ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS

PREÂMBULO

A República Federativa do Brasil

e

o Reino dos Países Baixos,
doravante referidos como "Partes Contratantes";

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 garantir o mais alto nível de segurança operacional e segurança da aviação no transporte aéreo internacional;

Desejando concluir um Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos com o propósito de estabelecer e explorar Serviços Aéreos entre seus respectivos Territórios e além;

Acordaram o seguinte:

CAPÍTULO I INTRODUÇÃO

ARTIGO 1: Definições

1. Para os fins do presente Acordo, salvo disposição em contrário:

a. o termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso do Reino dos Países Baixos, o Ministério de Infraestrutura e Gestão de Águas; no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); ou, em ambos os casos, qualquer outra pessoa ou ente autorizado a executar as funções exercidas pelas referidas Autoridades;

b. os termos "Serviço Acordado" e "Rota Especificada" significam, respectivamente, Serviço Aéreo Internacional nos termos deste Acordo e a Rota Especificada no Anexo a este Acordo;

c. o termo "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo, bem como qualquer emenda ao Acordo ou a seu Anexo;

d. os termos "Serviço Aéreo", "Serviço Aéreo Internacional", "Empresa Aérea" e "Escala sem fins comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

e. o termo "Mudança de Aeronave" significa a operação de um dos Serviços Acordados por uma Empresa Aérea Designada de modo que um ou mais trechos de uma Rota Especificada sejam operados por aeronaves diferentes;

f. o termo "a Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui quaisquer Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com seus Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes, ou que tenham sido ratificados por ambas;

g. o termo "Empresa Aérea Designada" significa uma Empresa Aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

h. o termo "Provisões de Bordo" refere-se aos itens de consumo imediato destinados a utilização ou venda a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo o material do serviço de bordo;

i. o termo "Tarifa" significa qualquer quantia, preço, tarifa ou encargo cobrado ou a ser cobrado pelas Empresas Aéreas, diretamente ou por seus agentes, de qualquer pessoa ou entidade para o transporte de passageiros (e respectiva bagagem) e/ou carga (excluindo mala postal) no transporte aéreo, incluindo:

   i. as condições que regem a disponibilidade e a aplicabilidade de uma Tarifa; e

ii. os encargos e condições de quaisquer serviços acessórios ao transporte e de quaisquer outros modais de transporte em conexão com aquele, oferecidos pelas Empresas Aéreas;

j. o termo "Território", em relação a cada Parte Contratante, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

k. o termo "Tarifa Aeronáutica" significa o valor cobrado das Empresas Aéreas pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pela disponibilização do uso de propriedades, instalações e/ou serviços adequados de aeroporto, navegação aérea e/ou segurança da aviação no aeroporto ou no âmbito do sistema aeroportuário, incluindo as instalações e os serviços relacionados, para aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;

l. o termo "Capacidade" significa a quantidade de serviços prestados sob este Acordo, normalmente medida 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 Especificada durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

m. o termo "Estado Membro da União Europeia" refere-se a um Estado que agora ou no futuro seja Parte do Tratado sobre a União Europeia e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

n. i. Referências neste Acordo aos nacionais do Reino dos Países Baixos deverão ser entendidas como referências aos nacionais dos Estados Membros da União Europeia;
ii. Referências neste Acordo às Empresas Aéreas do Reino dos Países Baixos deverão ser entendidas como referências às Empresas Aéreas designadas pelo Reino dos Países Baixos;
iii. Referências neste Acordo aos "Tratados da União Europeia" deverão ser entendidas como referências ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

o. o termo "os Países Baixos" significa
i. a parte Europeia dos Países Baixos e
ii. a parte Caribenha dos Países Baixos;

p. o termo "parte Europeia dos Países Baixos" significa a parte do Território do Reino dos Países Baixos geograficamente situada na Europa;

q. o termo "parte Caribenha dos Países Baixos" significa as ilhas de Bonaire, Sint Eustatius e Saba;

r. o termo "residentes da parte Caribenha dos Países Baixos" significa residentes com nacionalidade do Reino dos Países Baixos originários da parte Caribenha dos Países Baixos; e

s. um Slot Aeroportuário (ou "Slot") é a permissão dada por um coordenador para o uso de toda a infraestrutura aeroportuária necessária à operação de um Serviço Aéreo planejado em um aeroporto coordenado, em uma data e horário específicos, para a realização de pouso ou decolagem.

2. A legislação aplicável à parte Europeia dos Países Baixos inclui a legislação aplicável da União Europeia.

CAPÍTULO II OBJETIVOS

ARTIGO 2: Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante, exceto se de outra forma especificado no Anexo a este Acordo, os seguintes direitos para a operação de Serviços Aéreos Internacionais pelas Empresas Aéreas Designadas da outra Parte Contratante nas Rotas Especificadas no Anexo a este Acordo:

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

a. o direito de sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem pousar;

b. o direito de fazer Escalas no Território da outra Parte Contratante sem fins comerciais; e

c. durante a operação de um Serviço Acordado em uma Rota Especificada, o direito de fazer escalas nos pontos do Território da outra Parte Contratante para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

2. Nenhum dispositivo do parágrafo 1 deste Artigo será considerado como concessão às Empresas Aéreas de uma Parte Contratante do direito de participar do transporte aéreo entre pontos no Território da outra Parte Contratante (cabotagem).

3. As demais empresas aéreas de cada Parte Contratante, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas (a) e (b) do parágrafo 1 deste Artigo.

ARTIGO 3: Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por notificação escrita à outra Parte Contratante, por via diplomática, uma ou mais Empresas Aéreas para operar os Serviços Acordados nas Rotas Especificadas, e de revogar a designação de qualquer Empresa Aérea ou de substituir uma Empresa Aérea previamente designada por outra, ou alterar tal designação.

2. Ao receber tal notificação e o pedido de autorização de operação da Empresa Aérea Designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte Contratante, com a mínima demora de trâmites, concederá às Empresas Aéreas designadas pela outra Parte Contratante as autorizações operacionais apropriadas, observadas as disposições deste Artigo, desde que:

a. no caso da designação de uma Empresa Aérea da parte Europeia dos Países Baixos pelo Reino dos Países Baixos:

   i. a Empresa Aérea seja estabelecida no Território do Reino dos Países Baixos, de acordo com os Tratados da União Europeia, e tenha uma licença de operação válida de acordo com o direito da União Europeia; e

   ii. o efetivo controle regulatório da Empresa Aérea seja exercido e mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável por emitir seu Certificado de Operador Aéreo, e a Autoridade Aeronáutica competente seja claramente identificada na designação; e

   iii. a empresa aérea seja, de forma direta ou por meio de participação majoritária, de propriedade de Estados Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou de nacionais de tais Estados, e por eles seja efetivamente controlada;

b. no caso da designação de uma Empresa Aérea pela República Federativa do Brasil:

   i. a Empresa Aérea seja estabelecida no Território da República Federativa do Brasil e tenha uma licença de operação válida, de acordo com a legislação aplicável da República Federativa do Brasil; e

   ii. o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela República Federativa do Brasil; e

   iii. a empresa seja, de forma direta ou por meio de participação majoritária, de propriedade da República Federativa do Brasil e/ou de seus nacionais e/ou de Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil e/ou de nacionais de tais Estados;

c. no caso da designação de uma Empresa Aérea da parte Caribenha dos Países Baixos pelo Reino dos Países Baixos:

   i. a Empresa Aérea seja estabelecida na parte Caribenha dos Países Baixos e tenha uma licença de operação válida de acordo com a legislação aplicável à parte Caribenha dos Países Baixos; e

   ii. o efetivo controle regulatório da Empresa Aérea seja exercido e mantido pelos Países Baixos; e

iii. a Empresa Aérea seja, de forma direta ou por meio de participação majoritária, de propriedade de residentes da parte Caribenha dos Países Baixos com nacionalidade neerlandesa, e por eles seja efetivamente controlada;

d. o Governo que designa a Empresa Aérea mantenha e administre os padrões estabelecidos no Artigo 8 (Concorrência Justa), Artigo 13 (Segurança Operacional) e Artigo 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e

e. a Empresa Aérea Designada esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados às operações de Serviços Aéreos internacionais pela Parte Contratante que considera a solicitação ou solicitações.

3. Ao receber a autorização de operação, de acordo com o parágrafo 2 deste Artigo, as Empresas Aéreas Designadas poderão, a qualquer tempo, começar a operar os Serviços Acordados para os quais tenham sido designadas, no todo ou em parte, desde que cumpram as disposições deste Acordo.

ARTIGO 4: Revogação e Suspensão de Autorização

1. Qualquer Parte Contratante poderá temporária ou permanentemente recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de uma Empresa Aérea designada pela outra Parte Contratante, quando:

a. no caso da designação de uma Empresa Aérea da parte Europeia dos Países Baixos pelo Reino dos Países Baixos:

i. a Empresa Aérea não seja estabelecida no Território do Reino dos Países Baixos de acordo com os Tratados da União Europeia ou não tenha uma Licença de Operação válida de acordo com o direito da União Europeia; ou

ii. o efetivo controle regulatório da Empresa Aérea não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável por emitir seu Certificado de Operador Aéreo, ou a Autoridade Aeronáutica competente não seja claramente identificada na designação; ou

iii. a Empresa Aérea não seja, de forma direta ou por meio de participação majoritária, de propriedade de Estados Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou de nacionais de tais Estados, ou por eles não seja efetivamente controlada;

b. no caso da designação de uma Empresa Aérea pela República Federativa do Brasil:

i. a Empresa Aérea não seja estabelecida no Território da República Federativa do Brasil ou não tenha uma licença de operação válida de acordo com a legislação aplicável da República Federativa do Brasil; ou

ii. o efetivo controle regulatório da Empresa Aérea não seja exercido ou mantido pela República Federativa do Brasil; ou

iii. a Empresa Aérea não seja, de forma direta ou por meio de participação majoritária, de propriedade da República Federativa do Brasil e/ou de seus nacionais e/ou de Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil e/ou de nacionais de tais Estados;

c. no caso da designação de uma Empresa Aérea da parte Caribenha dos Países Baixos pelo Reino dos Países Baixos:

i. a Empresa Aérea não seja estabelecida na parte Caribenha dos Países Baixos ou não tenha uma licença de operação válida de acordo com a legislação aplicável à parte Caribenha dos Países Baixos; ou

ii. o efetivo controle regulatório da Empresa Aérea não seja exercido ou mantido pelos Países Baixos; ou

iii. a Empresa Aérea não seja, de forma direta ou por meio de participação majoritária, de propriedade de residentes da parte Caribenha dos Países Baixos com nacionalidade neerlandesa, ou por eles não seja efetivamente controlada;

d. caso a outra Parte Contratante não mantenha ou administre os padrões estabelecidos no Artigo 8 (Concorrência Justa), Artigo 13 (Segurança Operacional) e Artigo 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo; ou

e. caso a referida Empresa Aérea não obtenha a qualificação exigida, perante as Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante que avaliam a autorização, segundo as leis e regulamentos normal e usualmente aplicados à operação de Serviços Aéreos Internacionais por tais Autoridades em conformidade com a Convenção.

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir novos descumprimentos das condições referidas no parágrafo 1 deste Artigo, os direitos estabelecidos neste Artigo somente serão exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Salvo acordo em contrário entre as Partes Contratantes, tais consultas terão início no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data do recebimento da solicitação.

3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes Contratantes de recusar, suspender, revogar, limitar ou impor condições em relação à autorização de operação de uma ou mais Empresas Aéreas da outra Parte Contratante conforme as disposições do Artigo 13 (Segurança Operacional) e do Artigo 14 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES COMERCIAIS

ARTIGO 5: Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá que as Tarifas para os Serviços Aéreos sejam estabelecidas por cada Empresa Aérea Designada com base em considerações comerciais do mercado. Nenhuma Parte Contratante exigirá de suas Empresas Aéreas Designadas que consultem outras Empresas Aéreas sobre as Tarifas por elas cobradas ou propostas pelos serviços abrangidos por este Acordo.

2. Cada Parte Contratante poderá, para fins informativos, requerer notificação de qualquer Tarifa cobrada por suas próprias Empresas Aéreas Designadas ou pelas Empresas Aéreas Designadas da outra Parte Contratante.

3. Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir a entrada em vigor ou a manutenção de uma Tarifa cobrada ou proposta por uma Empresa Aérea da outra Parte Contratante.

