actos Contra a Segurança Operacional da Aviação Civil de 23 de Setembro de 1971, assinado em Montreal, aos 24 de Fevereiro de 1988, e quaisquer outros acordos multilaterais sobre a Segurança da Aviação Civil Internacional dos quais ambas as Partes Contratantes estejam vinculadas.

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

4. As Partes Contratantes devem, nas suas relações mútuas, actuar em conformidade com as disposições da Organização da Aviação Civil Internacional sobre a Segurança da Aviação Civil estabelecidas nos documentos denominados como Anexos à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, desde que tais disposições sejam aplicáveis a ambas as Partes; as Partes Contratantes devem exigir que os operadores das aeronaves detentoras do seu registo ou operadores de aeronaves que tenham a sede ou residência permanente no seu Território e os operadores dos aeroportos localizados no seu Território actuem em conformidade com tais disposições sobre segurança da aviação.

5. Cada Parte Contratante concorda que tais operadores de aeronaves possam ser solicitados a observar as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 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 desembarque. 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.

6. 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, tanto quanto possível, os riscos que possam resultar para a vida das pessoas.

7. 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 a protecção da vida dos seus passageiros e tripulação. Sempre que praticável, tais medidas devem ser adoptadas na base de consultas com a outra Parte Contratante.

8. Não obstante as disposições do n.º 2 do artigo 18.º deste Acordo, se uma Parte Contratante tiver indícios razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante desviou-se significativamente de quaisquer disposições do presente artigo, pode solicitar consultas imediatas com a outra Parte Contratante.

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 à data de recepção da solicitação.

2. Se após tais consultas, uma das Partes Contratantes concluir que a outra Parte Contratante não mantém nem administra efectivamente os padrões de segurança operacional nas áreas mencionadas no n.º 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 detectadas e os passos considerados necessários para a conformidade com tais padrões mínimos. A Parte Contratante assim que notificada deve 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 a aplicação das disposições do artigo 4.º

3. Não obstante as obrigações mencionadas no artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave operada pelas Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante em serviços de, ou para o Território da outra Parte Contratante pode, enquanto estiver no Território desta outra Parte Contratante, estar sujeita 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, a condição aparente da aeronave e seu equipamento (referidos no presente artigo como «inspecções de rampa»), desde que tal procedimento não cause atrasos desnecessários para a operação da aeronave.

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

- a) A aeronave ou a operação das aeronaves 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 da aplicação do

artigo 33.º da Convenção, reservar-se ao direito de concluir que as exigências sob as quais os certificados e licenças aplicáveis a tais aeronaves e/ou suas tripulações foram emitidos ou validados, ou as exigências sob as aeronaves 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 n.º 3 do presente artigo, 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 n.º 4 do presente artigo, e, concomitantemente, deduzir conforme estabelecido no mesmo número.

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 inspecções de rampa ou consultas, 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 n.os 2 e 6 do presente artigo, 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  
(Apresentação de 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 15.º  
(Lucros)

1. Cada Parte Contratante concede à Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante o direito de transferir livremente o excesso das receitas sobre as despesas realizadas no seu território como resultado do transporte de passageiros, bagagem, carga e correio. Tais transferências devem ser efectuadas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis ao câmbio de moeda estrangeira na taxa de câmbio oficial, ou ao câmbio prevalecente no mercado cambial internacional para os pagamentos em vigor. A trans-

ferência não deve estar sujeitas a quaisquer outros encargos para além das taxas normalmente cobradas pelos bancos por tais operações.

2. A transferência dos lucros entre as Companhias Aéreas Designadas pode ser efectuada em moeda convertível, que pode ser pontualmente acordado entre elas para este propósito.

3. Cada Parte Contratante deve, numa base de reciprocidade, conceder a isenção de impostos sobre os rendimentos, bem como de todos os outros impostos estabelecidos e aplicáveis a todos os rendimentos da Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, resultantes da operação dos Serviços Acordados.

4. Nos casos em que um acordo ou convenção destinada a eliminar a dupla tributação em matéria de taxa e impostos sobre o rendimento e sobre o capital estiver em vigor entre a República de Angola e a República do Congo, as disposições do referido acordo ou convenção que forem vinculativas para ambas as Partes Contratantes, prevalecerão, «*mutatis mutandis*», sobre as disposições do n.º 2 do presente artigo.

ARTIGO 16.º  
(Actividades comerciais)

1. Deve ser permitido em bases recíprocas às Companhias Aéreas Designadas de uma Parte Contratante, o estabelecimento no Território da outra Parte Contratante de escritórios para a promoção e venda dos serviços de transporte aéreo.

2. Cada Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante deve ter o direito de, em conformidade com as leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego em vigor na outra Parte Contratante, manter no Território desta outra Parte Contratante o seu próprio pessoal afecto às áreas de gestão, técnica, comercial, operacional e outro pessoal especializado, que seja necessário para a prestação dos serviços. Estas exigências de pessoal podem, à opção da Companhia Aérea Designada, ser satisfeitas pelo seu próprio pessoal ou pela utilização dos serviços de qualquer outra organização, empresa, ou Companhia Aérea operando no Território da outra Parte Contratante, e autorizada a realizar tais serviços no dito Território.

3. A assistência em terra das aeronaves sujeita-se às leis e regulamentos em vigor no Território de cada Parte Contratante.

4. Durante a operação ou manutenção dos serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante pode realizar acordos cooperativos de comercialização, tais como partilha de código (*code sharing*) e exploração de marca (*franchising*), com:

- a) Uma ou várias Companhias Aéreas da outra Parte Contratante;
- b) Uma ou várias Companhias Aéreas de terceiros países, desde que tal terceiro país autorize ou permita acordos equivalentes entre as Compa-

nhas Aéreas da outra Parte Contratante e outras Companhias Aéreas nos serviços para, de e através de tal terceiro país;

c) Desde que todas as Companhias Aéreas em tais acordos:

i. Possuam os necessários direitos de tráfego e a permissão das Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes envolvidas;

ii. Obedeçam, as exigências normalmente aplicáveis a tais acordos; e

iii. Devem em relação a qualquer bilhete por si vendido, tornar claro ao comprador no ponto de venda, onde a Companhia Aérea irá, de facto, operar cada sector do serviço e com qual Companhia Aérea e o comprador vão estabelecer a relação contratual.

d) Cada serviço em partilha de código operado pelas Companhias Aéreas Designadas de ambas as Partes Contratantes conta como 1 (uma) frequência, enquanto os serviços em partilha de código prestados pela companhia comercializadora não contam como frequência.

5. Cada Parte Contratante concede às Companhias Aéreas Designadas da outra Parte Contratante o direito de envolver-se, directamente, na comercialização do transporte aéreo no seu Território, e à descrição da Companhia Aérea, através de agentes devidamente estabelecidos. Cada Companhia Aérea Designada deve ter o direito de comercializar os serviços de transporte, e qualquer pessoa deve ser livre de comprar tais serviços de transporte na moeda de tal Território.

6. Qualquer Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante deve ter o direito de pagar em moeda local as despesas realizadas no Território da outra Parte Contratante, ou em moedas livremente convertíveis, desde que tal procedimento esteja em conformidade com a regulamentação monetária local em vigor.

#### ARTIGO 17.º

##### (Resolução de diferendos)

1. Se surgir qualquer diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes devem esforçar-se para a resolução de tal diferendo pela negociação.

2. Se as Partes Contratantes não chegarem a acordo pela via negociada, podem acordar encaminhar o diferendo a uma personalidade ou organismo competente para mediação.

3. Se a resolução não for alcançada ao abrigo dos n.ºs 1 ou 2 do presente artigo, o diferendo deve ser submetido, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, à decisão de um tribunal arbitral, composto por 3 (três) árbitros.

4. Cada Parte Contratante deve nomear um árbitro, e o terceiro árbitro que deve ser, conjuntamente, indicado pelos dois árbitros assim nomeados, deve actuar como Presidente do Tribunal.

5. Cada Parte Contratante deve nomear o seu árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recepção, através de canais diplomáticos, da notificação pela outra Parte Contratante, a solicitar a arbitragem do diferendo por tal tribunal, e o terceiro árbitro deve ser indicado num período adicional de 60 (sessenta) dias, contados a partir do dia, imediatamente, posterior ao último dia de calendário concedido para a nomeação dos dois primeiros árbitros.

6. Se qualquer uma das Partes Contratantes não nomear o seu árbitro no período especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no período especificado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes a nomear um árbitro ou árbitros, conforme o caso, desde que tal Presidente não seja cidadão nacional de nenhuma das Partes Contratantes. Caso o Presidente do Conselho for nacional de uma das Partes Contratantes, tal solicitação deve ser encaminhada ao Vice-Presidente do Conselho. Em tal caso, o árbitro ou árbitros nomeados pelo referido Presidente ou Vice-Presidente conforme o caso, não deverão ser nacionais nem residentes permanentes das Partes Contratantes.

7. As Partes Contratantes devem cumprir com qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo.

8. Cada Parte Contratante deve suportar os custos de remuneração e as despesas do seu árbitro. A remuneração e as despesas do terceiro árbitro e as despesas do tribunal, cuja natureza e limites devem ser previamente acordadas pelas Partes Contratantes, devem ser partilhadas em igual proporção e suportadas por cada uma das Partes Contratantes. Qualquer questão relativa à divisão dos custos do tribunal arbitral ou ao procedimento de pagamento de tais custos deverá ser determinada pelo tribunal arbitral.

9. Se e enquanto qualquer Parte Contratante não cumprir com uma decisão contemplada no n.º 4 do presente artigo, a outra Parte Contratante pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios concedidos ao abrigo do presente Acordo à Parte Contratante em falta.

#### ARTIGO 18.º

##### (Consultas)

1. Num espírito de estreita colaboração, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes podem, pontualmente, realizar consultas mútuas com vista a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo e do seu Anexo.

2. Qualquer Parte Contratante pode solicitar consultas, através de contactos directos ou por correspondência, e tais consultas devem iniciar dentro de um período de 60 (sessenta) dias a contar da data de recepção da solicitação, a menos que ambas as Partes Contratantes acordem uma extensão deste período.

ARTIGO 19.º  
(Emendas)

1. Sempre que qualquer das Partes Contratantes considerar ser desejável emendar alguma das disposições do presente Acordo, tal emenda, se acordada entre as Partes Contratantes, deve entrar em vigor, após troca de notas diplomáticas.

2. Não obstante as disposições do n.º 1 do presente artigo, as emendas ao Anexo do presente Acordo podem ser acordadas, directamente, entre ambas as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes. Tais emendas aplicar-se-ão, administrativa e provisoriamente, a partir da data em que forem acordadas e entrarão em vigor após confirmação, através de notas diplomáticas.

ARTIGO 20.º  
(Entrada em vigor)

1. O presente Acordo entra em vigor na data em que ambas as Partes Contratantes notificarem-se, mutuamente, por escrito através dos canais diplomáticos, sobre seu cumprimento das exigências constitucionais necessárias para a sua implementação. A data de entrada em vigor deve ser a data da última notificação.

2. O presente Acordo substitui quaisquer Acordos existentes entre as Partes Contratantes relativos aos serviços aéreos entre e para além dos seus respectivos territórios.

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

O presente Acordo e respectivas emendas devem ser registadas junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22.º  
(Denúncia)

Qualquer Parte Contratante pode, a qualquer momento, notificar por escrito, através dos canais diplomáticos, à outra Parte Contratante, sobre a sua intenção de denunciar o presente Acordo. Tal notificação deverá ser, simultaneamente, dirigida à Organização da Aviação Civil Internacional.

Em tal caso, o presente 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 do referido período.

Na ausência de acusação da recepção, pela outra Parte Contratante, a notificação deve ser considerada recebida por tal Parte Contratante 14 (catorze) dias após a data de recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23.º  
(Assinatura do Acordo)

Em fé do que os plenipotenciários, devidamente autorizados para o efeito pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo em dois originais nas línguas portuguesa e francesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Feito em Luanda, aos 30 de Março de 2015.

Pelo Governo da República do Congo, *Basile Ikoube* — Ministro dos Negócios Estrangeiros e Cooperação.

Pelo Governo da República de Angola, *Augusto da Silva Tomás* — Ministro dos Transportes.

ANEXO  
Quadro de Rotas

a) Para as Companhias Designadas da República do Congo:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos na República de Angola	Pontos Além
Brazzaville/Ponta Negra	A escolha	Luanda/Cabinda	A escolha

b) Para as Companhias Designadas da República de Angola:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos na República do Congo	Pontos Além
Luanda/Cabinda	A escolha	Brazzaville e/ou Ponta Negra	A escolha

**Nota:** Os direitos de tráfego de Quinta Liberdade, entre quaisquer pontos intermédios e/ou além, está sujeita à aprovação expressa pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO. (22-0769-C-PR)

Despacho Presidencial n.º 46/22  
de 4 de Março

Tendo em conta que no âmbito da Lei n.º 41/20, de 23 de Dezembro — Lei dos Contratos Públicos, foi autorizado por Despacho Presidencial n.º 29/21, de 12 de Março, a abertura do Concurso Público para a realização da empreitada de obras públicas e o Reforço do Sistema de Abastecimento de Águas às Sedes Municipais de Cacolo, Dala e Muconda, na Província da Lunda-Sul;

Havendo a necessidade de se proceder à conclusão das respectivas empreitadas de obras públicas e a formalização dos resultados finais apresentados pela Comissão de Avaliação constituída para o efeito;

O Presidente da República determina, nos termos da alínea d) do artigo 120.º e do n.º 6 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, conjugados com os artigos 32.º, 34.º, 36.º, 42.º, e alínea e) do n.º 1 do artigo 44.º, n.º 3 do n.º 1 do artigo 85.º e seguintes, todos da Lei n.º 41/20, de 23 de Dezembro — Lei dos Contratos Públicos, o seguinte: