ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS, COM RELAÇÃO A SINT MAARTEN

A República Federativa do Brasil

e

o Reino dos Países Baixos, com relação a Sint Maarten,
daqui por diante referidos como "Partes";

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso de Sint Maarten, o Ministro do Turismo, Assuntos Econômicos, Tráfego e Telecomunicações, responsável pela Aviação Civil, e no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Acordo" significa este Acordo, seu anexo, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

g) "território", em relação a uma Parte, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no anexo a este Acordo.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Essas notificações serão feitas pela via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

a) não existir prova de que a empresa aérea esteja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consulta com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de 30 (trinta) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

ARTIGO 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da

documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixarem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

ARTIGO 9
Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas às empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 10
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados,

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 11
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

ARTIGO 12
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.

3. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte considerarem que uma operação ou operações pretendidas ou realizadas pela empresa aérea designada da outra Parte possam constituir um comportamento anti concorrencial, poderão solicitar consultas de acordo com o Artigo 19 (Consultas) com vistas a resolver o problema. Tal pedido deverá ser acompanhado de justificativa dos motivos para a solicitação, e as consultas deverão ter início dentro de 15 (quinze) dias após o pedido.

4. Se as Partes não chegarem a uma solução do problema por meio de consultas, qualquer das Partes poderá recorrer ao mecanismo de solução de controvérsias, nos termos do Artigo 20 (Solução de Controvérsias), para resolver a controvérsia.

ARTIGO 13
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 14

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

ARTIGO 15

Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

b) ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

ARTIGO 16
Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este Acordo, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("*dry lease*"), arrendadas por hora ("*interchange*" ou "*lease for hours*"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("*wet lease*"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

ARTIGO 17
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 18
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horários aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

ARTIGO 19
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

ARTIGO 20
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

3. Se a controvérsia não for resolvida pela via diplomática, deverá ser submetida, a pedido de qualquer das Partes, a uma pessoa(s) ou órgão para decisão por acordo das Partes (mediação ou arbitragem). O método e procedimento para mediação ou arbitragem será aprovado por ambas as Partes.

ARTIGO 21
Emendas

Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

ARTIGO 22
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo ao transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

ARTIGO 23
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 24
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo, serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

ARTIGO 25
Aplicação

No que diz respeito ao Reino dos Países Baixos, este Acordo aplica-se somente ao território de Sint Maarten.

ARTIGO 26
Entrada em Vigor

1. Cada uma das Partes deve notificar a outra, por escrito, pela via diplomática, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes para viabilizar a vigência deste Acordo.

2. Este Acordo entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês subsequente à data de recebimento da última notificação.

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

Feito em Brasília, no dia 8 do mês de julho do ano de 2019, em duas vias, em português, neerlandês e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. No caso de divergência de interpretação deste Acordo, o texto em inglês deverá prevalecer.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

ERNESTO ARAÚJO
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO REINO DOS PAÍSES BAIXOS,
COM RELAÇÃO A SINT MAARTEN

STUART ANDREW
Ministro de Turismo, Assuntos Econômicos,
Transportes e Telecomunicações

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) por Sint Maarten:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos em Sint Maarten	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Brasil:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Sint Maarten	Quaisquer pontos

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:
   a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;
   b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
   c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;
   d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos; e
   e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;

   sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além.

3. Empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Brasil não poderão exercer direitos de tráfego comerciais entre pontos no Reino dos Países Baixos.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, IN RESPECT OF SINT MAARTEN

The Federative Republic of Brazil

and

the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,
(hereinafter referred to as "the Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a) "aeronautical authority" means, in the case of Sint Maarten, the Minister of Tourism, Economic Affairs, Traffic and Telecommunication, responsible for Civil Aviation, and in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

c) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh 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, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;

e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

g) "territory" in relation to a Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

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

b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;

c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

d) other rights specified in this Agreement.

3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3
Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation. These notifications shall be made through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

a) the designated airline is established in the territory of the designating Party;

b) effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Party designating the airline;

c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); and

d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4
Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:

a) that there is no proof that the designated airline is established in the territory of the Party designating the airline; or

b) that effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Party designating the airline; or

c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); or

d) of failure of such designated airline to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

ARTICLE 5
Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 6
Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 7
Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and

during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 9
User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 10
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as

printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services,

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that 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 11
Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

ARTICLE 12
Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.

2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

3. If the aeronautical authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Party may constitute anticompetitive behavior, they may request consultation in accordance with Article 19 (Consultations) with a view to resolving the dispute. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the request.

4. If the Parties fail to reach a resolution of the dispute through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 20 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

ARTICLE 13
Competition

1. The Parties shall inform each other, upon request, about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall (i) require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent or distort competition; (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

ARTICLE 14
Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

4. If there is a special agreement between the Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

ARTICLE 15
Commercial Activities

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 16
Operational Flexibility

1. Each airline may, in operating services authorized by this Agreement, use its own aircraft or aircraft that have been leased ("dry lease"), rented by the hour ("interchange" or "lease for hours"), or leased with crew, insurance and maintenance ("wet lease"), through a contract between airlines of either Party or third states, observing the laws and regulations of each Party and the Protocol on the Amendment to the Convention (Article 83 bis). The aeronautical authorities of the Parties shall conclude a specific agreement establishing the conditions of transfer of responsibility for safety, as provided by the ICAO.

2. On any sector or sectors of the routes of the Annex of the Agreement, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ARTICLE 17
Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

ARTICLE 18
Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 19
Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 20
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the dispute cannot be settled through diplomatic channels, the dispute shall, at the request of either Party, be referred to a person(s) or body for decision by agreement of the Parties (mediation or arbitration). The method and procedure of arbitration will be approved by both Parties.

ARTICLE 21
Amendments

Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

ARTICLE 22
Multilateral Agreements

If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

ARTICLE 23
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 24
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in whose territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

ARTICLE 25
Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply only to Sint Maarten.

ARTICLE 26
Entry into Force

1. Each of the Parties shall notify the other Party, in writing, through diplomatic channels, of the completion of its necessary internal procedures required to bring this Agreement into effect.

2. The Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Brasilia this 8th day of July, 2019, in duplicate, in the Portuguese, Dutch and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

ERNESTO ARAÚJO
Minister of Foreign Affairs

FOR THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
IN RESPECT OF SINT MAARTEN

STUART ANDREW
Minister of Tourism, Economic Affairs,
Transport and Telecommunication

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airline(s) of Sint Maarten:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Sint Maarten	Any points	Any points in Brazil	Any points

Routes to be operated by the designated airline(s) of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Brazil	Any points	Any points in Sint Maarten	Any points

NOTES:

1. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights and at their option:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;

d) omit stops at any point or points; and

e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Party designating the airline.

2. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights, exercise fifth freedom traffic rights at any intermediate and/or beyond points.

3. No commercial traffic rights may be exercised by the Designated Airline(s) of Brazil between points in the Kingdom of the Netherlands.

LUCHTVAARTVERDRAG TUSSEN FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE VAN SINT MAARTEN

De Federale Republiek Brazilië,

en

het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten,
(hierna te noemen "de partijen"),

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944;

Geleid door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ten behoeve van het instellen en exploiteren van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1
Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders is bepaald:

a. wordt onder "luchtvaartautoriteit" verstaan, wat Sint Maarten betreft, de minister van Toerisme, Economische Zaken, Verkeer en Telecommunicatie, verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart, en wat Brazilië betreft, de burgerluchtvaartautoriteit vertegenwoordigd door de Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); of, in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die worden vervuld door de genoemde autoriteiten;

b. wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag, de Bijlage daarbij en alle wijzigingen daarvan;

c. wordt onder "capaciteit" verstaan het aantal diensten dat uit hoofde van het Verdrag wordt geleverd, gewoonlijk gemeten als het aantal vluchten (frequenties), stoelen of tonnen vracht die op een markt worden aangeboden (stedenpaar of land naar land) of op een route gedurende een specifiek tijdvak, bijvoorbeeld dagelijks, wekelijks, in een bepaald seizoen of jaarlijks;

d. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen, en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago overeenkomstig artikel 90 en artikel 94, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen van kracht zijn geworden voor beide partijen;

e. wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;

f. wordt onder "prijs" verstaan alle prijzen, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, bagage en/of vracht (post niet meegerekend), met inbegrip van elke andere wijze van vervoer in verband daarmee, en de voor de beschikbaarheid van deze prijzen, kosten of heffingen geldende voorwaarden;

g. heeft "grondgebied" met betrekking tot een partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;

h. wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing die door de bevoegde autoriteiten wordt opgelegd of mag worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaveneigendommen of -voorzieningen of van luchtnavigatievoorzieningen of van luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen voor luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers en vracht; en

i. hebben "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag an Chicago respectievelijk wordt toegekend.

Artikel 2
Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de Bijlage bij dit Verdrag.

2. Onverminderd de bepalingen van dit Verdrag geniet(en) de door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de volgende rechten:

   a. het recht zonder te landen over het grondgebied van de andere partij te vliegen;

   b. het recht op het grondgebied van de andere partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;

   c. het recht te landen op het (de) punt(en) op de route(s) omschreven in de Routetabel die door de luchtvaartautoriteiten van beide partijen gezamenlijk is overeengekomen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht of post, afzonderlijk of gecombineerd; en

   d. andere rechten die zijn omschreven in dit Verdrag.

3. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag genieten tevens de rechten die omschreven zijn in het tweede lid, onderdelen a en b, van dit artikel.

4. Geen van de bepalingen in dit Verdrag wordt geacht een aangewezen luchtvaartmaatschappij of de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en post aan boord te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

Artikel 3
Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten en deze aanwijzing in te trekken of te wijzigen. Deze kennisgevingen geschieden langs diplomatieke weg.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van de aanvraag van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent elke partij de desbetreffende exploitatievergunning met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:

a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de aanwijzende partij;

b. de daadwerkelijke controle of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft wordt uitgevoerd en gehandhaafd door de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;

c. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 7 (Veiligheid) en artikel 8 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte bepalingen naleeft; en

d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtvervoerdiensten.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits zij de toepasselijke bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4
Weigering, intrekking en beperking van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke partij hebben het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent, wanneer:

a. niet bewezen kan worden dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst; of

b. de daadwerkelijke controle of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft niet wordt uitgevoerd en gehandhaafd door de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen; of

c. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 7 (Veiligheid) en artikel 8 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte bepalingen niet naleeft; of

d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtvervoerdiensten.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking, schorsing of oplegging van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden essentieel is om verdere inbreuken op wetten en voorschriften, of van de bepalingen van dit Verdrag te voorkomen, worden dergelijke rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Dergelijk overleg vindt plaats vóór het verstrijken van dertig (30) dagen na het verzoek van een partij, tenzij beide partijen anders overeenkomen.

Artikel 5
Toepassing van wetten

1. De wetten en voorschriften van de ene partij die van toepassing zijn op de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene partij die van toepassing zijn op de binnenkomst op, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning en vracht, met inbegrip van post, zoals voorschriften met betrekking tot immigratie, douane, valuta, gezondheid en quarantaine zijn van toepassing op de passagiers, bemanning, vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij van de andere partij wanneer zij zich op het betreffende grondgebied bevinden.

3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijke internationale luchtvervoerdiensten verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.

4. Passagiers, bagage, vracht en post in directe transit worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in directe transit zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

Artikel 6
Erkenning van certificaten en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn uitgereikt of geldig zijn verklaard en nog van kracht zijn, worden door de andere partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die kunnen worden vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vergunningen of bewijzen, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van een partij aan een persoon of aangewezen luchtvaartmaatschappij of voor een luchtvaartuig dat gebruikt wordt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, een afwijking toestaan van de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, welke afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), kan de andere partij verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten teneinde helderheid te verschaffen over het gebruik in kwestie.

3. Elke partij behoudt zich evenwel het recht voor voor vluchten boven of landingen op haar grondgebied te weigeren bewijzen van bevoegdheid en vergunningen te erkennen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere partij.

Artikel 7
Veiligheid

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd op gebieden die betrekking hebben op luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien na dergelijk overleg een partij oordeelt dat de andere partij op deze gebieden niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen handhaaft en toepast die voldoen aan de normen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die ICAO-normen. De andere partij neemt vervolgens passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn.

3. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een luchtvaartmaatschappij van een partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de vergunningen van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

4. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken.

5. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het vierde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

6. Onder verwijzing naar het tweede lid van dit artikel dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de ICAO-normen, de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. De secretaris-generaal dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

Artikel 8
Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder

overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988 en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart dat beide partijen naleven.

2. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, zijn passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

3. De partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart vastgesteld door de ICAO en aangeduid als de Bijlagen bij het Verdrag van Chicago; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke partij informeert de andere partij over verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de Bijlagen. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

4. Elke partij stemt ermee in dat van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor binnenkomst op, vertrek uit en verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij om binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

6. Elke partij heeft het recht, binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving, haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de veiligheidsmaatregelen die worden uitgevoerd, of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door luchtvaartondernemingen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het

grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde partij verzoeken om overleg. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na aanvang van dergelijk overleg tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, schorsen of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de vergunningen van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die door de andere partij is of zijn aangewezen. Indien zulks gerechtvaardigd is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan de eerste partij te allen tijde tussentijdse maatregelen nemen.

Artikel 9
Gebruikersheffingen

1. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikersheffingen op, of staat toe dat deze worden opgelegd, die hoger zijn dan die worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen die worden gebruikt voor vergelijkbare internationale diensten.

2. Elke partij moedigt overleg aan over gebruikersheffingen tussen haar bevoegde inningsautoriteit en luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de geboden diensten en voorzieningen, waar praktisch uitvoerbaar via de vertegenwoordigende organisaties van deze luchtvaartmaatschappijen. Voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen dienen binnen een redelijke termijn ter kennis van dergelijke gebruikers te worden gebracht zodat deze hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden. Elke partij moedigt haar bevoegde inningsautoriteit en deze gebruikers aan relevante informatie met betrekking tot gebruikersheffingen uit te wisselen.

Artikel 10
Douanerechten

1. Elke partij stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in de ruimst mogelijke mate die haar nationale wetgeving toestaat vrij van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten, die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst verleende diensten, op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale uitrustingsstukken, proviand en andere artikelen zoals voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de aangewezen luchtvaartmaatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid en bestemd is voor gebruik of uitsluitend wordt gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van deze andere partij die de overeengekomen diensten uitvoert.

2. De in dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid genoemde goederen:

a. die door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij op het grondgebied van de partij zijn binnengebracht;

b. die bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van een partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij blijven; of

c. die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij op het grondgebied van de andere partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten,

ongeacht of dergelijke goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de partij die de vrijstelling verleent, mits de eigendom van dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde partij wordt overgedragen.

3. Normale boorduitrustingsstukken alsmede de materialen en voorraden die normaal gesproken aan boord van het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven, mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In een dergelijk geval kunnen deze goederen onder toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 11
Capaciteit

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen.

2. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, van het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

Artikel 12
Prijzen

1. Prijzen die uit hoofde van dit Verdrag voor luchtdiensten worden berekend mogen door de luchtvaartmaatschappijen vrij worden vastgesteld en hoeven niet te worden goedgekeurd.

2. Elke partij kan verlangen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de prijzen voor vluchten die afkomstig zijn van haar grondgebied ter kennis brengen van of indienen bij de autoriteiten.

3. Indien de luchtvaartautoriteiten van de ene partij van mening zijn dat de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij beoogde of uitgevoerde vluchten oneerlijke concurrentie zou(den) kunnen vormen, kunnen zij verzoeken om overleg in overeenstemming met artikel 19 (Overleg) van dit Verdrag om tot een oplossing van het probleem te komen. Een dergelijk verzoek gaat vergezeld van een kennisgeving met de redenen voor het verzoek en het overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na het verzoek.

4. Indien de partijen er niet in slagen door middel van overleg tot een oplossing van het probleem te komen, kan elk van de partijen een beroep doen op de geschillenregeling uit hoofde van artikel 20 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag teneinde het geschil te beslechten.

Artikel 13
Mededinging

1. De partijen informeren elkaar, op verzoek, over hun mededingingswetgeving, -beleid en -praktijken of wijzigingen daarvan, en over bijzondere doelstellingen daarvan die van invloed kunnen zijn op de exploitatie van de luchtvervoerdiensten uit hoofde van dit Verdrag en wijzen de autoriteiten aan die voor de tenuitvoerlegging ervan verantwoordelijk zijn.

2. De partijen stellen elkaar in kennis wanneer zij van mening zijn dat de toepassing van hun mededingingswetgeving, -beleid en -praktijken mogelijk onverenigbaar is met aangelegenheden die verband houden met de werking van dit Verdrag.

3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen mag niets in dit Verdrag i) vereisen of aanmoedigen dat overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tot stand komen die de mededinging verhinderen of verstoren; ii) de gevolgen van dergelijke overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen versterken; of iii) de verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen die de mededinging verhinderen, verstoren of beperken, toevertrouwen aan particuliere economische exploitanten.

Artikel 14
Omwisseling van valuta en overmaking van inkomsten

1. Elke partij staat de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij op verzoek toe het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtvervoerdiensten en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvervoer te wisselen en naar het buitenland over te maken, waarbij inwisseling en overmaking onverwijld worden toegestaan tegen de wisselkoers die van toepassing is op de datum waarop het verzoek tot inwisseling en overmaking is gedaan.

2. Inwisseling en overmaking van dergelijke inkomsten is toegestaan in overeenstemming met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving en er worden geen

administratieve of wisselkosten in rekening gebracht anders dan de kosten die gewoonlijk door banken worden berekend voor inwisseling en overmaking.

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen worden door de bepalingen van dit artikel niet vrijgesteld van de rechten, heffingen en bijdragen die op hen van toepassing zijn.

4. Indien er een bijzondere overeenkomst tussen de partijen is ter voorkoming van dubbele belastingen of een bijzondere overeenkomst waarin de overdracht van gelden tussen de partijen is geregeld, dan hebben dergelijke overeenkomsten voorrang.

Artikel 15
Commerciële activiteiten

1. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht internationale luchtdiensten op haar grondgebied te verkopen en op de markt te brengen, rechtstreeks of via agenten of andere tussenpersonen naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het recht zowel online als offline kantoren te vestigen.

2. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen in de valuta van dat gebied of, met inachtneming van haar nationale wet- en regelgeving, in vrij omwisselbare valuta van andere landen en het staat elke persoon vrij dit vervoer te kopen in de door deze luchtvaartmaatschappij aanvaarde valuta.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij hebben het recht, op basis van wederkerigheid, hun vertegenwoordigers en in verband met het verzorgen van de overeengekomen diensten benodigde commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij.

4. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voorzien door hun eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen voor andere luchtvaartmaatschappijen.

5. De geldende wet- en regelgeving van de andere partij is op de vertegenwoordigers en het personeel van toepassing en in overeenstemming met deze wet- en regelgeving:

a. verleent elke partij, op basis van wederkerigheid en met een zo gering mogelijke vertraging, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of overige soortgelijke documenten aan de in het derde lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en

b. vergemakkelijken en bespoedigen beide partijen de vereiste werkvergunningen voor personeel dat bepaalde tijdelijke taken verricht die niet langer dan negentig (90) dagen voortduren.

Artikel 16
Operationele flexibiliteit

1. Bij de exploitatie van luchtdiensten die zijn toegestaan uit hoofde van dit Verdrag, mag elke luchtvaartmaatschappij gebruik maken van eigen luchtvaartuigen of van luchtvaartuigen die zijn geleased ("dry lease"), per uur gehuurd ("interchange" of "lease for hours"), geleased met bemanning, verzekering en onderhoud"("wet lease") op grond van een overeenkomst tussen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen of derde staten, waarbij de wet- en regelgeving van beide partijen en het Protocol inzake wijziging van het Verdrag van Chicago (artikel 83 bis) worden geëerbiedigd. De luchtvaartautoriteiten van de partijen sluiten een specifieke overeenkomst waarin de voorwaarden voor de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de veiligheid als verstrekt door de ICAO zijn vastgelegd.

2. Op elk deel van de routes in de Bijlage van het Verdrag is een luchtvaartmaatschappij gerechtigd internationaal luchtvervoer, mede met code-sharing met andere luchtvaartmaatschappijen, te verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type, de omvang of het aantal ingezette luchtvaartuigen op een punt of punten van de route, met dien verstande dat het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

Artikel 17
Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden of laten hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen deze verstrekken.

Artikel 18
Goedkeuring van schema's

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke partij dient haar voorgenomen vluchtschema's ten minste dertig (30) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wenst uit te voeren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling dient deze luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken worden gewoonlijk ten minste vijf (5) werkdagen voor het uitvoeren van dergelijke vluchten ingediend.

Artikel 19
Overleg

1. Elke partij mag te allen tijde verzoeken om overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging of wijziging van dit Verdrag of over de naleving van dit Verdrag.

2. Dergelijk overleg, dat door middel van besprekingen of briefwisseling kan plaatsvinden, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een schriftelijk verzoek door de andere partij, tenzij de partijen anders overeenkomen.

Artikel 20
Regeling van geschillen

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de luchtvaartautoriteiten van de partijen in de eerste plaats te regelen door middel van overleg en onderhandelingen.

2. Indien de partijen er niet in slagen het geschil door middel van onderhandeling te beslechten, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

3. Indien het geschil niet langs diplomatieke weg kan worden geregeld, wordt, op verzoek van een van de partijen, het geschil, ter beslissing voorgelegd aan een persoon of personen of een instantie (mediation of arbitrage). Beide partijen dienen in te stemmen met de methode en procedure van arbitrage.

Artikel 21
Wijzigingen

Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en wordt van kracht op een datum die door middel van een diplomatieke notawisseling wordt vastgesteld en waarin wordt aangegeven dat alle vereiste interne procedures door beide partijen zijn voltooid.

Artikel 22
Multilaterale verdragen

Indien ten aanzien van beide partijen een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt, wordt dit Verdrag gewijzigd teneinde het in overeenstemming te brengen met de bepalingen van dat multilaterale verdrag.

Artikel 23
Beëindiging

Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO. Dit Verdrag treedt één jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om 12 uur 's nachts plaatselijke tijd van deze partij buiten werking, tenzij de kennisgeving vóór het verstrijken van deze termijn in overleg wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de ICAO.

Artikel 24
Registratie bij de ICAO

Tenzij de partijen anders zijn overeengekomen worden dit Verdrag en alle wijzigingen ervan na ondertekening geregistreerd bij de ICAO door de partij op wier grondgebied het Verdrag is ondertekend.

Artikel 25
Toepasselijkheid

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Sint Maarten.

Artikel 26
Inwerkingtreding

1. Elk van de partijen stelt de andere partij, schriftelijk, langs diplomatieke weg in kennis van de voltooiing van de vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag.

2. Het Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste kennisgeving.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN, in tweevoud, te op in de Engelse, de Nederlandse en de Portugese taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË	VOOR HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE VAN SINT MAARTEN
ERNESTO ARAÚJO	**STUART ANDREW**

BIJLAGE
ROUTETABEL

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door Sint Maarten:

Punten van herkomst	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt op Sint Maarten	Elk punt	Elk punt in Brazilië	Elk punt

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door Brazilië:

Punten van herkomst	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt in Brazilië	Elk punt	Elk punt op Sint Maarten	Elk punt

OPMERKINGEN:

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen kunnen tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

   a) vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
   b) verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
   c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen op de routes aandoen, in elke combinatie en in elke volgorde, zonder cabotagerechten;
   d) landingen op een of alle punten overslaan; en
   e) verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes

   zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht om anderszins uit hoofde van dit Verdrag toegestaan vervoer te verrichten, met dien verstande dat het vervoer deel uitmaakt van een dienst die een punt aandoet op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen kunnen, op elke vlucht, vijfde vrijheidsrechten uitoefenen op elk tussengelegen en/of verder gelegen punt.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Brazilië mogen geen commerciële verkeersrechten uitoefenen tussen punten in het Koninkrijk der Nederlanden.