

Warszawa, dnia 22 października 2021 r.

Poz. 956

UMOWA

o transporcie lotniczym między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rządem Ludowej Republiki Angoli,

podpisana w Luandzie dnia 24 kwietnia 1976 r.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Ludowej Republiki Angoli, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami" -

uznając znaczenie transportu lotniczego jako środka służącego tworzeniu i utrzymywaniu przyjaźni, wzajemnego zrozumienia i współpracy między narodami obydwu krajów,

chcąc zapewnić rozwój międzynarodowej współpracy w dziedzinie transportu lotniczego,

pragnąc zawrzeć umowę w celu ustanowienia regularnej komunikacji lotniczej między swoimi krajami, oraz

uważając za pożądane przyjęcie w tej komunikacji zasad i postanowień Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku -

ustanowiły swoich przedstawicieli, którzy, należycie do tego upoważnieni, zgodzili się na następujące postanowienia:

ARTYKUŁ 1

1. Dla celów niniejszej Umowy i jej Załącznika:

a/ określenie "władza lotnicza" oznacza w przypadku Polski - Ministra Komunikacji, a w przypadku Angoli - Sekretarza Stanu do Spraw Komunikacji, albo, w obydwu przypadkach, każdą osobę lub organ, uprawnione do wykonywania funkcji należących do wymienionych władz;

b/ wyraz "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku

LR

RL

oraz obejmuje każdy załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji, jak i wszelką zmianę załączników lub Konwencji dokonaną zgodnie z jej artykułami 90 i 94, o ile dane załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obydwie Umawiające się Strony;

c/ wyraz "terytorium" ma znaczenie ustalone w artykule 2 Konwencji;

d/ określenia "linia lotnicza" lub "komunikacja lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza" lub "międzynarodowa komunikacja lotnicza", "przedsiębiorstwo transportu lotniczego" i "lądowanie w celach niehandlowych" mają znaczenie ustalone odpowiednio w punktach a, b, c i d artykułu 96 Konwencji;

e/ określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" oznacza każde przedsiębiorstwo transportu lotniczego, które zostało wyznaczone przez Umawiającą się Stronę w celu eksploataowania uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku niniejszej Umowy i które otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 2

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa ustalone w niniejszej Umowie w celu założenia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazwane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami".

2. Przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

a/ przelotu przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,

b/ lądowania na tym terytorium w celach niehandlowych,

c/ zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i towarów w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i jej Załącznika.

Handwritten mark

Handwritten mark

ARTYKUŁ 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo transportu lotniczego do eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to będzie pisemnie podane do wiadomości przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w przepisach prawnych normalnie i rozsądnie stosowanych przez te władze do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego przewidzianego w ustępie 2 niniejszego Artykułu, albo poddać wykonywanie przez wyznaczone przedsiębiorstwo praw określonych w Artykule 2 takim warunkom, jakie uzna za potrzebne, jeżeli ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, iż przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo, albo do jej obywateli lub osób prawnych mających jej przyzależność państwową.

5. Z chwilą otrzymania zezwolenia eksploatacyjnego, przewidzianego w ustępie 2 niniejszego Artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo będzie mogło w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że w stosunku do tej linii obowiązuje taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 8 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 4

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnięcia zezwolenia eksploatacyjnego lub zawieszenia wykonywania przez przedsię-



biorstwo wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę praw określonych w Artykule 2 niniejszej Umowy, albo poddania wykonywania tych praw takim warunkom, jakie uzna za potrzebne:

a/ w każdym przypadku, gdy nie posiada dowodu, iż zasadniczą część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo, albo do jej obywateli lub osób prawnych mających przynależność państwową tej Umawiającej się Strony, albo

b/ w przypadku nieprzestrzegania przez to przedsiębiorstwo przepisów prawnych Umawiającej się Strony przyznającej prawa, albo

c/ w przypadku, gdy przedsiębiorstwo nie prowadzi eksploatacji zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

2. Prawo takie będzie można wykonać dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba, że niezwłoczne cofnięcie zezwolenia, zawieszenie jego wykonania lub nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego Artykułu będzie niezbędnym w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom przepisów prawnych.

ARTYKUŁ 5

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa obydwu Umawiających się Stron będą miały właściwe i jednakowe możliwości eksploataowania uzgodnionych linii na określonych trasach między ich terytoriami.

2. Przy eksploataowaniu uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwo każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniać interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony w taki sposób, ażeby nie oddziaływać ujemnie na usługi świadczone przez to przedsiębiorstwo na tych samych trasach lub na częściach tych tras.

3. Zdolność przewozowa, którą mają zapewnić wyznaczone przedsiębiorstwa w celu wyładowywania i załadowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, towarów i poczty zgodnie z odpowiednią częścią Załącznika, powinna być zrównoważona z zapotrzebowaniem na przewozy.

Jul

12

4. Całkowita zdolność przewozowa będzie, w miarę możliwości, dzielona równo pomiędzy wyznaczone przedsiębiorstwa, o ile nie uzgodniono inaczej stosownie do postanowień ustępu 7 niniejszego Artykułu.

5. Zdolność przewozowa, która ma być oferowana na określonych trasach, będzie od czasu do czasu omawiana, uzgadniana i rewidowana przez władze lotnicze obydwu Umawiających się Stron.

6. W celu zaspokojenia nieprzewidzianych potrzeb przewozowych o charakterze przejściowym, wyznaczone przedsiębiorstwa mogą, niezależnie od postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, uzgodnić między sobą takie czasowe zwiększenie zdolności przewozowej, jakie odpowiadać będzie tym potrzebom.

7. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony nie życzyłoby sobie na stałe lub przejściowo, w całości lub w części, oferować zdolność przewozową przypadającą mu w myśl poprzedzających ustępów, wyznaczone przedsiębiorstwa mogą ustalić na warunkach między nimi uzgodnionych, że wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony będzie oferować dodatkową zdolność przewozową tak, ażeby utrzymać całkowitą zdolność przewozową uzgodnioną w myśl poprzedzających ustępów. Jednak warunkiem wszelkich takich ustaleń będzie, że jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo pierwszej Umawiającej się Strony zechce w jakimkolwiek czasie rozpocząć eksploatację albo zwiększyć zdolność przewozową swoich linii w ramach całkowitej zdolności przewozowej przypadającej mu w myśl poprzedzających ustępów, oraz w rozsądnym czasie uprzedzi o swoim zamiarze, wtedy wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony zaniecha odpowiednio, w całości lub w części, oferowania dodatkowej zdolności przewozowej.

8. Wyznaczone przedsiębiorstwa każdej Umawiającej się Strony będą dostarczać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, statystyk eksploatacyjnych dotyczących wykorzystywania oferowanej zdolności przewozowej, łącznie z informacjami dotyczącymi kosztów eksploatacji na każdej z określonych tras.

9. Władze lotnicze Umawiających się Stron będą się wzajemnie konsultować w sprawie stosowania postanowień niniejszego Artykułu

ek 2

R

w przypadku nieporozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lub gdy wymienione ^{władze} uznają to za pożyteczne.

ARTYKUŁ 6

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa obydwu Umawiających się Stron określą w drodze bezpośredniego porozumienia częstotliwość lotów, rozkłady lotów i ogólnie biorąc - ekonomiczne i techniczne warunki eksploataowania uzgodnionych linii. Porozumienie w taki sposób osiągnięte może podlegać zatwierdzeniu władz lotniczych Umawiających się Stron zgodnie z przepisami prawnymi każdej Umawiającej się Strony.

2. Rozkład lotów na uzgodnionych liniach będzie przedstawiony do zatwierdzenia władzom lotniczym obydwu Umawiających się Stron przynajmniej 30 /trzydzieści/ dni przed rozpoczęciem eksploatacji tych linii. Wszelkie zmiany rozkładu lotów będą również przedstawione władzom lotniczym do zatwierdzenia.

ARTYKUŁ 7

Wyznaczone przedsiębiorstwa mogą zawrzeć wzajemne porozumienia techniczne i handlowe w sprawie współpracy we wspólnej eksploatacji uzgodnionych linii; porozumienia takie, w zależności od potrzeby, będą przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym obydwu Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 8

1. Wyraz "taryfa" oznacza w poniższych ustępach opłaty za przewóz pasażerów, bagażu i towarów oraz warunki stosowania tych opłat, łącznie z opłatami i warunkami agencyjnymi i dotyczącymi innych usług pomocniczych, jednak z wyłączeniem wynagrodzenia i warunków dotyczących przewozu poczty.

2. Taryfy na każdej uzgodnionej linii będą ustanowione w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich wchodzących w grę czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem, cha-

Jan 2

12

rakterystyką każdej linii oraz taryfami innych przedsiębiorstw transportu lotniczego obsługujących w całości lub w części te same trasy.

3. Taryfy, o których mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu, będą, o ile możliwe, uzgadniane pomiędzy zainteresowanymi wyznaczonymi przedsiębiorstwami obydwu Umawiających się Stron po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami transportu lotniczego eksploatującymi w całości lub w części te same linie, a uzgodnienie takie, o ile możliwe, powinno być osiągnięte stosownie do procedury ustalania taryf ustanowionej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

4. Taryfy uzgodnione w taki sposób będą przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym Umawiających się Stron co najmniej 90 / dziewięćdziesiąt / dni przed dniem proponowanego wprowadzenia; w szczególnych przypadkach termin ten może ulec skróceniu za zgodą wymienionych władz.

5. Zatwierdzenie może być dokonane w sposób wyraźny. Jeżeli żadna z władz lotniczych nie zawiadomi o niezatwierdzeniu taryf w ciągu 30 / trzydziestu / dni od daty ich przedstawienia zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu, taryfy będzie się również uważać za zatwierdzone. W przypadku skrócenia terminu na przedstawienie taryf, jak przewiduje ustęp 4, władze lotnicze mogą uzgodnić, że okres, w którym należy zawiadomić o niezatwierdzeniu, będzie krótszy od 30 / trzydziestu / dni.

6. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa nie mogą uzgodnić taryfy, albo jeżeli z jakichkolwiek innych powodów nie można ustalić taryfy w sposób zgodny z postanowieniami ustępu 3 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych 30 / trzydziestu / dni terminu 90 / dziewięćdziesięciu / dni wymienionego w ustępie 4 niniejszego Artykułu władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony zawiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o swym niezadowoleniu z powodu jakiegokolwiek taryfy uzgodnionej stosownie do postanowień ustępu 3 niniejszego Artykułu, władze lotnicze obydwu Umawiających się Stron będą się starały, po konsultacji z władzami lotniczymi innych Państw, których opinię uznają za użyteczną, ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia

7. Jeżeli władze lotnicze nie będą mogły osiągnąć porozumienia co do jakiejś taryfy przedstawionej im w myśl ustępu 4 niniejszego Artykułu, albo co do ustalenia jakiejś taryfy w myśl ustępu 6 niniejszego Artykułu, spór będzie załatwiony zgodnie z postanowieniami Artykułu 18 niniejszej Umowy.

8. Taryfy ustanowione zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu pozostaną w mocy do czasu ustanowienia nowych taryf w myśl postanowień tego Artykułu. Jednakże przedłużenie okresu ważności taryfy w myśl niniejszego ustępu nie może wynieść więcej niż dwanaście miesięcy od dnia, w którym bez takiego przedłużenia utraciłaby ona ważność.

ARTYKUŁ 9

1. Pasażerowie, bagaż i towary w bezpośrednim transzycie przez terytorium każdej z Umawiających się Stron i w czasie, gdy pozostają w strefie portu lotniczego przeznaczonej dla tego rodzaju ruchu tranzytowego, będą podlegać jedynie bardzo uproszczonej kontroli, chyba że ustawodawstwo danego kraju stanowi inaczej.

2. Bagaż i towary w bezpośrednim transzycie będą zwolnione od cła i od innych podobnych opłat.

ARTYKUŁ 10

1. Przepisy ^{prawne} każdej z Umawiających się Stron regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście statków powietrznych używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej, albo eksploatację i żeglugę tych statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie do statków powietrznych przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę.

2. Przepisy prawne każdej z Umawiających się Stron regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście pasażerów, załóg, towarów i poczty /w szczególności te, które dotyczą dopuszczenia wjazdu, wyjazdu, emigracji, imigracji, paszportów, cła i kontroli sanitarnej/ będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, towarów i poczty, przewożonych statkami powietrznymi przedsiębiorstwa wyznaczonego przez



drugą Umawiającą się Stronę w czasie, gdy znajdują się w granicach tego terytorium.

ARTYKUŁ 11

Opłaty należne za korzystanie z portów lotniczych, ich urządzeń i usług, oraz za korzystanie z urządzeń i służb ruchu lotniczego na terytorium każdej z Umawiających się Stron, będą pobierane zgodnie z odpowiednimi stawkami i taryfami, ustalonymi przez tę Umawiającą się Stronę do ogólnego stosowania.

ARTYKUŁ 12

1. Statki powietrzne eksploatowane w komunikacji międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwa każdej z Umawiających się Stron, jak również ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe /w tym również żywność, napoje, tytoń i inne artykuły przeznaczone do sprzedaży pasażerom w czasie lotu w ilościach ograniczonych/ znajdujące się na tych statkach powietrznych, będą zwolnione od wszelkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych należności i opłat przy wlocie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statku powietrznego aż do czasu ich wywozu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat, kosztów i należności w związku z importem i eksportem, z wyjątkiem należności związanych ze świadczonymi usługami:

a/ zapasy pokładowe, zabrane^{na} statek powietrzny na terytorium jednej Umawiającej się Strony, w granicach określonych przez władze tej Umawiającej się Strony, a przeznaczone do zużycia na pokładzie statków powietrznych używanych w komunikacji międzynarodowej przez przedsiębiorstwo wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę;

b/ części zamienne i normalne wyposażenie, sprowadzone na terytorium jednej Umawiającej się Strony do obsługi lub naprawy statków powietrznych używanych w komunikacji międzynarodowej przez przedsiębiorstwo wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę;

ch 12

12

c/ materiały pędne i smary, zabrane na statek powietrzny na terytorium jednej Umawiającej się Strony, a przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych używanych w komunikacji międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te byłyby zużyte przy wykonywaniu lotu na części trasy przypadającej na terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane.

3. Jeżeli przepisy prawne Umawiającej się Strony tego wymagają, materiały i zapasy, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu, będą poddane kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy, znajdujące się na pokładzie statków powietrznych eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą jej władz celnych. W takim przypadku będą one mogły być poddane dozorowi tych władz aż do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych władz.

ARTYKUŁ 13

Wyznaczone przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony będzie miało prawo utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony reprezentację obejmującą personel techniczny do obsługi uzgodnionych linii oraz personel handlowy do akwizycji przewozów. Liczba osób przewidzianych do tych zadań zostanie określona wspólnie pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami i podlega zatwierdzeniu przez władze lotnicze.

ARTYKUŁ 14

Każda Umawiająca się Strona zapewni wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony prawo swobodnego przekazywania nadwyżek wpływów nad kosztami, uzyskanych przez to przedsiębiorstwo na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony w związku z przewozem pasażerów, poczty i towarów. Przekazywanie to powinno następować zgodnie z postanowieniami układu płatniczego, jeżeli taki obowiązuje w stosunkach między obydwu Państwami. W razie braku odpowiednich postanowień układu płatniczego, przekazywanie powinno być dokonywane w walutach wymiennalnych.

Hand

12

Procedura przekazywania powinna być zgodna z krajowymi przepisami dewizowymi.

ARTYKUŁ 15

1. Wpływy i zyski osiągnane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony będą zwolnione od podatków i innych obciążeń na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

2. Majątek przedsiębiorstwa wyznaczonego przez jedną Umawiającą się Stronę będzie zwolniony od podatków i innych obciążeń na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Wynagrodzenia pracowników przedsiębiorstwa wyznaczonego przez jedną Umawiającą się Stronę, będących obywatelami tej Umawiającej się Strony, będą zwolnione od podatków i innych obciążeń na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

ARTYKUŁ 16

Władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu konsultować się w duchu ścisłej współpracy w celu zapewnienia przestrzegania zasad i zadawalającego stosowania postanowień zawartych w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

ARTYKUŁ 17

1. Jeżeli Umawiająca się Strona uważać będzie za pożądane wprowadzenie zmian w postanowieniach niniejszej Umowy, będzie mogła żądać konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną; konsultacja taka, która może nastąpić między władzami lotniczymi i która może być dokonana w drodze rozmów lub korespondencji, powinna się rozpocząć w okresie 60 /sześćdziesięciu/ dni od dnia jej zażądania. Wszelkie uzgodnione w ten sposób zmiany wejdą w życie z chwilą, gdy zostaną potwierdzone w drodze wymiany not dyplomatycznych.

2. Zmiany Załącznika niniejszej Umowy mogą być dokonane w drodze bezpośredniego porozumienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

okaz

11

ARTYKUŁ 18

1. Jeżeli między Umawiającymi się Stronami powstanie jakikolwiek spór dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy łącznie z jej Załącznikiem, Umawiające się Strony będą się starały w pierwszym rzędzie załatwić go w drodze rokowań.

2. Jeżeli Umawiającym się Stronom nie uda się załatwić sporu w drodze rokowań, mogą one uzgodnić przedstawienie sprawy do rozstrzygnięcia określonej osobie lub organowi; jeżeli tego nie uzgodnią, spór zostanie na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony przekazany do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym powinna wyznaczyć każda z Umawiających się Stron, trzeciego zaś powinni wyznaczyć dwaj arbitrzy w taki sposób wyznaczeni. Każda z Umawiających się Stron powinna wyznaczyć arbitra w terminie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia drogą dyplomatyczną o żądaniu rozstrzygnięcia sporu przez taki trybunał, trzeci zaś arbiter powinien zostać wyznaczony w ciągu następnych 60 /sześćdziesięciu/ dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w przepisanym terminie, albo jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w przepisany terminie, Prezydent Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego może być poproszony przez każdą Umawiającą się Stronę o wyznaczenie, zależnie od przypadku, arbitra lub arbitrów. W takim przypadku trzeci arbiter powinien być obywatelem Państwa trzeciego i powinien działać jako Przewodniczący trybunału arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony będą obowiązane zastosować się do każdego rozstrzygnięcia dokonanego w myśl ustępu 2 niniejszego Artykułu.

ARTYKUŁ 19

Niniejsza Umowa i jej Załącznik będą uważane za zmienione zgodnie z wielostronnym układem o transporcie lotniczym, jeżeli układ taki obowiązywać będzie obydwie Umawiające się Strony.

Wiel *R*

ARTYKUŁ 20

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie swoje życzenie rozwiązania niniejszej Umowy. W takim przypadku Umowa zostanie rozwiązana po upływie 12 /dwunastu/ miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, jeżeli notyfikacja nie zostanie wycofana za obopólną zgodą przed upływem tego terminu.

ARTYKUŁ 21

1. Postanowienia niniejszej Umowy będą stosowane tymczasowo od dnia jej podpisania. Takie tymczasowe stosowanie nie może jednak trwać dłużej niż 6 /sześć/ miesięcy, o ile obydwie Umawiające się Strony nie uzgodnią inaczej.

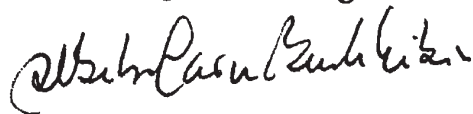
2. Niniejsza Umowa podlega przyjęciu zgodnie z prawem każdej z Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu wymiany not dyplomatycznych stwierdzających to przyjęcie.

Sporządzono w Luandzie dnia 24 kwietnia 1976 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, portugalskim i angielskim, przy czym wszystkie trzy teksty mają jednakową moc.

Z upoważnienia
Rządu Polskiej
Rzeczypospolitej Ludowej



Z upoważnienia
Rządu Ludowej
Republiki Angoli



ZAŁĄCZNIK

SEKCJA I

1. Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wyznacza do eksploatacji uzgodnionych linii polskie przedsiębiorstwo transportu lotniczego

POLSKIE LINIE LOTNICZE "LOT" /Polish Airlines/.

2. Rząd Ludowej Republiki Angoli wyznacza do eksploatacji uzgodnionych linii angolskie przedsiębiorstwo transportu lotniczego

TRANSPORTES AÉREOS DE ANGOLA - TAAG /Linhas Aéreas de Angola/.

SEKCJA II

1. Przedsiębiorstwo wyznaczone przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej może eksploatować regularne linie lotnicze na następującej trasie, w obydwu kierunkach:

Warszawa - punkty pośrednie - Luanda.

2. Przedsiębiorstwo wyznaczone przez Rząd Ludowej Republiki Angoli może eksploatować regularne linie lotnicze na następującej trasie, w obydwu kierunkach:

Luanda - punkty pośrednie - Warszawa.

3. Przy eksploataowaniu uzgodnionych linii na trasie określonej w ustępie 1 niniejszej Sekcji, przedsiębiorstwo wyznaczone przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej będzie miało prawo:

a/ wyładowywania na terytorium Angoli pasażerów, towarów i poczty, zabranych z terytorium Polski;

b/ zabierania na terytorium Angoli pasażerów, towarów i poczt z przeznaczeniem na terytorium Polski;

c/ omijania jednego lub więcej punktów pośrednich, pod warunkiem, że uzgodniona linia na danej trasie zaczyna się na terytorium

polskim, oraz, że ominięcie to znalazło wyraz w uprzednio ogłoszonym rozkładzie lotów.

4. Przy eksploataowaniu uzgodnionych linii na trasie określonej w ustępie 2 niniejszej Sekcji, przedsiębiorstwo wyznaczone przez Rząd Ludowej Republiki Angoli będzie miało prawo:

a/ wyładowywania na terytorium Polski pasażerów, towarów i poczty, zabranych z terytorium Angoli;

b/ zabierania na terytorium Polski pasażerów, towarów i poczty, z przeznaczeniem na terytorium Angoli;

c/ omijania jednego lub więcej punktów pośrednich, pod warunkiem, że uzgodniona linia na danej trasie zaczyna się na terytorium Angoli, oraz, że ominięcie to znalazło wyraz w uprzednio ogłoszonym rozkładzie lotów.

SEKCJA III

Prawo wyznaczonego przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony do zabierania lub wyładowywania, w ruchu międzynarodowym, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunków, przeznaczonych do punktów pośrednich przewidzianych na trasach wskazanych w Sekcji II lub pochodzących z takich punktów, uzależnione jest od odpowiedniego porozumienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

SEKCJA IV

Prawo wyznaczonego przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony do zabierania lub wyładowywania, w ruchu międzynarodowym, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunków, przeznaczonych do punktów położonych poza terytorium tej Umawiającej się Strony, albo pochodzących z takich punktów, będzie uzależnione od odpowiedniego porozumienia między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

MS

R

SEKCJA V

Postanowienia zawarte w Sekcjach III i IV nie pozbawiają przedsiębiorstwa wyznaczonego przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę możliwości wykorzystywania jakichkolwiek punktów pośrednich i/lub jakichkolwiek punktów położonych dalej, bez korzystania z praw piątej wolności między takimi punktami i terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w obydwu kierunkach.

SEKCJA VI

Loty czarterowe, dodatkowe i specjalne mogą być wykonywane przez przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę na podstawie prośby przedstawionej władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony conajmniej 48 /czterdzieści osiem/ godzin przed odlotem statku powietrznego.



ACORDO

ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA POPULAR DA POLÓNIA
E O GOVERNO DA REPÚBLICA POPULAR DE ANGOLA
SOBRE TRANSPORTES AÉREOS

O Governo da República Popular da Polónia e o Governo da República Popular de Angola daqui em diante designados por "Partes Contratantes,

reconhecendo a importância do transporte aéreo como meio de criar e preservar laços de amizade, entendimento e cooperação entre os povos dos dois Países,

querendo favorecer o desenvolvimento da cooperação internacional no domínio do transporte aéreo,

desejando firmar um acordo com o fim de estabelecer serviços regulares do transporte aéreo entre os seus respectivos Países, e

considerando que é conveniente aplicar a estes serviços os princípios e as disposições da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944,

designaram os seus Representantes que, devidamente autorizados, acordam nas disposições seguintes:

ARTIGO 1

1. Para os efeitos do presente Acordo e do Anexo:

a) o termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da Polónia o Ministro de Transportes e, no caso de Angola, a Secretaria de Estado das Comunicações ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizados a exercer quaisquer funções que sejam da responsabilidade das ditas autoridades;



b) o termo "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado nos termos do artigo 90 da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção conforme os Artigos 90 e 94 da mesma Convenção, na medida em que esses Anexos e Emendas tenham sido aprovados por ambas as Partes Contratantes;

c) o termo "território" entende-se tal como se encontra definido no artigo 2 da Convenção;

d) os termos "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa de transportes aéreos" e "escala para fins não comerciais" correspondem às definições dadas nos parágrafos a), b), c) e d) do artigo 96 da Convenção;

e) o termo "empresa designada" significa qualquer empresa de transporte aéreo que cada uma das Partes Contratantes tiver designado para explorar os serviços aéreos acordados nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo e que obteve a autorização de exploração, de harmonia com o Artigo 3 do presente Acordo.

ARTIGO 2

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os direitos referidos no presente Acordo para a exploração de serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são daqui em diante designados por, respectivamente, "serviços acordados" e "rotas especificadas".

2. A empresa designada por cada Parte Contratante gozará, enquanto explorar um serviço acordado numa rota especificada, dos seguintes direitos:

a) sobrevoar, sem aterrar, o território da outra Parte Contratante,

b) aterrar no dito território para fins não comerciais,

c) embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, nos pontos indicados no quadro de rotas, nas condições estabeleci-

das no presente Acordo e seu Anexo.

ARTIGO 3

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma empresa de transporte aéreo para a exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas. A notificação desta designação será feita por escrito pelas Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante que tiver designado a empresa às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante.

2. Uma vez recebida tal notificação, a outra Parte Contratante, sob reserva do disposto nos parágrafos 3 e 4 do presente Artigo, deverá conceder sem demora à empresa designada a competente autorização de exploração.

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que a empresa designada pela outra Parte Contratante demonstre estar em condições de satisfazer as exigências prescritas nas leis e regulamentos que, normal e razoavelmente, são aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais, em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de não conceder a autorização de exploração referida no parágrafo 2 deste Artigo, ou de a sujeitar às condições que julgar necessárias para o exercício pela empresa designada dos direitos especificados no Artigo 2 deste Acordo, sempre que a dita Parte Contratante não der por demonstrado que a propriedade substancial e o controle efectivo dessa empresa pertencem à Parte Contratante que a designou ou aos seus nacionais.

5. A empresa designada poderá, em qualquer altura, iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que esteja em vigor para o serviço de que se trate, uma tarifa estabelecida de harmonia com as disposições do Artigo 8 do presente Acordo.



ARTIGO 4

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar a autorização de exploração, ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 do presente Acordo à empresa designada pela outra Parte Contratante ou ainda de sujeitar às condições que julgar necessárias ao exercício daqueles direitos:

a) sempre que não der por demonstrado que a propriedade substancial e o controle efectivo da empresa pertencem a Parte Contratante que a designou ou aos seus nacionais, ou

b) sempre que a empresa deixar de cumprir as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concede os direitos, ou

c) no caso de a empresa deixar de explorar os serviços acordados de harmonia com as condições prescritas no presente Acordo e seu Anexo.

2. Salvo se a revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo forem necessárias para prevenir ulteriores infracções de leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após consulta com a outra Parte Contratante.

ARTIGO 5

1. Serã oferecida às empresas designadas de ambas as Partes Contratantes justa e igual oportunidade de exploração dos serviços acordados entre os seus territórios.

2. Na exploração dos serviços acordados a empresa designada de uma Parte Contratante deverá ter em consideração os interesses da empresa designada da outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços explorados por esta última no todo ou em parte das rotas especificadas.

3. A capacidade de transporte oferecida pelas empresas designadas com a finalidade de desembarcar e embarcar tráfego internacional de passageiros,



carga e correio deverá ser mantida em equilíbrio com as necessidades de tráfego, de acordo com as disposições apropriadas do Anexo.

4. A capacidade total de transporte deverá ser tanto quanto possível dividida em partes iguais pelas empresas designadas, a menos que se tenha acordado em contrário, conforme as disposições do parágrafo 7.

5. A capacidade de transporte a ser oferecida nas rotas especificadas deverá ser discutida, acordada e revista de tempos a tempos entre as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

6. A fim de satisfazer exigências de tráfego imprevistas de carácter temporário, as empresas designadas poderão, não obstante as disposições precedentes dos parágrafos 3 e 4, decidir, por acordo, os aumentos temporários de capacidade que forem necessários para satisfazer a procura de tráfego.

7. No caso da empresa designada de uma das Partes Contratantes não de-sejar explorar, permanente ou temporariamente, total ou parcialmente, a capacidade que conforme o disposto nos parágrafos precedentes lhe caiba oferecer, a capacidade não oferecida por essa empresa poderá ser explorada pela empresa designada da outra Parte Contratante, nas condições a estabelecer por acordo entre as empresas. Serã, no entanto, condição de tais acordos, que, se a empresa designada da primeira Parte Contratante decidir, em qualquer altura, começar a explorar ou a aumentar a capacidade dos seus serviços, e de tal notificar, com a antecedência razoável, a empresa designada da outra Parte Contratante, esta última empresa deverá retirar, na mesma medida, parte ou toda a capacidade adicional que tinha estado a explorar.

8. A empresa designada de uma Parte Contratante deverá fornecer às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, dados estatísticos de exploração relativamente à utilização da capacidade oferecida e informações sobre os custos de operação em cada uma das rotas especificadas.

9. As Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes consultar-se-ão sobre a aplicação das disposições do presente Artigo, em caso de desacordo entre as empresas designadas ou cada vez que as referidas Autoridades o julgarem necessário.



ARTIGO 6

1. As empresas designadas das duas Partes Contratantes estabelecerão por acordos directos a frequência, horários e, em geral, as condições técnicas e económicas de exploração dos serviços acordados. Tais acordos poderão ser submetidos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte Contratante.

2. Os horários dos serviços acordados deverão ser submetidos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início da exploração. Qualquer alteração nos horários deverá ser também submetida à aprovação das Autoridades Aeronáuticas.

ARTIGO 7

As empresas designadas poderão estabelecer entre si acordos de cooperação técnica e comercial para a exploração conjunta dos serviços acordados; tais acordos serão, sempre que necessário, submetidos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

ARTIGO 8

1. Nos parágrafos seguintes, o termo "tarifa" significa o preço de transporte de passageiros, bagagem e mercadorias e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com excepção, todavia, das remunerações e condições relativas ao transporte de correio.

2. As tarifas a aplicar em qualquer serviço acordado deverão ser estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os elementos relevantes, especialmente custo de exploração, lucro razoável e tarifas de outras empresas que oferecem serviços em toda ou em parte da mesma rota.



3. As tarifas mencionadas no parágrafo 2 deste Artigo serão, se possível, acordadas entre as empresas designadas de ambas as Partes Contratantes, após consulta a outras empresas que operem em toda ou parte da rota e tais acordos deverão, na medida do possível, considerar o procedimento para elaboração de tarifas da Associação de Transporte Aéreo Internacional.

4. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para a sua entrada em vigor; em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido mediante acordo das referidas Autoridades.

5. Esta aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das autoridades Aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de apresentação das tarifas nos termos do parágrafo 4 deste Artigo, serão estas consideradas aprovadas. No caso de redução do prazo para apresentação das tarifas nos termos do parágrafo 4, as Autoridades Aeronáuticas poderão acordar num prazo inferior a 30 (trinta) dias para notificação do seu eventual desacordo.

6. Se as empresas designadas não puderem chegar a acordo sobre as tarifas ou se por qualquer outra razão não for acordada uma tarifa nos termos do parágrafo 3 deste Artigo, ou se durante os primeiros 30 (trinta) dias do período de 90 (noventa) dias referido no parágrafo 4 deste Artigo as Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante comunicarem às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante o seu desacordo relativamente a qualquer tarifa acordada nos termos do parágrafo 3, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes deverão, após consultar as Autoridades Aeronáuticas de qualquer outro Estado cujos conselhos considerem úteis, tentar determinar a tarifa de mútuo acordo.

7. Se as Autoridades Aeronáuticas não puderem chegar a acordo sobre uma tarifa que seja submetida à sua aprovação de harmonia com o parágrafo 4 do presente Artigo ou sobre a determinação de uma tarifa nos termos do parágrafo 6 deste Artigo, o diferendo será solucionado em conformidade com as disposições do Artigo 18 do Presente Acordo.

8. As tarifas estabelecidas em conformidade com o disposto no presente



Artigo continuarão em vigor até ao estabelecimento de novas tarifas de harmonia com as disposições deste Artigo. Todavia, a validade de uma tarifa não poderá ser prorrogada em virtude deste parágrafo, por período superior a doze meses, a contar da data em que devia ter expirado.

ARTIGO 9

1. Os passageiros, as bagagens e a carga em trânsito directo no território de uma Parte Contratante, desde que não saiam da zona do aeroporto que lhes é destinada nesse momento, sã serão submetidos a um controle simplificado.

2. As bagagens e carga em trânsito directo serão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos similares.

ARTIGO 10

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas em voos internacionais ou relativos à exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do mesmo território, serão aplicados às aeronaves da empresa designada da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída dos passageiros, das tripulações, da carga e do correio (tais como regulamentos referentes à entrada, saída, emigração e imigração, passaportes, alfândegas e quarentena) deverão ser aplicadas aos passageiros, tripulações, carga e correio transportados pelas aeronaves da empresa designada pela outra Parte Contratante, dentro do território da primeira Parte Contratante.



ARTIGO 11

As taxas e outros pagamentos relativos à utilização dos aeroportos, incluindo as suas instalações e serviços, bem como todos os pagamentos relacionados com a utilização dos meios e serviços de navegação aérea no território duma Parte Contratante, serão cobrados de acordo com as tarifas e taxas estabelecidas pela dita Parte Contratante.

ARTIGO 12

1. As aeronaves utilizadas nos serviços internacionais pela empresa designada de uma Parte Contratante, bem como o equipamento regular, fornecimentos de combustíveis e lubrificantes e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas, tabaco e outros produtos destinados à venda, em quantidades limitadas, para passageiros, durante o voo) que estão a bordo de tais aeronaves serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que tal equipamento, fornecimentos e provisões de bordo permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento em que forem reexportados.

2. Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com excepção dos encargos correspondentes a serviços prestados:

a) as provisões de bordo embarcadas no território de qualquer das Partes Contratantes dentro dos limites fixados pelas autoridades da dita Parte Contratante e para utilização a bordo das aeronaves que explorem um serviço internacional da empresa designada pela outra Parte Contratante;

b) as peças sobressalentes e equipamento regular importadas no território de qualquer das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada da outra Parte Contratante;

c) os combustíveis e lubrificantes embarcados no território de qualquer das Partes Contratantes e destinados a serem utilizados pelas aeronaves em serviço internacional pela empresa designada da outra Parte Contra-



tante, mesmo quando aqueles fornecimentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem sobre o território da Parte Contratante em que são postos a bordo.

3. Caso as leis e regulamentos nacionais de cada Parte Contratante o exijam, os produtos e fornecimentos referidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo poderão ser colocados sob vigilância ou o controle das autoridades aduaneiras da referida Parte Contratante.

4. O equipamento regular, bem como os produtos e as provisões existentes a bordo das aeronaves da empresa designada de qualquer das Partes Contratantes, apenas poderão ser descarregadas no território da outra Parte Contratante com o consentimento das suas autoridades aduaneiras. Em tal caso poderão ser colocados debaixo de vigilância das ditas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

ARTIGO 13

A empresa designada de uma Parte Contratante terá o direito de manter, no território da outra Parte Contratante, uma representação compreendendo pessoal técnico para o desempenho dos serviços acordados e pessoal comercial para a promoção do tráfego. O número de pessoas a serem utilizadas para tais fins será estabelecido pelas empresas designadas e sujeito ao acordo das Autoridades Aeronáuticas.

ARTIGO 14

Cada Parte Contratante concede à empresa designada da outra Parte Contratante o direito de transferir os excedentes das receitas sobre as despesas, ganhos por essa empresa no seu território e resultantes do transporte de pessoas correio e mercadorias. Tal transferência será exercida de harmonia com as disposições do acordo de pagamentos em vigor entre os dois Países. Na ausência de disposições apropriadas de um tal acordo, as transferências serão efectuadas em



divisas convertíveis. O procedimento para a transferência deverá ser de acordo com os regulamentos nacionais aplicáveis.

ARTIGO 15

1. Os lucros e os benefícios auferidos pela empresa designada de uma Parte Contratante serão isentos de quaisquer taxas e outros encargos no território da outra Parte Contratante.

2. A propriedade da empresa designada por uma Parte Contratante será isenta de quaisquer taxas e outros encargos no território da outra Parte Contratante.

3. Os salários dos empregados da empresa designada por uma Parte Contratante sendo cidadãos dessa Parte Contratante serão isentos de quaisquer taxas e outros encargos no território da outra Parte Contratante.

ARTIGO 16

Num espírito de estreita colaboração, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão, de tempos a tempos, com vista a assegurar a observância dos princípios e o satisfatório cumprimento das disposições acordadas no presente Acordo e seu Anexo.

ARTIGO 17

1. Se uma Parte Contratante considerar desejável modificar qualquer disposição do presente Acordo, poderá pedir a realização de consultas à outra Parte Contratante; tais consultas que poderão ter lugar, por conversações ou por correspondência, entre as Autoridades Aeronáuticas, deverão começar dentro de um período de 60 (sessenta) dias da data do pedido. As modificações acordadas deste modo entrarão em vigor quando forem confirmadas por troca de notas diplomáticas.

did

12

2. As alterações ao Anexo do presente Acordo poderão ter lugar por acordo directo entre as competentes Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.

ARTIGO 18

1. Se surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo ou do seu Anexo, as Partes Contratantes esforçar-se-ão em primeiro lugar por solucioná-lo por via de negociações.

2. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução por essa via poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma pessoa ou organismo, ou tal diferendo poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes ser submetido à decisão de um tribunal de três árbitros, sendo um designado por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro pelos dois assim escolhidos. Cada uma das Partes Contratantes designará um árbitro dentro de um prazo de sessenta dias, a partir da data do recebimento por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra Parte Contratante feita pela via diplomática pedindo a arbitragem de diferendo; e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de 60 (sessenta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes deixar de designar um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não for designado dentro do período também especificado, o presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes para designar um árbitro ou árbitros, conforme o caso. Em tal hipótese, o terceiro árbitro será um nacional de um terceiro Estado e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

3. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada nos termos do parágrafo 2 deste Artigo.

ARTIGO 19

O presente Acordo e seu Anexo considerar-se-ão como tendo sido harmoni-

zados com qualquer Acordo multilateral sobre o transporte aéreo que venha a obrigar as duas Partes Contratantes.

ARTIGO 20

Qualquer das Partes Contratantes poderá em qualquer altura notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Neste caso, o Acordo terminará 12 (doze) meses a partir da data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, a não ser que tal notificação seja retirada por acordo mútuo antes da expiração daquele prazo.

ARTIGO 21

1. As disposições do presente Acordo serão provisoriamente aplicadas a partir da data da sua assinatura. Tal aplicação provisória não deverá demorar mais de 6 (seis) meses, a menos que acordado de forma diferente pelas duas Partes Contratantes.

2. Este Acordo deverá ser aprovado de acordo com as leis nacionais de cada uma das Partes Contratantes e entrará definitivamente em vigor a partir da data da troca de notas diplomáticas que indiquem terem sido cumpridas todas as disposições legais aplicáveis.

Feito em Luanda, aos 24 dias de Abril do ano de 1976, em duplicado nas línguas portuguesa, polaca e inglesa, tendo os três textos igual valor.

Pelo Governo da República
Popular ~~de Angola~~ da Polónia *PL*

Pelo Governo da República *PL*
Popular ~~da Polónia~~ de Angola *PL*

Albino
Albino

Albino
Albino

ANEXO

SECÇÃO I

1. O Governo da República Popular de Angola designa, para a exploração dos serviços acordados, a empresa angolana

TRANSPORTES AÉREOS DE ANGOLA - "TAAG" (Linhas Aéreas de Angola)

2. O Governo da República Popular da Polónia designa, para a exploração dos serviços acordados, a empresa polaca

POLSKIE LINIE LOTNICZE - "LOT" (Polish Airlines)

SECÇÃO II

1. A empresa designada pelo Governo da República Popular de Angola explorará serviços aéreos regulares na seguinte rota, em ambas as direcções:

Luanda - pontos intermédios - Varsóvia

2. A empresa designada pelo Governo da República Popular da Polónia explorará serviços aéreos regulares na seguinte rota, em ambas as direcções:

Varsóvia - pontos intermédios - Luanda

3. Para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no parágrafo 1 antecedente, a empresa designada pelo Governo da República Popular de Angola terá os direitos:

a) de desembarcar no território da Polónia passageiros, carga e correio embarcados no território de Angola;



b) de embarcar no território da Polónia passageiros, carga e correio destinados ao território de Angola;

c) de omitir um ou mais dos chamados pontos intermédios desde que os serviços acordados para a rota tenham início em território de Angola e desde que as omissões sejam previamente publicadas nos horários respectivos.

4. Para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no parágrafo 2 antecedente, a empresa designada pelo Governo da República Popular da Polónia terá os direitos:

a) de desembarcar no território de Angola passageiros, carga e correio embarcados no território da Polónia;

b) de embarcar no território de Angola passageiros, carga e correio destinados ao território da Polónia;

c) de omitir um ou mais dos chamados pontos intermédios desde que os serviços acordados para a rota tenham início em território da Polónia e desde que as omissões sejam previamente publicadas nos horários respectivos.

SECÇÃO III

O direito da empresa designada por uma Parte Contratante de embarcar ou desembarcar no território da outra Parte Contratante tráfego internacional destinado ou proveniente dos pontos intermédios das rotas indicadas na secção II, será objecto de acordo apropriado entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.

SECÇÃO IV

O direito da empresa designada de uma Parte Contratante de embarcar ou desembarcar no território da outra Parte Contratante, tráfego internacional destinado ou proveniente de pontos além do território desta Parte Contratante, será objecto de acordo apropriado entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes

Handwritten signature

Handwritten number 12

Contratantes.

SECÇÃO V

As disposições contidas nas Secções III e IV não afectam a possibilidade das empresas designadas de qualquer das Partes Contratantes usarem quaisquer pontos intermédios e/ ou quaisquer pontos além do território da outra Parte Contratante sem inclusão dos direitos de quinta liberdade entre estes pontos e o território da outra Parte Contratante, em ambas as direcções.

SECÇÃO VI

Os voos não regulares, suplementares e especiais podem ser efectuados pela empresa designada de qualquer das Partes Contratantes sob condição de serem pedidos às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência da hora proposta de partida do voo pretendido.



AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC
AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF ANGOLA

The Government of the Polish People's Republic and the Government of the People's Republic of Angola hereinafter called "the Contracting Parties",

acknowledging the importance of air transport as means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between peoples of the two countries,

wishing to pursue the development of international cooperation in the field of air transport,

desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing scheduled air transport services between their respective countries, and

considering desirable to adopt in these services the principles and dispositions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944,

have appointed their Representatives who, having been duly authorized, have agreed as follows:

ARTICLE 1

1. For the purposes of this Agreement and of the Annex thereto:

a) the term "aeronautical authority" shall mean in the case of Poland - the Minister of Transport, and in the case of Angola - the Secretary of State of Communications, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions being the responsibility of the said authorities;



b) the term "Convention" shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

c) the term "territory" shall mean as referred to in Article 2 of the Convention;

d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall mean as specified in paragraphs a), b), c) and d) of Article 96 of the Convention;

e) the term "designated airline" shall mean an airline which has been designated by a Contracting Party for the purpose of operating the agreed air services on the routes specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement.

ARTICLE 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes,

ib2

PL

c) to take on and to put down in international traffic passengers, mail and cargo at the specified points on the specified routes, subject to the provisions of this Agreements and the Annex thereto.

ARTICLE 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified in writing by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and affective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement is in force in respect of that service.



ARTICLE 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) in case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The capacity to be provided by the designated airlines for the purpose



of putting down and taking up, in international traffic, passengers, cargo and mail in accordance with the appropriate part of the Annex shall be maintained in equilibrium with the traffic requirements.

4. The total capacity shall be divided as far as possible equally between the designated airlines unless otherwise agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 7 hereunder.

5. The capacity to be offered on the specified routes shall be discussed, agreed upon and reviewed from time to time between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

6. In order to meet unexpected traffic demands of a temporary character, the designated airlines may, notwithstanding the provisions of paragraphs 3 and 4 above, agree between them to such temporary increases of capacity as are necessary to meet the traffic demand.

7. In so far as the designated airline of one Contracting Party permanently or temporarily, to operate, in full or in part, the capacity to which it is entitled under the preceding paragraphs, the designated airlines may arrange, under terms and conditions to be agreed between them, for the designated airline of the other Contracting Party to operate additional capacity so as to maintain the full capacity agreed upon in accordance with the preceding paragraphs. It shall, however, be a condition of any such arrangements that if the designated airline of the first Contracting Party should at any time decide to commence to operate, or to increase the capacity of its services, within the total capacity to which it is entitled under the preceding paragraphs, and give in reasonable time advance notification thereof, the designated airline of the other Contracting Party shall withdraw correspondingly some or all of the additional capacity which it had been operating.

8. The designated airlines of each Contracting Party shall furnish the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with operating statistics relating to the utilisation made of the transport capacity offered, including information about the costs of operations on each of the specified routes.

lik

m

9. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other on the application of the provisions of the present Article in case of disagreement between the designated airlines or whenever the said authorities consider it useful.

ARTICLE 6

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall determine by direct agreement the frequency of the services, time-tables and, in general, the economical and technical conditions on which the agreed services shall be operated. The agreements thus reached may be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, according to the laws and regulations of each Contracting Party.

2. The time-table of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least 30 (thirty) days before the operation of the said services is started. Any modification of the time-table shall also be submitted for approval to the aeronautical authorities.

ARTICLE 7

The designated airlines may mutually set up technical and commercial agreements to co-operate in joint operation of the agreed services; such agreements, if necessary, shall be submitted to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

ARTICLE 8

1. In the following paragraphs, the term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions



under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs on any agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of each service, and the tariffs of other airlines providing services on all or part of the same routes.

3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating on the whole or part of the route and such agreement shall, where possible, be reached in conformity with the rate-fixing procedure established by the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least 90 (ninety) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within 30 (thirty) days from the date of submission, in accordance with paragraph 4 of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 30 (thirty) days.

6. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, or if during the first 30 (thirty) days of the 90 (ninety) day period referred to in paragraph 4 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any



tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, try to determine the tariff by agreement between themselves.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

8. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 9

1. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and staying at the airport area reserved to this kind of traffic shall be subject to no more than a very simplified control, except when otherwise provided in the national legislation.

2. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties and other similar taxes.

ARTICLE 10

1. The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission to, the stay in and the departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the

to 2

2

aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission to, the stay in and the departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail (such as regulations relating to entry, exit, emigration and immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to passengers, crews, cargo and mail carried by aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, while in the territory of the first Contracting Party.

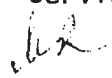
ARTICLE 11

The charges and other taxes to be paid for the use of airports including its installations and services, and for the use of air navigation installations and services in the territory of either Contracting Party shall be levied in accordance with the relevant rates and tariffs established for general application by the said Contracting Party.

ARTICLE 12

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, tobacco and other products destined for the sale to passengers in limited quantities, during the flight) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, in connection with import or export, with the exception of charges owed for the services rendered:



a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in international services of the airline designated by the other Contracting Party;

b) spare parts and regular equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants taken on board in the territory of either Contracting Party and destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when such supplies are used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. If national laws or regulations of either Contracting Party so require, materials and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 13

The designated airline of either Contracting Party shall have the right to maintain, in the territory of the other Contracting Party, a representation comprising technical personnel for the performance of the agreed services and commercial personnel for the traffic promotion. The number of persons to be used on such purpose shall be determined by the designated airlines between themselves subject to the agreement of the aeronautical authorities.



ARTICLE 14

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Such transfer will be carried out in conformity with the provisions of the payment agreement which may be in force between both countries. In the absence of the appropriate provisions of a payment agreement, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies. The procedure for the transfer shall conform with national currency regulation.

ARTICLE 15

1. The revenues and profits obtained by the designated airline of one Contracting Party shall be exempt from any taxes and other charges in the territory of the other Contracting Party.

2. The property of the airline designated by one Contracting Party shall be exempt from any taxes and other charges in the territory of the other Contracting Party.

3. The salaries of the employees of the airline designated by one Contracting Party being citizens of that Contracting Party shall be exempt from any taxes and other charges in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 16

In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time for the purpose of ensuring the observance of the principles and the satisfactory compliance with the provisions set up in the present Agreement and the Annex thereto.



ARTICLE 17

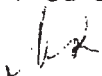
1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications of the Annex to the present Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 18

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement including its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 (sixty) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil



Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 19

The present Agreement and its Annex shall be deemed amended in conformity with a multilateral air transport agreement which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 20

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. The Agreement shall then terminate 12 (twelve) months from the date of receipt of the notification by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before expiry of this period.

ARTICLE 21

1. The provisions of the present Agreement shall be applied provisionally as from the date of its signature. Such a provisional application shall not last more than 6 (six) months, unless otherwise agreed by the two Contracting Parties.

2. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of each of two Contracting Parties and shall come into force on the date

16/2



of the exchange of diplomatic notes stating that this legislation has been complied with.

Done at Luanda on the *24* day of April of the year 1976, in duplicate in Polish, Portuguese and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Government of
the Polish People's Republic

For the Government of
the People's Republic of Angola

Andrzej Giergiele

Alberto Carneiro

A N N E X

SECTION I

1. The Government of the Polish People's Republic designates to operate the agreed services the Polish airline,

POLSKIE LINIE LOTNICZE - "LOT" (Polish Airlines).

2. The Government of the People's Republic of Angola designates to operate the agreed services the Angolan airline,

TRANSPORTES AÉREOS DE ANGOLA - "TAAG" (Linhas Aéreas de Angola)

SECTION II

1. The airline designated by the Government of the Polish People's Republic may operate scheduled air services on the following route in both directions:

Warsaw - intermediate points - Luanda

2. The airline designated by the Government of the People's Republic of Angola may operate scheduled air services on the following route in both directions:

Luanda - intermediate points - Warsaw

3. While operating the agreed services on the route specified in paragraph 1 above, the airline designated by the Government of the Polish People's Republic shall have the right:

a) to put down in the territory of Angola passengers, cargo and mail taken on in the territory of Poland;

JR

R

b) to take on in territory of Angola passengers, cargo and mail destined for the territory of Poland;

c) to omit calling at one or more intermediate points, provided that the agreed services on the route begin in Polish territory and provided that the omissions are previously published in the time-tables.

4. While operating the agreed services on the route specified in paragraph 2 above, the airline designated by the Government of the People's Republic of Angola shall have the right:

a) to put down in the territory of Poland passengers, cargo and mail taken on in territory of Angola;

b) to take on in the territory of Poland passengers, cargo and mail destined for the territory of Angola;

c) to omit calling at one or more intermediate points, provided that the agreed services on the route begin in Angolan territory and provided that the omissions are previously published in the time-tables.

SECTION III

The right of the designated airline of one Contracting Party to take up or put down in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or originating at the intermediate points provided for on the routes indicated in Section II is subject to an appropriate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

SECTION IV

The right of the designated airline of one Contracting Party to take up or put down in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or originating at the points beyond the territory of

Handwritten signature

Handwritten signature

that Contracting Party will be subject to an appropriate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

SECTION V

The provisions contained in Section III and IV do not affect the possibility for the airline designated by either Contracting Party to use any intermediate points and/ or any points beyond without enjoying the rights of the fifth freedom between such points and the territory of the other Contracting Party, in both directions.

SECTION VI

The chartered, supplementary and special flights can be performed by the airline designated by either Contracting Party upon request submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 48 (forty eight) hours before the departure of the aircraft.

12

12