4. Se uma Parte Contratada julgar que qualquer Tarifa não se coaduna com as considerações deste Artigo, poderá solicitar a realização de consultas e notificar a outra Parte Contratante das razões de sua discordância. Essas consultas deverão ser realizadas em até 14 (quatorze) dias após o recebimento da solicitação. Se não houver acordo mútuo, a Tarifa deverá entrar em vigor ou continuar a vigorar.

5. Sem prejuízo das disposições deste Artigo, as Tarifas a serem cobradas pelas Empresas Aéreas Designadas da República Federativa do Brasil para os transportes integralmente realizados no interior da União Europeia estarão sujeitas à legislação da União Europeia.

ARTIGO 6: Atividades Comerciais

1. As Empresas Aéreas Designadas de cada Parte Contratante poderão:

   a. estabelecer, no Território da outra Parte Contratante, escritórios para a promoção, venda e comercialização de Serviços Aéreos Internacionais e de serviços acessórios ou suplementares (inclusive o direito de vender e emitir qualquer bilhete e/ou conhecimento aéreo relativos a Serviços Aéreos Internacionais e/ou transporte intermodal, próprios ou de outra Empresa Aérea), bem como outras instalações necessárias à prestação de transporte aéreo, tanto como operadora quanto como não operadora;

   b. comercializar diretamente e, a seu critério, por meio de seus agentes e/ou de outras Empresas Aéreas, Serviços Aéreos e serviços acessórios ou suplementares no Território da outra Parte Contratante;

   c. vender o transporte e os serviços acessórios ou suplementares na moeda desse Território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir esse transporte ou serviços em qualquer moeda.

2. As Empresas Aéreas Designadas de cada Parte Contratante poderão trazer e manter no Território da outra Parte Contratante seu pessoal das áreas gerencial, comercial, operacional e técnica necessário à prestação dos Serviços Aéreos e/ou transporte intermodal e serviços acessórios ou suplementares, de acordo com as normas e regulamentos da outra Parte Contratante relativas à entrada, residência e emprego.

3. Essas necessidades de pessoal poderão, a critério das Empresas Aéreas Designadas, ser satisfeitas com pessoal próprio ou pelo uso dos serviços de qualquer outra organização, companhia ou Empresa Aérea que opere no Território da outra Parte Contratante e seja autorizada a prestar esses serviços no Território dessa Parte Contratante.

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

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

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

5. Cada Empresa Aérea Designada terá o direito de realizar seu próprio serviço de apoio em solo ("self-handling") no Território da outra Parte Contratante ou, a sua escolha, de selecionar um prestador entre os concorrentes que forneçam serviços de apoio em solo no todo ou em parte. Esse direito sujeitar-se-á unicamente às restrições justificadas por limites específicos de espaço disponível ou de Capacidade. Cada Empresa Aérea Designada será tratada de modo não discriminatório no tocante ao acesso ao próprio serviço de apoio em solo e a serviços de apoio em solo ofertados por um ou mais fornecedores. As atividades de apoio em solo deverão ser executadas de acordo com as leis e regulamentos de cada Parte Contratante, incluindo, no caso dos Países Baixos, o direito da União Europeia.

6. Ao operar ou oferecer os Serviços Acordados nas Rotas Especificadas, qualquer Empresa Aérea Designada de uma Parte Contratante poderá estabelecer acordos comerciais e/ou cooperativos de comercialização, sob as seguintes condições:

a. os acordos comerciais e/ou cooperativos de comercialização poderão incluir, mas não se limitarão a acordos de bloqueio de espaço, compartilhamento de código e arrendamento com:

i. uma ou mais Empresas Aéreas da mesma Parte Contratante;
ii. uma ou mais Empresas Aéreas da outra Parte Contratante, incluindo o compartilhamento de código doméstico;
iii. uma ou mais Empresas Aéreas de um terceiro país; ou
iv. um fornecedor de serviços de transporte de carga de superfície de qualquer país;

b. as Empresas Aéreas operadoras envolvidas nos acordos cooperativos de comercialização deverão possuir os direitos de tráfego correspondentes, incluindo os direitos de rota e de Capacidade e atender aos requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos;

c. todas as Empresas Aéreas comercializadoras envolvidas nos acordos cooperativos deverão possuir os direitos de tráfego correspondentes e atender aos requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos;

d. a Capacidade total operada nos Serviços Aéreos executados sob tais acordos somente deverá ser descontada da Capacidade autorizada da Parte Contratante que tenha designado a Empresa Aérea operadora. A Capacidade ofertada pela Empresa Aérea comercializadora em tais serviços não deverá ser descontada da Capacidade autorizada da Parte Contratante que tenha designado tal Empresa Aérea.

e. ao ofertar a venda de serviços sob tais acordos, a Empresa Aérea em questão ou seu agente deverão deixar claro para o comprador, no ponto de venda, qual Empresa Aérea irá operar cada trecho do serviço e com qual ou quais Empresas Aéreas o comprador estará estabelecendo uma relação contratual;

f. todas as Empresas Aéreas em tais acordos deverão cumprir os requisitos normalmente aplicados a tais acordos, como a proteção e informação aos passageiros quanto à responsabilidade;

Estas disposições serão aplicáveis a serviços de passageiros, mistos e exclusivamente cargueiros.

Acordos de código compartilhado e outros acordos comerciais poderão estar sujeitos a aprovação prévia das autoridades competentes antes da implementação.

7. Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, as Empresas Aéreas Designadas e provedores indiretos de Serviços Aéreos de qualquer das Partes Contratantes poderão, sem restrição, empregar, em conexão com o transporte aéreo internacional, qualquer transporte de superfície para passageiros, bagagem, carga e mala postal, a partir de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes Contratantes ou de terceiros países, inclusive para e a partir de todos os aeroportos com instalações alfandegárias, e inclusive, quando aplicável, o direito de transportar carga e mala postal sob controle aduaneiro, de acordo comas disposições legais e regulamentares aplicáveis. Tais passageiros, bagagem, carga e malas postais, independentemente de serem transportados por superfície ou por via aérea, terão acesso às instalações e aos controles aduaneiros dos aeroportos. As Empresas Aéreas Designadas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo por meio de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras Empresas Aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços intermodais poderão ser oferecidos por um preço único para o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os passageiros e os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

8. As atividades mencionadas neste Artigo deverão ser desempenhadas em consonância com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante. No caso da parte Europeia dos Países Baixos, isso inclui o direito aplicável da União Europeia.

ARTIGO 7: Mudança de Aeronaves

1. Em qualquer trecho ou trechos das Rotas Especificadas, uma Empresa Aérea Designada poderá realizar Serviços Aéreos Internacionais, inclusive sob acordos de compartilhamento de código com outras Empresas Aéreas, sem qualquer limitação em termos de mudança, em qualquer ponto ou pontos da Rota Especificada, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que, na direção de ida, o transporte além de tal ponto seja continuação do transporte a partir do Território da Parte Contratante que tenha designado a Empresa Aérea e, na direção de volta, o transporte para o Território da Parte Contratante que designou a Empresa Aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

2. Para fins de operações de Mudança de Aeronaves, uma Empresa Aérea Designada poderá utilizar seu próprio equipamento e, sujeito às regulamentações nacionais, equipamento arrendado e poderá operar sob acordos comerciais e/ou cooperativos de comercialização com outras Empresas Aéreas.

3. Uma Empresa Aérea Designada poderá utilizar números de voo diferentes ou idênticos para os trechos de suas operações com Mudança de Aeronaves.

ARTIGO 8: Concorrência Justa

1. As Partes Contratantes reconhecem ter como objetivo comum assegurar um ambiente justo e competitivo e de oportunidades justas e iguais para as Empresas Aéreas de ambas as Partes Contratantes na concorrência pela operação dos Serviços Acordados nas Rotas Especificadas. Em razão disso, as Partes Contratantes adotarão todas as medidas apropriadas para garantir o pleno cumprimento desse objetivo.

2. As Partes Contratantes afirmam que a concorrência livre, justa e não distorcida é importante para promover os objetivos deste Acordo e registram que a existência de legislação abrangente de concorrência e de uma autoridade concorrencial independente, bem como a aplicação adequada e efetiva das respectivas legislações de concorrência são importantes para a prestação eficiente dos Serviços Aéreos Internacionais. A legislação de concorrência de cada Parte Contratante referente aos tópicos mencionados neste Artigo, com as alterações ocasionalmente introduzidas, aplicar-se-á às operações das Empresas Aéreas sob a jurisdição das respectivas Partes Contratantes. As Partes Contratantes compartilham os objetivos de compatibilidade e convergência do direito da concorrência e sua aplicação efetiva. Ambas cooperarão, conforme o caso e quando pertinente, para a efetiva aplicação do direito da concorrência, inclusive, de acordo com suas respectivas normas jurídicas e jurisprudência, mediante a disponibilização, por suas respectivas Empresas Aéreas ou demais nacionais, de informações pertinentes a ações de suas respectivas autoridades competentes, fundadas no direito da concorrência.

3. Nada neste Acordo afetará, limitará, ou prejudicará, de qualquer modo, a autoridade e os poderes das autoridades de concorrência e órgãos jurisdicionais de qualquer das Partes Contratantes e, no caso da parte Europeia dos Países Baixos, da Comissão Europeia, e todas as questões relativas à aplicação do direito da concorrência continuarão sob a exclusiva competência de tais autoridades e órgãos jurisdicionais. Em razão disso, nenhuma ação de uma Parte Contratante com base neste Artigo prejudicará quaisquer possíveis outras ações de tais autoridades ou órgãos jurisdicionais.

4. Qualquer ação empreendida com base neste Artigo será de exclusiva responsabilidade das Partes Contratantes e será direcionada exclusivamente à outra Parte Contratante e/ou às Empresas Aéreas que prestem Serviços Aéreos entre os Territórios das Partes Contratantes. Tal ação não se sujeitará ao procedimento de solução de controvérsia previsto no Artigo 17 (Solução de Controvérsias) deste Acordo.

Concorrência desleal

5. Cada Parte Contratante eliminará todas as formas de discriminação ou práticas desleais capazes de afetar negativamente as oportunidades justas e equânimes de concorrência oferecidas às Empresas Aéreas da outra Parte Contratante na prestação de Serviços Aéreos.

Subsídios e auxílio públicos

6. Nenhuma Parte Contratante fornecerá ou permitirá subsídios ou auxílio públicos a suas respectivas Empresas Aéreas se esses subsídios ou auxílio afetarem significativa e negativamente, de modo desarrazoado, as oportunidades justas e equânimes de concorrência oferecidas às Empresas Aéreas da outra Parte Contratante na prestação de Serviços Aéreos Internacionais. Tais subsídios ou auxílio públicos podem incluir, mas não se limitam a: subsídio cruzado; a compensação das perdas operacionais; o fornecimento de capital; subvenções; garantias; empréstimos ou seguros em condições privilegiadas; proteção contra falência; renúncia à recuperação de montantes devidos; renúncia à remuneração normal de recursos públicos investidos; reduções ou isenções fiscais; compensação de encargos impostos pelos poderes públicos; e acesso, de modo discriminatório e não comercial, às instalações e serviços de navegação aérea ou aeroportos, combustíveis, serviços de apoio em solo, segurança da aviação, sistemas computadorizados de reserva, alocação de Slots ou outras instalações e serviços conexos necessários à operação de Serviços Aéreos Internacionais.

7. Quando uma Parte Contratante conceder subsídios ou auxílio públicos na acepção do parágrafo 6 deste Artigo a uma Empresa Aérea, deverá assegurar a transparência de tal medida por quaisquer meios apropriados, o que poderá incluir a exigência de que a Empresa Aérea identifique o subsídio ou auxílio clara e separadamente em sua contabilidade.

8. Cada Parte Contratante fornecerá à outra Parte Contratante, a pedido desta, em um prazo razoável, relatórios financeiros relativos às entidades sob a jurisdição da primeira Parte Contratante e qualquer outra informação correlata que possa ser solicitada, com fundamento, pela outra Parte Contratante, para assegurar que as disposições deste Artigo estão sendo cumpridas. Isso pode incluir informações detalhadas quanto a subsídios ou apoio na acepção do parágrafo 6 deste Artigo.

9. Sem prejuízo de qualquer ação adotada pela autoridade concorrencial e/ou órgão jurisdicional competente visando ao cumprimento das normas referidas nos parágrafos 5 e 6 deste Artigo, as Partes Contratantes afirmam que:

a. se uma Parte Contratante considerar que uma Empresa Aérea está sendo submetida a discriminação ou práticas desleais, na acepção dos parágrafos 5 ou 6 deste Artigo, e que isso pode ser comprovado, essa Parte Contratante poderá submeter observações por escrito à outra Parte Contratante. Depois de informar a outra Parte Contratante, uma Parte Contratante poderá também contatar as entidades governamentais responsáveis no Território da outra Parte Contratante, incluindo entidades de nível central, regional, provincial ou local, para debater questões relacionadas às disposições deste Artigo. Além disso, uma Parte Contratante poderá solicitar consultas sobre a referida questão com a outra Parte Contratante com o intuito de solucionar o problema. Tais consultas deverão iniciar-se em até 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação. Nesse intervalo, as Partes Contratantes deverão trocar informações suficientes para que se realize um exame completo da questão externada por uma delas;

b. Se as Partes Contratantes não chegarem à solução da questão por meio de consultas em até 30 (trinta) dias a partir de seu início ou se as consultas não se iniciarem em até 30 (trinta) dias do recebimento da solicitação referente a uma alegada violação dos parágrafos 5 ou 6 deste Artigo, a Parte Contratante que solicitou a consulta poderá suspender o exercício, pelas Empresas Aéreas da outra Parte Contratante, dos direitos especificados neste Acordo, mediante recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações ou permissões de operação; ou impor as condições que considerar necessárias ao exercício desses direitos; ou impor obrigações; ou adotar outras medidas. Qualquer medida adotada nos termos deste parágrafo deverá ser adequada, proporcional e limitada, quanto a seu âmbito e duração, ao estritamente necessário.

Antitruste

10. Cada Parte Contratante aplicará efetivamente as legislações antitruste em consonância com o parágrafo 2 deste Artigo, e proibirá que Empresas Aéreas:

a. em conjunto com quaisquer outras Empresas Aéreas, estabeleçam acordos, tomem decisões ou participem de práticas concertadas que possam afetar Serviços Aéreos originados na respectiva Parte Contratante, ou a ela destinados, e que tenham como objeto ou efeito a frustração, restrição ou distorção da concorrência. Essa proibição poderá ser declarada inaplicável quando tais acordos, decisões ou práticas contribuírem para a melhoria da produção ou distribuição dos serviços ou para a promoção do progresso técnico ou econômico e proporcionarem uma partilha justa dos benefícios resultantes com os consumidores, e não: (a) impuserem às Empresas Aéreas em questão restrições que não sejam indispensáveis à consecução desses objetivos; (b) conferirem a tais Empresas Aéreas a possibilidade de eliminar a concorrência quanto a uma parte substancial dos serviços em questão; ou

b. abusem de uma posição dominante de um modo que possa afetar os Serviços Aéreos que tiverem como destino ou origem a respectiva Parte Contratante.

11. Cada Parte Contratante deverá confiar a aplicação das normas antitruste referidas no parágrafo 10 deste Artigo exclusivamente a sua autoridade e/ou órgão jurisdicional competente e independente em matéria de concorrência.

12. Sem prejuízo de qualquer ação adotada pela autoridade concorrencial e/ou órgão jurisdicional competentes para a aplicação das normas referidas no parágrafo 10 deste Artigo, as Partes Contratantes afirmam que, se uma Parte Contratante considerar que uma Empresa Aérea está sendo prejudicada em virtude de uma alegada violação ao parágrafo 10 deste Artigo e que isso pode ser comprovado, essa Parte Contratante poderá submeter observações por escrito à outra Parte Contratante. Depois de informar a outra Parte Contratante, uma Parte Contratante poderá também contatar as entidades governamentais responsáveis no Território da outra Parte Contratante, incluindo entidades de nível central, regional, provincial ou local, para debater questões relacionadas a este Artigo. Além disso, uma Parte Contratante poderá solicitar consultas sobre a referida questão com a outra Parte Contratante com o intuito de solucionar o problema. Tais consultas deverão iniciar-se em até 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação. Nesse intervalo, as Partes Contratantes deverão trocar informações suficientes para que se realize um exame completo da questão externada por uma delas.

13. Se as Partes Contratantes não chegarem à solução da questão por meio de consultas em até 30 (trinta) dias a partir de seu início ou se as consultas não se iniciarem em até 30 (trinta) dias do recebimento da solicitação referente a uma alegada violação do parágrafo 10 deste Artigo, e, contanto que a autoridade ou órgão jurisdicional competente em matéria de concorrência tenha constatado uma violação à legislação antitruste, a Parte Contratante que solicitou a consulta poderá suspender o exercício, pelas Empresas Aéreas da outra Parte Contratante, dos direitos especificados neste Acordo mediante recusa, revogação, suspensão ou limitação das permissões de operação; ou impor as condições que considerar necessárias ao exercício desses direitos; ou impor obrigações; ou adotar outras medidas. Qualquer medida adotada nos termos deste parágrafo deverá ser adequada, proporcional e limitada, quanto a seu âmbito e duração, ao estritamente necessário.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS

ARTIGO 9: Tarifas Aeronáuticas

1. As Tarifas Aeronáuticas exigidas pelas autoridades ou órgãos de cada Parte Contratante e/ou por elas controladas que possam ser impostas às Empresas Aéreas da outra Parte Contratante serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente distribuídas entre as categorias de usuários. Em qualquer situação, quaisquer dessas Tarifas Aeronáuticas serão exigidas das Empresas Aéreas da outra Parte Contratante em condições não menos favoráveis que as condições mais favoráveis aplicáveis a qualquer outra Empresa Aérea ao tempo da exigência, considerados os regulamentos nacionais em vigor.

2. Tarifas Aeronáuticas exigidas das Empresas Aéreas Designadas da outra Parte Contratante poderão refletir, mas não exceder, o custo total para as autoridades ou entes competentes pela oferta de instalações e serviços aeroportuários, de proteção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea e de segurança da aviação, no aeroporto ou âmbito do sistema aeroportuário. Esse custo poderá incluir um retorno razoável sobre o capital, após as amortizações. As instalações e serviços em razão dos quais as tarifas forem cobradas deverão ser fornecidos de maneira eficiente e econômica, considerando os regulamentos nacionais em vigor.

3. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas entre as autoridades ou entes competentes pela cobrança no seu respectivo Território e as Empresas Aéreas usuárias dos serviços e instalações, e incentivará as autoridades ou entes competentes pela cobrança no seu respectivo Território e as Empresas Aéreas a trocarem as informações necessárias à realização de uma revisão precisa da razoabilidade das tarifas cobradas de acordo com os princípios enunciados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte Contratante incentivará as autoridades competentes a notificar os usuários com razoável antecedência de qualquer proposta relativa a tarifas, a fim de permitir aos usuários expressar seus pontos de vista antes que as alterações propostas sejam feitas.

4. Nenhuma das Partes será considerada em situação de descumprimento de uma provisão deste Artigo, a não ser que: (i) deixe de proceder à revisão de uma tarifa ou prática que seja objeto de reclamação da outra Parte Contratante por um prazo razoável; ou (ii) depois de proceder à referida revisão, não adote todas as medidas a seu alcance para corrigir quaisquer tarifas ou práticas inconsistentes com este Artigo.

ARTIGO 10: Transferência de Fundos

1. As Empresas Aéreas Designadas de cada Parte Contratante poderão transferir do Território de venda para seu Território de domicílio todas as receitas locais, no Território da venda, que excedam as despesas locais relativas à comercialização de transporte aéreo e atividades associadas que sejam diretamente relacionadas ao transporte aéreo. Incluem-se em tais transferências líquidas as receitas de vendas de Serviços Aéreos e de serviços acessórios ou suplementares realizadas diretamente ou por meio de agentes, , bem como os juros comerciais normais auferidos sobre tais receitas enquanto permanecerem depositadas aguardando transferência.

2. Se qualquer aprovação for exigida pela legislação nacional, as Empresas Aéreas Designadas de cada Parte Contratante receberão a aprovação necessária para tais transferências no prazo máximo de 30 (trinta) dias do requerimento, para qualquer moeda, à taxa de câmbio oficial aplicável à conversão da moeda local.

3. As Empresas Aéreas Designadas de cada Parte Contratante poderão efetuar tais transferências a partir do recebimento das respectivas aprovações.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES REGULATÓRIAS

ARTIGO 11: Aplicação de Leis, Regulamentos e Procedimentos

1. As leis, regulamentos e procedimentos de qualquer das Partes Contratantes relativos à entrada, à permanência e à saída de seu Território das aeronaves engajadas em Serviços Aéreos Internacionais ou à operação e à navegação de tais aeronaves enquanto estiverem em seu Território deverão ser cumpridos pelas Empresas Aéreas Designadas da outra Parte Contratante a partir da entrada, enquanto permanecerem e até a saída do mencionado Território.

2. As leis, regulamentos e procedimentos de qualquer das Partes Contratantes relativos a imigração, passaportes ou outros documentos de viagem aprovados, entrada, desembaraço, alfândega e quarentena deverão ser cumpridos pela tripulação, pelos passageiros e/ou em nome da carga e mala postal transportados por aeronave de uma ou mais Empresas Aéreas Designadas da outra Parte Contratante, a partir de sua entrada, enquanto permanecerem e até a saída do mencionado Território.

3. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito pelo Território de qualquer das Partes Contratantes e que não deixem a área do aeroporto reservada a esse propósito estarão sujeitos apenas a um controle simplificado, exceto quanto a medidas de segurança da aviação contra violência e pirataria aérea.

4. Nenhuma das Partes Contratantes dará preferência, em relação às Empresas Aéreas Designadas da outra Parte Contratante, a qualquer outra Empresa Aérea engajada na prestação de Serviços Aéreos Internacionais similares na aplicação de seus regulamentos de alfândega, imigração, quarentena e regulamentos similares, ou na utilização de aeroportos, aerovias e serviços de tráfego aéreo e instalações associadas sob seu controle.

5. Cada Parte Contratante, por solicitação da outra Parte Contratante, deverá fornecer-lhe cópias das leis, regulamentos e procedimentos pertinentes referidos neste Acordo.

ARTIGO 12: Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças ainda em vigor, emitidos ou convalidados de acordo com as leis e regulamentos de uma Parte Contratante, incluindo, no caso da parte Europeia do Reino dos Países Baixos, as leis e regulamentos da União Europeia, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para fins de operar os Serviços Acordados nas Rotas Especificadas, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam de nível igual ou superior aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para fins de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados para seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 13: Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional adotadas pela outra Parte Contratante em quaisquer áreas relacionadas com tripulações aéreas, aeronaves ou sua operação. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Nos casos em que o Reino dos Países Baixos tenha designado uma Empresa Aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado Membro da União Europeia, os direitos da outra Parte Contratante previstos no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo aplicar-se-ão igualmente quanto à adoção, ao exercício e à manutenção das normas de segurança operacional por esse outro Estado Membro da União Europeia, bem como quanto à autorização de operação dessa Empresa Aérea.

3. Se, depois de realizadas tais consultas conforme o disposto no parágrafo 1, uma Parte Contratante chegar à conclusão de que a outra Parte Contratante não mantém e administra de maneira efetiva as normas e os requisitos de segurança operacional em quaisquer desses aspectos que sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos à época, de acordo com a Convenção, a primeira Parte Contratante deverá notificar a outra Parte Contratante de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias ao cumprimento desses padrões mínimos, e essa outra Parte Contratante adotará as ações corretivas apropriadas. A não adoção pela outra Parte Contratante das medidas apropriadas no prazo de 15 (quinze) dias, ou em um prazo maior que possa ser acordado, será motivo para a aplicação do Artigo 4 (Revogação e Suspensão de Autorização) deste Acordo.

4. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por Empresa ou Empresas Aéreas de uma Parte Contratante, ou operadas sob um contrato de arrendamento em nome de Empresa ou Empresas Aéreas de uma Parte Contratante, que explore Serviços Aéreos para ou a partir do território da outra Parte Contratante poderá, enquanto se encontrar no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e em torno da aeronave, para verificar tanto a validade dos documentos dessa aeronave ou de seus tripulantes quanto as condições aparentes da aeronave e de seus equipamentos (inspeções de rampa), desde que isso não cause demora desnecessária à operação.

5. Se qualquer inspeção de rampa ou quaisquer séries de inspeções de rampa resultarem em:

   a. sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpram os padrões mínimos estabelecidos naquele momento em conformidade com a Convenção; ou

   b. sérias preocupações quanto à falta de manutenção e administração eficazes dos padrões mínimos de segurança operacional estabelecidos naquele momento em conformidade com a Convenção,

a Parte Contratante que realizar a inspeção estará livre para concluir, para os fins do Artigo 33 da Convenção, que os requisitos sob os quais os certificados ou licenças relativos a essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave foram emitidos ou convalidados, ou os requisitos sob os quais essa

aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção.

6. Na eventualidade de ser negado por um representante de uma Empresa ou Empresas Aéreas de uma Parte Contratante o acesso, para fins de realização de uma inspeção de rampa, em conformidade com o Parágrafo 4 do presente Artigo, a uma aeronave operada por essa empresa aérea, a outra Parte Contratante poderá inferir livremente que há sérias preocupações do tipo referido no Parágrafo 5 do presente Artigo, bem como extrair as conclusões referidas nesse parágrafo.

7. Cada Parte Contratante se reserva o direito de imediatamente suspender ou mudar a autorização de operação de uma ou mais Empresas Aéreas da outra Parte Contratante caso a primeira Parte Contratante conclua, como resultado de uma inspeção de rampa, de uma série de inspeções de rampa, de uma negativa de acesso para inspeção de rampa, de consultas ou de outra maneira, que ação imediata seja essencial à segurança da operação da Empresa Aérea.

8. Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos 3 ou 7 deste Artigo será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram a sua adoção.

9. Cada Parte Contratante diligenciará para que as Empresas Aéreas Designadas sejam servidas por instalações de comunicação, de aviação e de meteorologia e por quaisquer outros serviços necessários à operação segura dos Serviços Acordados.

ARTIGO 14: Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam, em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, que suas mútuas obrigações de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constituem parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes 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 se vincular.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda assistência mútua necessária para a prevenção de 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 Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção. As Partes Contratantes exigirão dos operadores de aeronaves por elas registradas ou dos operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócios ou domicílio permanente em seu Território ou, no caso dos Países Baixos, dos operadores de aeronaves estabelecidos em seu Território sob os Tratados da União Europeia e que tenham Licenças de Operação válidas segundo o direito da União Europeia, bem como dos operadores de aeroportos em seus Territórios, que atuem em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação civil. Cada Parte Contratante concorda que de tais operadores de aeronaves será exigido que observem as disposições sobre segurança da aviação de acordo com a legislação em vigor no Território da outra Parte Contratante para a entrada, a saída ou a permanência no referido Território dessa Parte Contratante, incluindo, no caso do Reino dos Países Baixos, o direito da União Europeia.

4. Cada Parte Contratante concorda que de tais operadores de aeronave pode ser exigido que cumpram as disposições sobre segurança da aviação referidas no parágrafo 3 deste Artigo que sejam exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, a saída ou a permanência no Território dessa outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante 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 Contratante também considerará de modo favorável qualquer solicitação da outra Parte Contratante com vistas a adotar medidas especiais razoáveis de segurança da aviação para enfrentar uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente, de apoderamento ilícito de aeronave civil ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes prestarão assistência mútua por meio da facilitação das comunicações e de outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação de sua intenção nesse sentido (ou em um prazo menor se assim acordado entre as Autoridades Aeronáuticas), de que suas Autoridades Aeronáuticas efetuem uma avaliação, no Território da outra Parte Contratante, das medidas de segurança em aplicação ou a serem aplicadas pelos operadores de aeronaves com respeito aos voos procedentes do Território da primeira Parte Contratante ou que a ele se destinem. 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 Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas deverão ser iniciadas no prazo de 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de sua solicitação por qualquer das Partes Contratantes. O fato de não se haver chegado a acordo satisfatório no prazo de 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da Empresa Aérea ou Empresas Aéreas designadas pela outra Parte Contratante. Quando isso se justificar por uma emergência ou para impedir a continuidade do descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES PROCEDIMENTAIS

ARTIGO 15: Horários de voos programados

1. Os horários de voos programados da Empresa ou Empresas Aéreas Designadas de uma Parte Contratante podem ser solicitados para aprovação das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante exclusivamente para fins operacionais.

2. Nesse caso, os horários de voos serão comunicados pelo menos 30 (trinta) dias antes do início das operações e especificarão, em particular, os horários, frequência dos serviços, tipos de aeronave, configurações e números de assentos a serem disponibilizados ao público. Em alguns casos, esse período de 30 (trinta) dias poderá ser reduzido mediante acordo entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. Ambas as Partes Contratantes minimizarão os encargos administrativos do registro.

3. Qualquer alteração nos horários de voos programados de uma Empresa Aérea Designada de uma Parte Contratante, por solicitação das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, poderá ser submetida a sua aprovação.

ARTIGO 16: Consultas e Emendas

1. Num espírito de estreita cooperação, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes poderão se consultar a qualquer tempo com vistas a assegurar a interpretação, aplicação, implementação e cumprimento satisfatórios das disposições deste Acordo.

2. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar consultas com vistas à emenda deste Acordo e/ou seu Anexo. Estas consultas deverão ser iniciadas no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento da solicitação da outra Parte Contratante, salvo acordo em contrário. Tais consultas poderão ser efetuadas por discussão ou por correspondência.

3. Este Acordo será emendado por troca de Notas diplomáticas e as emendas entrarão em vigor segundo as disposições do Artigo 25 (Entrada em Vigor) deste Acordo.

4. Não obstante as disposições do parágrafo 3 deste Artigo, quaisquer emendas ao Quadro de Rotas constante do Anexo deste Acordo poderão ser acordadas pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes e confirmadas por uma troca de Notas diplomáticas, e entrarão em vigor em data a ser determinada nas Notas diplomáticas. A exceção ao parágrafo 3 deste Artigo não se aplica ao caso de adição de quaisquer direitos de tráfego ao Anexo acima mencionado.

ARTIGO 17: Solução de Controvérsias

1. Caso surja qualquer controvérsia entre as Partes Contratantes quanto à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de negociações bilaterais.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem chegar a uma solução por negociação, a controvérsia, por solicitação de qualquer delas, poderá ser submetida a decisão de um tribunal de três árbitros: um a ser nomeado por cada Parte Contratante e um terceiro a ser nomeado em comum acordo pelos dois árbitros assim escolhidos, contanto que esse terceiro árbitro não seja nacional de nenhuma das Partes Contratantes. Cada uma das Partes Contratantes designará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias da data do recebimento por qualquer dessas Partes Contratantes de uma Nota diplomática da outra Parte Contratante solicitando a arbitragem da controvérsia, e o terceiro árbitro será escolhido em comum acordo num prazo subsequente de 60 (sessenta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes deixar de designar seu próprio árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias ou se o terceiro árbitro não for escolhido em comum acordo no período indicado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, por solicitação de qualquer das Partes Contratantes, nomear um ou mais árbitros. Se o Presidente for nacional do país de uma das Partes Contratantes, o mais antigo Vice-Presidente que não seja desqualificado por esse motivo deverá fazer a nomeação.

3. Salvo acordo em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites de sua jurisdição em conformidade com este Acordo e estabelecerá seu próprio procedimento. Por orientação do tribunal ou a requerimento de qualquer das Partes Contratantes, uma conferência para determinar com precisão as questões a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos deverá ser realizada no prazo máximo de 15 (quinze) dias depois que o tribunal houver sido plenamente constituído.

4. Salvo acordo entre as Partes Contratantes ou decisão do tribunal em contrário, cada Parte Contratante submeterá um memorando dentro do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, a partir da data em que o tribunal venha a ser plenamente constituído. As respostas deverão ser apresentadas em seguida no prazo de 60 (sessenta) dias. O tribunal deverá realizar uma audiência por solicitação de qualquer das Partes Contratantes ou, a seu critério, no prazo de 15 (quinze) dias, após as respostas terem sido apresentadas.

5. O tribunal procurará prolatar uma decisão por escrito, no prazo de 30 (dias) após o término da audiência ou, caso não tenha havido audiência, após a data em que ambas as respostas tenham sido entregues. A decisão da maioria dos membros do tribunal deverá prevalecer.

6. As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de esclarecimento da decisão no prazo de 15 (quinze) dias após sua prolatação, e qualquer esclarecimento a ser prestado será proferido no prazo de 15 (quinze) dias, a partir do pedido.

7. A decisão do tribunal será vinculante para as Partes Contratantes.

8. As despesas do tribunal serão repartidas igualmente entre as Partes Contratantes.

9. Se qualquer Parte Contratante deixar de cumprir qualquer decisão prolatada nos termos do parágrafo 3 deste Artigo, e enquanto isso ocorrer, a outra Parte Contratante poderá negar, revogar, suspender ou limitar quaisquer direitos ou prerrogativas que haja concedido em virtude deste acordo à outra Parte Contratante em situação de inadimplemento ou às Empresas Aéreas Designadas em situação de inadimplemento.

ARTIGO 18: Meio Ambiente

1. As Partes Contratantes apoiarão a necessidade de proteção do meio ambiente por meio da promoção do desenvolvimento sustentável da aviação.

2. As Partes Contratantes reconhecem a necessidade de se adotarem medidas apropriadas para prevenir ou abordar o impacto ambiental causado pelo transporte aéreo, desde que tais medidas sejam plenamente compatíveis com seus direitos e obrigações segundo o direito internacional.

ARTIGO 19: Sistemas Informatizados de Reserva

1. Os agentes de vendas de sistemas informatizados de reserva (doravante CRS) em operação no Território de uma Parte Contratante poderão trazer, manter e disponibilizar livremente seus CRS para as agências ou empresas de viagem cujo principal negócio seja a distribuição de produtos relacionados a viagem no Território da outra Parte Contratante, desde que o CRS cumpra as exigências regulatórias pertinentes da outra Parte Contratante.

2. As Partes Contratantes anularão qualquer exigência existente que possa restringir o livre acesso dos CRS de uma Parte Contratante ao mercado da outra Parte Contratante ou, de outro modo, limitar a concorrência. As Partes Contratantes deverão abster-se de adotar tais exigências no futuro.

3. Nenhuma Parte Contratante, no seu Território, exigirá ou permitirá que se exijam dos agentes de vendas de CRS da outra Parte Contratante requisitos relativos às telas de exibição dos CRS distintos daqueles exigidos de seus próprios agentes de vendas de CRS ou de qualquer outro CRS a operar no seu mercado. Nenhuma Parte Contratante impedirá a conclusão de acordos entre agentes de vendas de CRS, seus fornecedores e seus assinantes relativos ao intercâmbio de informações de serviços de viagem e que estejam a facilitar a exibição de informações abrangentes e imparciais aos consumidores ou a satisfação dos requisitos regulatórios referentes a telas de exibição neutras.

4. Os proprietários e operadores de CRS de uma Parte Contratante que cumpram os requisitos regulatórios pertinentes da outra Parte Contratante, caso existam, terão as mesmas oportunidades de obtenção da propriedade de CRS, dentro do Território da outra Parte Contratante, que as dos donos e operadores de quaisquer outros CRS em operação no mercado dessa outra Parte Contratante.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

ARTIGO 20: Duração e Denúncia

1. Qualquer Parte Contratante poderá, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante por escrito, por via diplomática, de sua decisão de denunciar este Acordo.

2. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, este Acordo expirará após o prazo de 12 (doze) meses, após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação da denúncia seja retirada por acordo entre as Partes Contratantes antes do término do referido prazo. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte Contratante, será considerado que a notificação da denúncia foi por ela recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21: Registro na Organização da Aviação Civil Internacional

Este Acordo e qualquer emenda posterior serão registrados, depois de assinados, na Organização da Aviação Civil Internacional pela Parte Contratante em cujo Território tenha sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 22: Aplicabilidade dos Acordos e Convenções Multilaterais

1. As disposições da Convenção serão aplicáveis a este Acordo.

2. Se um acordo multilateral ou convenção aceitos por ambas as Partes Contratantes, sobre qualquer assunto tratado por este Acordo, entrar em vigor, as disposições pertinentes de tal acordo multilateral ou convenção substituirão as correspondentes disposições deste Acordo, salvo os casos em que as disposições deste Acordo forem mais flexíveis.

3. As Partes Contratantes podem consultar-se mutuamente para determinar as consequências para o Acordo da substituição mencionada no parágrafo 2 deste Artigo e acordar as emendas necessárias a este Acordo.

ARTIGO 23: Aplicabilidade deste Acordo

No que diz respeito ao Reino dos Países Baixos, este Acordo aplicar-se-á ao Território da parte Europeia dos Países Baixos assim como ao Território da parte Caribenha dos Países Baixos.

ARTIGO 24: Entrada em Vigor

1. Este Acordo entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data do recebimento da última notificação por escrito, pela via diplomática, por meio da qual as Partes Contratantes notificaram uma à outra que as formalidades e os requisitos constitucionais necessários à entrada em vigor em seus respectivos países foram cumpridos.

2. As disposições do Acordo sobre Transporte Aéreo entre os governos da República Federativa do Brasil e do Reino dos Países Baixos assinado em Brasília em 6 de julho de 1976 deixarão de produzir efeitos nas relações entre a República Federativa do Brasil e a parte Europeia do Reino dos Países Baixos na data da entrada em vigor deste Acordo.

EM TESTEMUNHO DO QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados para este fim por seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Brasília, no dia 8 de julho de 2019, em duplicata, em português, neerlandês e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de qualquer divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	PELO REINO DOS PAÍSES BAIXOS
ERNESTO ARAÚJO	**CORNELIS VAN RIJ**
Ministro de Estado das Relações Exteriores	Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário

Anexo: Quadro de Rotas

Quadro de Rotas

a. Para as Empresas Aéreas Designadas do Reino dos Países Baixos:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Todos os pontos no Reino dos Países Baixos	Todos os pontos intermediários	Todos os pontos na República Federativa do Brasil	Todos os pontos além e v. v.

b. Para as Empresas Aéreas Designadas da República Federativa do Brasil:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Todos os pontos na República Federativa do Brasil	Todos os pontos intermediários	Todos os pontos no Reino dos Países Baixos	Todos os pontos além e v. v.

Nota 1:

Cada Empresa Aérea poderá, em todos ou em quaisquer voos e a sua escolha:

a. operar voos em uma ou ambas as direções;
b. combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;
c. servir pontos intermediários e além e pontos nos Territórios das Partes Contratantes em qualquer combinação e em qualquer ordem;
d. omitir escalas em qualquer ponto ou quaisquer pontos;
e. transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto;
f. servir pontos aquém de qualquer ponto no seu Território com ou sem Mudança de Aeronave ou de número de voo e oferecer e anunciar esses serviços ao público como serviços diretos;
g. efetuar paradas intermediárias ("stopovers") em quaisquer pontos situados dentro ou fora do Território de qualquer das Partes Contratantes, incluindo coterminalização;
h. transportar tráfego em trânsito através do Território da outra Parte Contratante, sem direitos de cabotagem; e
i. combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego

sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito a transportar tráfego de outro modo admissível nos termos deste Acordo, desde que qualquer serviço operado se inicie ou termine no Território do país que tenha designado a Empresa Aérea ou Empresas Aéreas em questão.

Nota 2:

Independentemente do Quadro de Rotas, os Slots deverão ser solicitados e alocados antes da efetiva operação de voos que tenham como destino ou origem aeroportos coordenados por Slots.

Nota 3:

a. As Partes Contratantes permitirão que Empresas Aéreas Designadas de ambas as Partes Contratantes estabeleçam livremente a Capacidade a ser oferecida para serviços de passageiros e/ou mistos; e

b. A Capacidade para serviços exclusivamente cargueiros será estabelecida por acordo entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

PREAMBLE

The Federative Republic of Brazil,

and

the Kingdom of the Netherlands,
hereinafter referred to as the Contracting 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 guarantee the highest level of safety and security in international air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Federative Republic of Brazil for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective Territories;

Have agreed as follows:

CHAPTER I INTRODUCTION

ARTICLE 1: Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

   a. the term "Aeronautical Authorities" means for the Kingdom of the Netherlands, the Ministry of Infrastructure and Water Management; for the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); or, in either case, any other person or body authorized to perform any functions exercised by the said Authorities;

   b. the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean International Air Service pursuant to this Agreement and the Route Specified in the Annex to this Agreement respectively;

   c. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, as well as any amendment to the Agreement or to its Annex;

   d. the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

   e. the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;

   f. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or have been ratified by both Contracting Parties;

   g. the term "Designated Airline" means an Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

   h. the term "Stores" means items of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;

   i. the term "Tariff" means any amount, fare, rate or charge charged or to be charged by Airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including:

      i. the conditions governing the availability and applicability of a Tariff; and

ii. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage as well as any other mode(s) of transportation in connection therewith which are offered by Airlines;

j. the term "Territory" in relation to either Contracting Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

k. the term "User Charge" means a charge imposed by the competent authorities or permitted by them to be made on Airlines for the provision of appropriate airport, air navigation and/or aviation security property, facilities and/or services at the airport or within the airport system, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;

l. the term "Capacity" means the amount(s) of services provided under this 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 Specified Route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

m. the term "European Union Member State" means a state that is now or in the future a party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

n. i. References in this Agreement to nationals of the Kingdom of the Netherlands shall be understood as referring to nationals of European Union Member States;

ii. References in this Agreement to Airlines of the Kingdom of the Netherlands shall be understood as referring to Airlines designated by the Kingdom of the Netherlands;

iii. References in this Agreement to the "European Union Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

o. the term "the Netherlands" means
i. the European part of the Netherlands, and
ii. the Caribbean part of the Netherlands;

p. the term "European part of the Netherlands" means the part of the Territory of the Kingdom of the Netherlands that is geographically situated in Europe;

q. the term "Caribbean part of the Netherlands" means the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;

r. the term "residents of the Caribbean part of the Netherlands" means residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originating from the Caribbean part of the Netherlands; and

s. an Airport Slot (or "Slot") is the permission given by a coordinator to use the full range of airport infrastructure necessary to operate a planned Air Service at a coordinated airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off.

2. The applicable legislation for the European part of the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.

CHAPTER II OBJECTIVES

ARTICLE 2: Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex to this Agreement, the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party on the Routes Specified in the Annex to this Agreement:

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

a. the right to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;

b. the right to make Stops for non-traffic purposes in the Territory of the other Contracting Party; and

c. while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in the Territory of the other Contracting Party for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's Airline(s) to participate in air transportation between points in the Territory of the other Contracting Party (cabotage).

3. The Airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1(a) and 1(b), of this Article.

ARTICLE 3: Designation and Authorization

1. Either Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, an Airline or Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes and to withdraw the designation of any Airline or to substitute another Airline for one previously designated or alter such designation.

2. Upon receipt of such a notification, and of application from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Contracting Party shall, with minimum procedural delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, provided that:

a. in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the Airline is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and

ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

b. in the case an Airline is designated by the Federative Republic of Brazil:

i. the Airline is established in the Territory of the Federative Republic of Brazil and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Federative Republic of Brazil; and

ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Federative Republic of Brazil; and

iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership by the Federative Republic of Brazil and/or its nationals and/or by Member States of the Latin American Civil Aviation Commission and/or nationals of such States;

c. in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the Airline is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; and

ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands; and

iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;

d. the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 8 (Fair Competition), Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement; and

e. the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorization in accordance with paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services for which it is so designated, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

ARTICLE 4: Revocation and Suspension of Authorization

1. Either Contracting Party may temporarily or permanently withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an Airline designated by the other Contracting Party, when:

a. in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the Airline is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

b. in the case an Airline is designated by the Federative Republic of Brazil:

i. the Airline is not established in the Territory of the Federative Republic of Brazil or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Federative Republic of Brazil; or

ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Federative Republic of Brazil; or

iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, by the Federative Republic of Brazil and/or its nationals and/or Member States of the Latin American Civil Aviation Commission and/or nationals of such States;

c. in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the Airline is not established in the Caribbean part of the Netherlands or does not have a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; or

ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Netherlands; or

iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;

d. in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 8 (Fair Competition), Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement; or

e. in the event such Airline fails to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

CHAPTER III COMMERCIAL PROVISIONS

ARTICLE 5: Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs for Air Services to be established by each Designated Airline based on commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their Designated Airlines to consult other Airlines about the Tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party may, for information purposes, require notification of any Tariff charged by its own Designated Airline(s) or the Designated Airline(s) of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a Tariff charged or proposed to be charged by an Airline of the other Contracting Party.

4. If one Contracting Party believes that any Tariff is inconsistent with the considerations of this Article, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the Tariff shall take effect or continue to be in effect.

5. Without prejudice to the provisions of this Article, the Tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of the Federative Republic of Brazil for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

ARTICLE 6: Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:

   a. to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion, sale and marketing of International Air Services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill for International Air Services and/or intermodal transportation, both its own tickets and/or air waybills of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation, both online and off-line;

   b. to engage directly and, at its discretion, through its agents and/or other Airlines in the sale of Air Services and ancillary or supplemental services in the Territory of the other Contracting Party;

   c. to sell such transportation and ancillary or supplemental services 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 or services in any currency.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of Air Services and/or intermodal transportation and ancillary or supplemental services, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, 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 Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.

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

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

5. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling ("self-handling") in the Territory of the other Contracting Party, or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. This right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space or Capacity. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Netherlands, European Union law.

6. In operating or holding out the Agreed Services on the Specified Routes, any Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:

a. the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to, blocked-space, code-share and leasing arrangements with:

i. the Airline(s) of the same Contracting Party;
ii. the Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code-share;
iii. the Airline(s) of a third country; or
iv. a cargo surface transportation provider of any country,

b. the operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;

c. all marketing Airlines involved in the co-operative arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;

d. the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by

the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;

e. when holding out services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship;

f. all Airlines in such arrangements shall meet the requirements normally applied to such arrangements, such as protection and information to passengers for liability,

These provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.

Code-share arrangements and other commercial arrangements may be subject to prior approval of the appropriate authorities before implementation.

7. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of Air Services of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Service any surface transportation for passengers, baggage, cargo and mail to or from any points in the Territory of either of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations. Such passengers, baggage, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

8. The activities mentioned in this Article shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party. In case of the European part of the Netherlands, this includes applicable European Union law.

ARTICLE 7: Change of Aircraft

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform International Air Services, including under code-share arrangements with other Airlines, without any limitation as to change at any point or points on the Specified Route, in type, size or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

ARTICLE 8: Fair Competition

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the Airlines of both Contracting Parties to compete in operating the Agreed Services on the Specified Routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of International Air Services. The competition laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the Airlines within the jurisdiction of the respective Contracting Parties. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of competition law and of its effective application. They will cooperate, as appropriate and where relevant, on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective Airlines or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party and, in the case of the European part of the Netherlands, the European Commission, and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to Airline(s) providing Air Services to or from the Territories of the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 17 (Settlement of Disputes) of this Agreement.

Unfair competition

5. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the Airlines of the other Contracting Party to compete in providing Air Services.

Public subsidies and support

6. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective Airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect, in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the Airlines of the other Contracting Party to compete in providing International Air Services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computer reservation systems, Slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of International Air Services.

7. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 6 of this Article to an Airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the Airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party, within a reasonable time, financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph 6 of this Article.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs 5 and 6 of this Article, the Contracting Parties affirm that;

a. if one Contracting Party finds that an Airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraphs 5 or 6 of this Article and that this can be substantiated, the Contracting Party may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the Territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level, to discuss matters relating to the provisions of this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties;

b. if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraphs 5 or 6 of this Article, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to

suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the Airline(s) of the other Contracting Party by withholding, revoking, suspending or limiting the operating authorizations or permissions/permits, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to the provisions of this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Antitrust

10. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph 2 of this Article, and shall prohibit Airline(s):

a. in conjunction with any other Airline(s) to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect Air Services to or from that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the Airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such Airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question; or

b. to abuse a dominant position in a way which may affect Air Services to or from the Territory of that Contracting Party.

11. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 10 of this Article exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 10 of this Article, the Contracting Parties affirm that if one Contracting Party finds that an Airline suffers from an alleged violation of paragraph 10 of this Article and that this can be substantiated, the Contracting Party may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the Territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level, to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

13. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 10 of this Article, and provided the relevant competent competition authority or court

has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the Airline(s) of the other Contracting Party by withholding, revoking, suspending or limiting the operating authorizations or permissions/permits, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to the provisions of this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

CHAPTER IV FINANCIAL PROVISIONS

ARTICLE 9: User Charges

1. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed, taking into account national regulations in force.

2. User Charges imposed on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis taking into account national regulations in force.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable period; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 10: Transfer of Funds

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory, all local revenues in excess of local expenditures in the Territory of sale, of the sale of air transport and associated activities directly linked to air transport. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of Air Services and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. If any approval is required by national law, the Designated Airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency.

3. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer upon receipt of approval.

CHAPTER V REGULATORY PROVISIONS

ARTICLE 11: Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance, while within or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, while within and until and including their departure from the said Territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, while within and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline engaged in similar International Air Services over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 12: Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the European part of the Kingdom of the Netherlands, in accordance with European Union laws and regulations, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated, are at a level equal to or above the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its Territory or landing within its own Territory, certificates of competency and licences granted or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 13: Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. Where the Kingdom of the Netherlands has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that Airline.

3. If, following such consultations as referred to in paragraph 1, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.

4. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any Aircraft operated by an Airline or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party on Air Services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.

8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

9. Each Contracting Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operation of the Agreed Services.

ARTICLE 14: Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting 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, 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 any other Convention or Protocol on Aviation Security which becomes binding upon the Contracting Parties.

2. The Contracting 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, the passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in their Territory of the Contracting Parties or, in the case of the Netherlands, operators of aircraft which are established in its Territory under the European Union Treaties and have valid Operating Licenses in accordance with European Union law, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe for entry into, departure from or while within the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in the territory of that Contracting Party, including, in the case of The Kingdom of the Netherlands, European Union Law.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting 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 Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the Aeronautical Authorities), for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or limiting or imposing conditions on the authorizations of the Airline or Airlines designated by the

other Contracting Party. When justified by an emergency or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

CHAPTER VI PROCEDURAL PROVISIONS

ARTICLE 15: Flight schedules

1. The flight schedules of the Designated Airline or Airlines of one Contracting Party may be requested for approval by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for operational purposes only.

2. In that case, the flight schedules shall be communicated at least thirty (30) days prior to the beginning of the operations and shall specify, in particular, the timetables, frequency of services, types of aircraft, configurations and numbers of seats to be made available to the public. In some cases, this period of thirty (30) days may be reduced subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Both Contracting Parties shall minimize the administrative burdens of filing.

3. Any change to the approved flight schedules of a Designated Airline of one Contracting Party may be required to be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 16: Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other at any time with a view to ensuring the interpretation, application, implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amending this Agreement and/or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. This Agreement shall be amended through an exchange of diplomatic notes and the amendments shall enter into force in accordance with the provisions of Article 25 (Entry into Force) of this Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article, any amendment to the Route Schedule in the Annex to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

ARTICLE 17: Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the President is a national of the same country as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitration tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing, at the request of either Contracting Party or at its discretion, within fifteen (15) days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

8. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

9. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may withhold, revoke, suspend or

limit any rights or privileges which it has granted by virtue of this agreement to the Contracting Party in default or to the Designated Airline or Airlines in default.

ARTICLE 18: Environment

1. The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.

2. The Contracting Parties recognize the need to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impact of air transport, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

ARTICLE 19: Computer Reservation Systems

1. Computer reservation systems (hereinafter CRS) vendors operating in the Territory of one Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRS to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the Territory of the other Contracting Party, provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Contracting Party.

2. The Contracting Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Contracting Party's CRS to the other Contracting Party's market or otherwise limit competition. The Contracting Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.

3. Neither Contracting Party shall, in its Territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Contracting Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information and which are facilitating the display of comprehensive and unbiased information to consumers or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.

4. Owners and operators of CRS of one Contracting Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Contracting Party, if any, shall have the same opportunity to own CRS within the Territory of the other Contracting Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Contracting Party.

CHAPTER VII FINAL PROVISIONS

ARTICLE 20: Duration and Termination

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21: Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization by the Contracting Party in whose Territory this Agreement was signed or as agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 22: Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.

2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement, unless the provisions of this Agreement are more flexible.

3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for this Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article, and to agree upon required amendments to this Agreement.

ARTICLE 23: Applicability of the Agreement

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Territory of the European part of the Netherlands as well as to the Territory of the Caribbean part of the Netherlands.

ARTICLE 24: Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the later written notification through diplomatic channels by which the Contracting Parties have notified each other that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

2. The provisions of the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federative Republic of Brazil, signed at Brasília on 6 July 1976, shall cease to have effect, in the relations between the European part of the Kingdom of the Netherlands and the Federative Republic of Brazil, on the date of entry into force of this Agreement.

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

DONE at Brasilia, on 8th July 2019, in two original copies, in the English, Dutch and Portuguese languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL	FOR THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS
ERNESTO ARAÚJO Minister of Foreign Affairs	**CORNELIS VAN RIJ** Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary

Annex: Route Schedule

Route Schedule

a. For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
All points in the Kingdom of the Netherlands	All intermediate points	All points in the Federative Republic of Brazil	All beyond points v.v.

b. For the Designated Airline(s) of the Federative Republic of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
points in the Federative Republic of Brazil	All intermediate points	All points in the Kingdom of the Netherlands	All beyond points v.v.

Note 1:

Each Airline may on any or all flights and at its 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 Contracting Parties in any combination and in any order;
d. omit stops at any point or points;
e transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
f. serve points behind any point in its Territory with or without Change of Aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
g. make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party, including co-terminalisation;
h. carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory without cabotage rights; and
i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the country designating the Airline(s).

Note 2:

Irrespective of the Route Schedule, Airport Slots shall have to be requested and allocated prior to the actual operation of flights to and from the Slot coordinated airports.

Note 3:

a. The Contracting Parties shall allow Designated Airlines of both Contracting Parties to freely establish the Capacity to be offered for passenger and/or combination services; and

b. The Capacity for all-cargo services will be established by arrangement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

VERDRAG INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN DE FEDERATIEVE REPUBLIEK BRAZILIË EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

PREAMBULE

De Federatieve Republiek Brazilië

en

het Koninkrijk der Nederlanden,
hierna te noemen de verdragsluitende 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 de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te waarborgen;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Federatieve Republiek Brazilië ten behoeve van het instellen en exploiteren van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I Inleiding

Artikel 1
Begripsomschrijvingen

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

   a. wordt onder "luchtvaartautoriteiten" verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; wat de Federatieve Republiek 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 thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

   b. wordt onder "overeengekomen dienst" en "omschreven route" verstaan respectievelijk de internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;

   c. wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag en de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de Bijlage;

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

   e. wordt onder "verandering van luchtvaartuig" verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;

   f. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;

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

   h. wordt onder "boordproviand" verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

i. wordt onder "tarief" verstaan elk bedrag of tarief of elke prijs of heffing dat of die door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

   i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
   ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten alsmede elke andere wijze van vervoer in verband daarmee die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

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

k. wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing die door de bevoegde autoriteiten wordt opgelegd of mag worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van passende luchthaven-, luchtnavigatie- en/of luchtvaartbeveiligingseigendommen, -voorzieningen en/of -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem, met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen voor luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers en vracht;

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

m. wordt onder "lidstaat van de Europese Unie" verstaan een staat die nu of in de toekomst partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

n. i. worden verwijzingen in dit Verdrag naar onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden uitgelegd als verwijzingen naar onderdanen van lidstaten van de Europese Unie;
   ii. worden verwijzingen in dit Verdrag naar luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden uitgelegd als verwijzingen naar door het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappijen;
   iii. worden verwijzingen in dit Verdrag naar "verdragen van de Europese Unie" uitgelegd als verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

o. wordt onder "Nederland" verstaan:

   i. het Europese deel van Nederland, en
   ii. het Caribische deel van Nederland;

p. wordt onder "het Europese deel van Nederland" verstaan het deel van het Koninkrijk der Nederlanden dat geografisch in Europa is gelegen;

q. wordt onder "het Caribische deel van Nederland" verstaan de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;

r. wordt onder "inwoners van het Caribische deel van Nederland" verstaan inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland; en

s. wordt onder "luchthavenslot" (of "slot") verstaan de toestemming die door een coördinator wordt gegeven om gebruik te maken van alle luchthaveninfrastructuur die nodig is om een geplande luchtdienst op een gecoördineerde luchthaven uit te voeren op een specifieke datum en tijd ten behoeve van landen of opstijgen.

2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

HOOFDSTUK II Doelstellingen

Artikel 2
Verlening van rechten

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage bij dit Verdrag, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij op de routes omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag:

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

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

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

c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij ten behoeve van het opnemen en afzetten van het internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Niets in het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij (cabotage).

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

Artikel 3
Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes en de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken of een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij of deze aanwijzing te wijzigen.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van een aanvraag van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent elke verdragsluitende partij met een zo gering mogelijke procedurele vertraging de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij de desbetreffende exploitatievergunningen met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, mits:

a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

   i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en

   ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en

   iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;

b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Federatieve Republiek Brazilië:

   i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Federatieve Republiek Brazilië en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Federatieve Republiek Brazilië; en

ii. de Federatieve Republiek Brazilië daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en

iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Federatieve Republiek Brazilië en/of haar onderdanen en/of van lidstaten van de Latijns-Amerikaanse Commissie voor de Burgerluchtvaart en/of van onderdanen van deze staten;

c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en

ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en

iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit;

d. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 8 (Eerlijke concurrentie), artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast; en

e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de verdragsluitende partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

3. Na ontvangst van de exploitatievergunning in overeenstemming met het tweede lid van dit artikel kan (kunnen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft (naleven).

Artikel 4
Intrekking en schorsing van vergunningen

1. Elke verdragsluitende partij kan de exploitatievergunning of technische vergunningen van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdelijk of permanent weigeren, intrekken, schorsen of beperken, wanneer:

a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

   i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of

   ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of

   iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;

b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Federatieve Republiek Brazilië:

   i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Federatieve Republiek Brazilië of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Federatieve Republiek Brazilië; of

   ii. de Federatieve Republiek Brazilië niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of

   iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Federatieve Republiek Brazilië en/of haar onderdanen en/of van lidstaten van de Latijns-Amerikaanse Commissie voor de Burgerluchtvaart en/of onderdanen van deze staten;

c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

   i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; of

   ii. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of

iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit;

d. de andere verdragsluitende partij de in artikel 8 (Eerlijke concurrentie), artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen niet handhaaft en toepast; of

e. een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partij die de vergunning controleren aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere verdragsluitende partij. Tenzij anders overeengekomen door de verdragsluitende partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de verdragsluitende partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, te schorsen, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III Commerciële bepalingen

Artikel 5
Tarieven

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtdiensten vaststelt. Geen van de verdragsluitende partijen verlangt van haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen dat zij andere luchtvaartmaatschappijen raadplegen over de tarieven die zij in rekening brengen of voorstellen voor diensten waarop dit Verdrag van toepassing is.

2. Elk van de verdragsluitende partijen kan verlangen dat haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) of de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij ter informatie kennisgeeft (kennisgeven) van de in rekening te brengen tarieven.

3. Geen van de verdragsluitende partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij.

4. Indien een van de verdragsluitende partijen van mening is dat een tarief strijdig is met het bepaalde in dit artikel, kan zij verzoeken om overleg teneinde de andere verdragsluitende partij in kennis te stellen van de redenen van haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk veertien (14) dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het tarief van kracht.

5. Onverminderd de bepalingen van dit artikel is op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Federatieve Republiek Brazilië voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht het recht van de Europese Unie van toepassing.

Artikel 6
Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht:

a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering, verkoop en marketing van internationale luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven voor internationale luchtdiensten en/of intermodaal vervoer, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van elke andere luchtvaartmaatschappij) alsmede andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer, zowel online of offline;

b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij(en), via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten;

c. dit luchtvervoer en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen in de valuta van dat grondgebied of, met inachtneming van haar nationale wet- en regelgeving, in vrij omwisselbare valuta van andere landen en het staat elke persoon vrij dit vervoer of deze diensten te kopen in elke valuta.

2. Het is een (de) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij toegestaan haar (hun) in verband met het verzorgen van luchtdiensten en/of intermodaal vervoer en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere verdragsluitende partij inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling.

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

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

a. verleent elke verdragsluitende 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 verdragsluitende partijen de vereiste werkvergunningen voor personeel dat bepaalde tijdelijke taken verricht die niet langer dan negentig (90) dagen voortduren.

5. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten ("self-handling") te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze gronddiensten of een deel daarvan een concurrerende aanbieder te kiezen. Dit recht mag slechts worden beperkt door specifieke beperkingen qua beschikbare ruimte of capaciteit. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt bij de toegang tot self-handling of gronddiensten verricht door een aanbieder of aanbieders behandeld op basis van non-discriminatie. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij en in het geval van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.

6. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:

a. de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing- en leaseregelingen, met:

i. de luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;

ii. de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;

iii. de luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land; of

iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land,

b. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezit (bezitten) de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoet (voldoen) aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;

c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn;

d. de totale capaciteit luchtdiensten die geëxploiteerd worden in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

e. bij het aanbieden van luchtdiensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat;

f. alle luchtvaartmaatschappijen die aan dergelijke regelingen deelnemen dienen te voldoen aan de vereisten die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn, zoals beveiliging en het informeren van passagiers inzake aansprakelijkheid.

Deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.

Code-sharingregelingen en andere commerciële regelingen kunnen alvorens te worden ingevoerd door de desbetreffende autoriteiten worden goedgekeurd.

7. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en indirecte aanbieders van luchtdiensten van beide verdragsluitende partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationale luchtdiensten gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op het grondgebied van beide verdragsluitende partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren. Deze passagiers, bagage, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. Aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen

en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

8. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere verdragsluitende partij. Wat betreft het Europese deel van Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

Artikel 7
Verandering van luchtvaartuig

1. Op elk deel of alle delen van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen, met inbegrip van code-sharing regelingen met andere luchtvaartmaatschappijen, zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt of alle punten van de omschreven route, met dien verstande dat bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleasete uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop met andere luchtvaartmaatschappijen.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 8
Eerlijke concurrentie

1. De verdragsluitende partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijke en concurrerende omgeving en eerlijke en gelijke kansen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen om te kunnen concurreren bij het verzorgen van de overeengekomen diensten op de omschreven routes. De verdragsluitende partijen treffen derhalve alle passende maatregelen om te waarborgen dat deze doelstelling volledig wordt verwezenlijkt.

2. De verdragsluitende partijen verklaren dat vrije, eerlijke en onvervalste mededinging van belang is voor het bevorderen van de doelstellingen van dit Verdrag en merken op dat het bestaan van een veelomvattende mededingingswetgeving en van een onafhankelijke mededingingsautoriteit alsmede van de correcte en doeltreffende handhaving van hun onderscheiden mededingingswetgeving belangrijk zijn voor de doelmatige levering van internationale luchtdiensten. De mededingingswetten van elke verdragsluitende partij die

betrekking hebben op de kwesties die onder dit artikel vallen, zoals van tijd tot tijd gewijzigd, zijn van toepassing op de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen die onder de rechtsmacht van de desbetreffende verdragsluitende partijen vallen. De verdragsluitende partijen delen de doelstellingen van verenigbaarheid en convergentie van de mededingingswetgeving en van de effectieve toepassing daarvan. Zij zullen, naargelang van toepassing en waar relevant, samenwerken aan de doeltreffende toepassing van de mededingingswetgeving, onder andere door toe te staan, in overeenstemming met hun onderscheiden regels en jurisprudentie, dat hun onderscheiden luchtvaartmaatschappijen of andere onderdanen, informatie openbaar maken die betrekking heeft op maatregelen uit hoofde van de mededingingswetgeving uitgevoerd door hun mededingingsautoriteiten.

3. Het gezag en de bevoegdheden van de betreffende mededingingsautoriteiten en rechters van elke verdragsluitende partij en, in het geval van het Europese deel van Nederland, de Europese Commissie, worden door geen enkele bepaling van dit Verdrag op enigerlei wijze beïnvloed, beperkt of in het geding gebracht, en alle zaken die betrekking hebben op de handhaving van de mededingingswetgeving blijven onder de exclusieve bevoegdheid van deze autoriteiten en rechters vallen. Elke maatregel die een verdragsluitende partij ingevolge dit artikel neemt laat mogelijke maatregelen door deze autoriteiten en rechters derhalve onverlet.

4. Elke maatregel die ingevolge dit artikel wordt genomen valt onder de exclusieve verantwoordelijkheid van de verdragsluitende partijen en is uitsluitend gericht tegen de andere verdragsluitende partij en/of de luchtvaartmaatschappij(en) die luchtdiensten verzorgt (verzorgen) naar of van de grondgebieden van de verdragsluitende partijen. Op deze maatregelen is de procedure voor de regeling van geschillen in artikel 17 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag van toepassing.

Oneerlijke concurrentie

5. Elke verdragsluitende partij dient alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die nadelige gevolgen zouden hebben voor de wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in de gelegenheid worden gesteld eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtdiensten, uit te bannen

Overheidssubsidies en overheidssteun

6. Geen van de verdragsluitende partijen verstrekt overheidssubsidie of overheidssteun aan hun onderscheiden luchtvaartmaatschappijen, of staat deze toe, indien deze op ongerechtvaardigde wijze belangrijke nadelige gevolgen zou hebben voor de wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in de gelegenheid worden gesteld eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtdiensten. Dergelijke overheidssubsidie of overheidssteun kan bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend het volgende omvatten: kruissubsidiëring, compensatie voor bedrijfsverliezen, het verschaffen van kapitaal, toelagen, waarborgen, leningen of verzekeringen tegen gunstige voorwaarden, bescherming tegen faillissement, het achterwege laten van de inning van vorderingen, het afzien van een normaal rendement op de aangewende openbare middelen, fiscale tegemoetkoming of belastingvrijstelling; vergoeding van door overheden opgelegde financiële lasten; en toegang op discriminatoire of niet-commerciële basis tot luchtnavigatie- of luchthavenvoorzieningen en -diensten, brandstof, gronddiensten, beveiliging,

computerreserveringssystemen, slottoewijzing of overige daarmee samenhangende voorzieningen en diensten die nodig zijn voor de exploitatie van internationale luchtdiensten.

7. Wanneer een verdragsluitende partij overheidssubsidie of overheidssteun verleent aan een luchtvaartmaatschappij in de zin van het zesde lid van dit artikel, waarborgt zij de transparantie van een dergelijke maatregel met elk passend middel, waaronder door eventueel te verlangen dat de luchtvaartmaatschappij de subsidie of steun duidelijk en afzonderlijk in haar boekhouding vermeldt.

8. Elke verdragsluitende partij verstrekt, op verzoek van de andere verdragsluitende partij, de andere verdragsluitende partij, binnen een redelijk tijdsbestek, financiële rapporten over de entiteiten die onder de rechtsmacht van de eerste verdragsluitende partij vallen, en elke andere informatie die redelijkerwijs gevraagd kan worden door de andere verdragsluitende partij om te waarborgen dat aan de bepalingen van dit artikel wordt voldaan. Hieronder kan gedetailleerde informatie over de subsidies of steun in de zin van het zesde lid van dit artikel begrepen zijn.

9. Onverminderd enige maatregel die genomen wordt door de betreffende mededingingsautoriteit en/of rechter ter handhaving van de in het vijfde en zesde lid van dit artikel bedoelde regels, bevestigen de verdragsluitende partijen dat:

a. indien een van de verdragsluitende partijen oordeelt dat een luchtvaartmaatschappij onderworpen wordt aan discriminatoire of oneerlijke praktijken in de zin van het vijfde of het zesde lid van dit artikel en dit kan worden onderbouwd, de verdragsluitende partij schriftelijke opmerkingen bij de andere verdragsluitende partij kan indienen. Na de andere verdragsluitende partij in kennis te hebben gesteld, kan een verdragsluitende partij ook verantwoordelijke overheidsentiteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij benaderen, met inbegrip van entiteiten op centraal, regionaal, provinciaal of lokaal niveau om kwesties te bespreken die verband houden met de bepalingen van dit artikel. Een verdragsluitende partij kan bovendien verzoeken om overleg met de andere verdragsluitende partij over deze kwestie teneinde het probleem op te lossen. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de verdragsluitende partijen voldoende informatie uit die een volledig onderzoek van de door een van de verdragsluitende partijen geuite zorg mogelijk te maken.

b. indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen de kwestie door middel van overleg op te lossen binnen dertig (30) na aanvang van het overleg of het overleg niet aanvangt binnen een termijn van dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek inzake een mogelijke schending van het vijfde of zesde lid van dit artikel, de verdragsluitende partij die om overleg heeft verzocht het recht heeft de uitoefening van de in dit Verdrag omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij te schorsen door het weigeren, intrekken, schorsen of beperken van de exploitatievergunningen of een andere vergunning/vergunningen, of door de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te stellen aan de uitoefening van dergelijke rechten, of door voorwaarden op te leggen of andere maatregelen te

nemen. Maatregelen die worden genomen ingevolge de bepalingen van dit lid zijn passend, proportioneel en qua reikwijdte en duur beperkt tot hetgeen strikt genomen noodzakelijk is.

Antitrust

10. Elke verdragsluitende partij past op effectieve wijze antitrustwetten toe in overeenstemming met het tweede lid van dit artikel en verbiedt (een) luchtvaartmaatschappij(en):

a. samen met (een) andere luchtvaartmaatschappij(en) overeenkomsten aan te gaan, beslissingen te nemen of feitelijke gedragingen op elkaar af te stemmen die van invloed kunnen zijn op luchtdiensten naar of van die verdragsluitende partij en die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst. Dit verbod kan niet van toepassing worden verklaard indien dergelijke overeenkomsten, beslissingen of feitelijke gedragingen bijdragen aan de verbetering van de productie of distributie van diensten of aan verbetering van de technische of economische vooruitgang mits een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen de gebruikers ten goede komt, en zonder a. aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen beperkingen op te leggen die voor het bereiken van deze doelen niet onmisbaar zijn; b. de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken diensten de mededinging uit te schakelen; of

b. een dominante positie te misbruiken die de luchtdiensten van en naar het grondgebied van die verdragsluitende partij kunnen beïnvloeden.

11. Elke verdragsluitende partij draagt de handhaving van de in het tiende lid van dit artikel bedoelde antitrustregels uitsluitend op aan haar betreffende en onafhankelijke mededingingsautoriteit en/of de rechter.

12. Onverminderd enige maatregelen genomen door de betreffende mededingingsautoriteit en/of de rechter met het oog op de handhaving van de in het tiende lid van dit artikel bedoelde regels, bevestigen de verdragsluitende partijen dat indien een verdragsluitende partij oordeelt dat een luchtvaartmaatschappij wordt benadeeld door een vermeende schending van het tiende lid van dit artikel en dat hiervoor onderbouwing is, de verdragsluitende partij schriftelijk commentaar kan indienen bij de andere verdragsluitende partij. Na de andere verdragsluitende partij in kennis te hebben gesteld, kan een verdragsluitende partij ook verantwoordelijke overheidsentiteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij benaderen, met inbegrip van entiteiten op centraal, regionaal, provinciaal of lokaal niveau om kwesties te bespreken die verband houden met dit artikel. Een verdragsluitende partij kan bovendien verzoeken om overleg met de andere verdragsluitende partij over deze kwestie teneinde het probleem op te lossen. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de verdragsluitende partijen voldoende informatie uit die een volledig onderzoek van de door een van de verdragsluitende partijen geuite zorg mogelijk te maken.

13. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen de kwestie door middel van overleg op te lossen binnen dertig (30) na aanvang van het overleg of het overleg niet aanvangt binnen een termijn van dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek inzake een mogelijke schending van het tiende lid van dit artikel, en mits de relevante bevoegde mededingingsautoriteit of rechter een schending van de antitrustregels heeft vastgesteld, heeft de verdragsluitende partij die om overleg heeft verzocht het recht de uitoefening van de in dit Verdrag omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij te schorsen door het weigeren, intrekken, schorsen of beperken van de exploitatievergunningen of (een) andere vergunning/vergunningen, of door de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te stellen aan de uitoefening van dergelijke rechten, of door heffingen op te leggen of andere maatregelen te nemen. Maatregelen die worden genomen ingevolge de bepalingen van dit lid zijn passend, proportioneel en qua reikwijdte en duur beperkt tot hetgeen strikt genomen noodzakelijk is.

HOOFDSTUK IV Financiële bepalingen

Artikel 9
Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappij(en) van een verdragsluitende partij kunnen worden opgelegd door en/of onder toezicht van de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere verdragsluitende partij dienen juist, rechtvaardig en niet onredelijk discriminatoir te zijn en in redelijkheid en billijkheid te worden opgelegd aan de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor elke andere luchtvaartmaatschappij, rekening houdend met de van kracht zijnde nationale voorschriften.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij mogen overeenkomen met, maar niet hoger zijn dan, de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-, milieu-, luchtvaartnavigatie-, en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden efficiënt en economisch verstrekt, rekening houdend met de van kracht zijnde nationale voorschriften.

3. Elke verdragsluitende partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappij(en) die gebruik maakt of gebruik maken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappij(en) aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de grondbeginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke verdragsluitende partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers in staat zijn hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

4. Geen van de verdragsluitende partijen wordt geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij: (i) zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere verdragsluitende partij binnen een redelijke termijn te toetsen; of (ii) na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen te treffen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 10
Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft/hebben het recht het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de op het grondgebied van verkoop verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtvervoer en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvervoer over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. Indien de nationale wetgeving toestemming vereist, verkrijgt/verkrijgen de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, in elke valuta, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke valuta.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft/hebben het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

HOOFDSTUK V Bepalingen betreffende regelgeving

Artikel 11
Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op, het verblijf 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 terwijl deze op haar grondgebied verblijven, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij nageleefd zodra een luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt, er verblijft en totdat een luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.

2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine, worden nageleefd door of namens bemanningen of passagiers en/of vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende zodra deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij binnenkomen, er verblijven en totdat deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij hebben verlaten.

3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve in het kader van de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

4. Geen van de verdragsluitende partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten verricht ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 12
Erkenning van bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij, met inbegrip van, in het geval van het Europese deel van het Koninkrijk der Nederlanden, de wet- en regelgeving van de Europese Unie en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de vereisten voor de afgifte of geldigverklaring van deze bewijzen of vergunningen altijd ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago van vastgestelde minimumeisen.

2. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere verdragsluitende partij verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven of landingen op haar grondgebied.

Artikel 13
Veiligheid

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien het Koninkrijk der Nederlanden een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, zijn de rechten van de andere verdragsluitende partij uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

3. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg, zoals bedoeld in het eerste lid, oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.

4. Niettegenstaande de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd op luchtdiensten naar of van het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

5. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of

b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden bijgehouden en vastgelegd,

staat het de verdragsluitende partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke de bewijzen of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

6. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een luchtvaartuig in overeenstemming met het vierde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vijfde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

7. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde verdragsluitende partij concludeert, naar aanleiding van een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

8. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het derde of zevende lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

9. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) worden voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en elke andere dienst die nodig is voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

Artikel 14
Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichtingen jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaken van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de verdragsluitende 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 's-Gravenhage 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 daarbij tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, 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 beveiliging van de burgerluchtvaart dat voor de verdragsluitende partijen bindend wordt.

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

3. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. De verdragsluitende partijen verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of daar permanent zijn gevestigd of, in het geval van Nederland, exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied zijn gevestigd overeenkomstig de Verdragen van de Europese Unie en beschikken over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat zij, bij binnenkomst op, vertrek uit of tijdens verblijf op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met de van kracht zijnde wetgeving van die verdragsluitende partij en in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.

4. Elke verdragsluitende 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 de beveiliging van de luchtvaart die door de andere verdragsluitende partij worden vereist voor binnenkomst op, vertrek uit en verblijf op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij in acht nemen. Elke verdragsluitende 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 verdragsluitende partij neemt tevens elk verzoek van de andere verdragsluitende partij 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 passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartnavigatievoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de verdragsluitende 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 verdragsluitende partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving (of binnen een kortere termijn die de luchtvaartautoriteiten kunnen overeenkomen), haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij onderzoek te laten doen naar de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende 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 verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om overleg. Dergelijk overleg vangt aan binnen

vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de verdragsluitende 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 beperken of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de vergunningen van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die door de andere verdragsluitende 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 eerstgenoemde verdragsluitende partij te allen tijde tussentijdse maatregelen nemen.

HOOFDSTUK VI Procedurele bepalingen

Artikel 15
Vluchtschema's

1. De vluchtschema's van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij kunnen uitsluitend voor operationele doeleinden ter goedkeuring worden opgevraagd door de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij.

2. In dat geval worden de vluchtschema's ten minste dertig (30) dagen voor het begin van de exploitatie toegezonden onder vermelding van, in het bijzonder, de dienstregeling, frequentie van diensten, typen luchtvaartuigen, configuratie en aantallen stoelen dat aan het publiek beschikbaar wordt gesteld. In sommige gevallen kan dit tijdvak van dertig (30) dagen worden verminderd indien de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen hierover overeenstemming bereiken. Beide verdragsluitende partijen beperken de administratieve belasting tot een minimum.

3. De ene verdragsluitende partij kan verlangen dat veranderingen van de goedgekeurde vluchtschema's van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij aan haar luchtvaartautoriteiten ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 16
Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen te allen tijde met elkaar overleg plegen teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en geïmplementeerd en naar tevredenheid worden uitgelegd en nageleefd.

2. Elke verdragsluitende partij kan om overleg verzoeken met het oog op wijziging van dit Verdrag en/of van de Bijlage daarbij. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek door de andere verdragsluitende partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.

3. Dit Verdrag wordt bij diplomatieke notawisseling gewijzigd en de wijzigingen treden in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 25 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

4. Niettegenstaande de bepalingen van het derde lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de routetabel in de bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd, en treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde bijlage.

Artikel 17
Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de verdragsluitende partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de verdragsluitende partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van bilaterale onderhandelingen.

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kan het geschil op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de verdragsluitende partijen. Elk van de verdragsluitende partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht; over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de verdragsluitende partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen. Indien de President onderdaan is van hetzelfde land als dat van een van de partijen, dient de Vicepresident met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten.

3. Tenzij anders overeengekomen, bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn rechtsmacht in overeenstemming met dit Verdrag en stelt het zijn eigen procedure vast. Op initiatief van het scheidsgerecht of op verzoek van een van de partijen dient uiterlijk vijftien (15) dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht een bespreking plaats te vinden teneinde vast te stellen welke kwesties precies aan arbitrage worden onderworpen en welke concrete procedures worden gevolgd.

4. Tenzij anderszins door de verdragsluitende partijen overeengekomen of door het scheidsgerecht voorgeschreven brengt elke verdragsluitende partij verslag uit binnen vijfenveertig (45) dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht. De antwoorden dienen uiterlijk 60 dagen daarna te worden ontvangen. Het scheidsgerecht houdt een zitting op verzoek van een van de verdragsluitende partijen of op eigen initiatief binnen vijftien (15) dagen na afloop van de termijn voor de ontvangst van de antwoorden.

5. Het scheidsgerecht zal trachten schriftelijk uitspraak te doen binnen 30 dagen na het afsluiten van de zitting, of indien geen zitting wordt gehouden, na het indienen van de twee antwoorden. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht is doorslaggevend.

6. Binnen vijftien (15) dagen na het bekend maken van de uitspraak kunnen de verdragsluitende partijen verzoeken om een toelichting daarop en elke eventuele toelichting dient binnen vijftien (15) dagen na dat verzoek te worden gegeven.

7. De uitspraak van het scheidsgerecht is bindend voor de verdragsluitende partijen.

8. De kosten van het scheidsgerecht worden door de verdragsluitende partijen gelijkelijk gedeeld.

9. Indien en zo lang een van de verdragsluitende partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het derde lid van dit artikel genomen beslissing, kan de andere verdragsluitende partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend aan de in gebreke blijvende partij, luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen weigeren, intrekken, schorsen of beperken.

Artikel 18
Milieu

1. De verdragsluitende partijen onderschrijven de noodzaak van bescherming van het milieu door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen.

2. De verdragsluitende partijen erkennen de noodzaak passende maatregelen te nemen teneinde milieugevolgen van luchtvervoer te voorkomen of anderszins aan te pakken, mits deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht.

Artikel 19
Geautomatiseerde boekingssystemen (GBS)

1. Verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen (hierna GBS) die werkzaam zijn op het grondgebied van de ene verdragsluitende partij hebben het recht hun GBS naar het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te brengen, deze daar te onderhouden en vrijelijk beschikbaar te stellen aan reisbureaus of reisorganisaties die zich voornamelijk bezighouden met reisgerelateerde producten, mits de GBS voldoen aan de relevante vereisten in de regelgeving van de andere verdragsluitende partij.

2. De verdragsluitende partijen verklaren elke bestaande eis die vrije toegang voor de GBS van een verdragsluitende partij tot de markt van de andere verdragsluitende partij belemmert of die anderszins de concurrentie beperkt nietig. De verdragsluitende partijen onthouden zich in de toekomst van het aannemen van dergelijke eisen.

3. Geen van de verdragsluitende partijen legt op haar grondgebied eisen op aan de GBS-verkopers van de andere verdragsluitende partij, of staat toe dat deze worden opgelegd, met betrekking tot GBS-displays die anders zijn dan die worden gesteld aan haar eigen GBS-verkopers of enige andere GBS op haar markt. Geen van de verdragsluitende partijen verhindert het afsluiten van overeenkomsten tussen GBS-verkopers, hun leveranciers en hun abonnees die betrekking hebben op het uitwisselen van informatie over reizen en die het tonen van uitgebreide en objectieve informatie voor consumenten of het voldoen aan de vereisten in de regelgeving op neutrale displays vergemakkelijken.

4. Eigenaren en exploitanten van GBS van de ene verdragsluitende partij die voldoen aan de eventuele relevante vereisten in de regelgeving van de andere verdragsluitende partij, hebben dezelfde mogelijkheden om GBS op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij te bezitten als de eigenaren en exploitanten van enig ander GBS dat op de markt van die andere verdragsluitende partij wordt gebruikt.

HOOFDSTUK VII Slotbepalingen

Artikel 20
Duur en beëindiging

1. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21
Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaarorganisatie

Dit Verdrag en alle wijzigingen ervan worden na ondertekening geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door de verdragsluitende partij op wier grondgebied dit Verdrag is ondertekend of zoals door de verdragsluitende partijen overeengekomen wordt.

Artikel 22
Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.

2. Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst of multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat multilaterale verdrag of die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag, tenzij de bepalingen van dit Verdrag flexibeler zijn.

3. De verdragsluitende partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor dit Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

Artikel 23
Toepasselijkheid van dit verdrag

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag van toepassing op het grondgebied van het Europese deel van Nederland alsmede op het grondgebied van het Caribische deel van Nederland.

Artikel 24
Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarmee de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

2. De bepalingen van de Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië, ondertekend te Brasilia op 6 juli 1976, houden, in de betrekkingen tussen het Europese deel van het Koninkrijk der Nederlanden en de Federatieve Republiek Brazilië, op van toepassing te zijn op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag

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

GEDAAN te op in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Engelse, de Nederlandse en de Portugese taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. Ingeval de teksten verschillend kunnen worden uitgelegd, is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE FEDERATIEVE REPUBLIEK BRAZILIË	VOOR HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
ERNESTO ARAÚJO	CORNELIS VAN RIJ

Bijlage: Routetabel

Routetabel

a. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:

Punten van herkomst	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Alle punten in het Koninkrijk der Nederlanden	Alle tussenliggende punten	Alle punten in de Federatieve Republiek Brazilië	Alle verder gelegen punten en vice versa

b. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Federatieve Republiek Brazilië:

Punten van herkomst	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Alle punten in de Federatieve Republiek Brazilië	Alle tussenliggende punten	Alle punten in het Koninkrijk der Nederlanden	Alle verder gelegen punten en vice versa

Noot 1:

Elke luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
c. elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
d. landingen op een of meer punten overslaan;
e. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
f. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en met deze diensten adverteren en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
g. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, met inbegrip van co-terminalisation;
h. verkeer in transit verrichten via het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zonder cabotagerechten; en
i. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig,

zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer te verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Noot 2:

Ongeacht de routetabel dienen luchthavenslots te worden aangevraagd en toegewezen voordat wordt begonnen met de daadwerkelijke exploitatie van vluchten naar en van luchthavens met slotcoördinatie.

Noot 3:

a. De verdragsluitende partijen staan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen toe om vrijelijk de capaciteit vast te stellen die wordt aangeboden voor passagiers- en/of combinatiediensten; en

b. De capaciteit voor vrachtdiensten wordt vastgesteld in een overeenkomst tussen de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen.