ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL 855 **(41)**

ORIGEM : 855 - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
PROCED. : DISTRITO FEDERAL
RELATOR : MIN. ALEXANDRE DE MORAES
REQTE.(S) : GOVERNADOR DO ESTADO DE GOIÁS
PROC.(A/S)(ES) : PROCURADOR-GERAL DO ESTADO DE GOIÁS
INTDO.(A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S) : CONGRESSO NACIONAL
ADV.(A/S) : ADVOGADO-GERAL DO SENADO FEDERAL
ADV.(A/S) : ANDERSON DE OLIVEIRA NORONHA (23731/DF)
ADV.(A/S) : HUGO SOUTO KALIL (29179/DF)
ADV.(A/S) : FERNANDO CESAR DE SOUZA CUNHA (40645/BA, 31546/DF)
ADV.(A/S) : THOMAZ HENRIQUE GOMMA DE AZEVEDO (18121/DF)

Decisão: Após o voto do Ministro Alexandre de Moraes (Relator), que julgava improcedente o pedido formulado na arguição de descumprimento de preceito fundamental, para declarar a constitucionalidade do art. 8º da Lei Complementar 173/2020, pediu vista dos autos o Ministro Roberto Barroso. Plenário, Sessão Virtual de 17.9.2021 a 24.9.2021.

Acórdãos

ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL 663 **(42)**

ORIGEM : 663 - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
PROCED. : DISTRITO FEDERAL
RELATOR : MIN. ALEXANDRE DE MORAES
REQTE.(S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S) : CÂMARA DOS DEPUTADOS
PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S) : SENADO FEDERAL
PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS - FIEMG
ADV.(A/S) : TIAGO GOMES DE CARVALHO PINTO (71905/MG) E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE. : PARTIDO DOS TRABALHADORES - (PT)
ADV.(A/S) : EUGÊNIO JOSÉ GUILHERME DE ARAGÃO (DF004935/) E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE. : GRUPO DE PESQUIS CONSTITUIÇÃO E DEMOCRACIA: DIREITOS DEVERES E RESPONSABILIDADE NOS SISTEMAS, FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
ADV.(A/S) : AMYR MUSSA DIB (6883/AM, 181775/RJ)
AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO DIREITOS HUMANOS EM REDE - CONECTAS DIREITOS HUMANOS
ADV.(A/S) : MARCOS ROBERTO FUCHS (101663/SP) E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE. : INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL - ISA
ADV.(A/S) : JULIANA DE PAULA BATISTA (60748/DF) E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE. : INSTITUTO DE DEFESA DO DIREITO DE DEFESA - MÁRCIO THOMAZ BASTOS (IDDD)
ADV.(A/S) : ELAINE ANGEL E OUTRO(S) (SP130664/)
AM. CURIAE. : INSTITUTO ALANA
ADV.(A/S) : PEDRO AFFONSO DUARTE HARTUNG (329833/SP) E OUTRO(A/S)
ADV.(A/S) : ANA CLAUDIA CIFALI (80390/RS)

Decisão: O Tribunal, por maioria, confirmou a medida cautelar referendada pelo Plenário e julgou parcialmente procedentes as presentes Arguições de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF 661 e ADPF 663), para conferir interpretação conforme aos atos impugnados, delimitando que, durante a emergência em Saúde Pública de importância nacional e o estado de calamidade pública decorrente da COVID-19, as medidas provisórias sejam instruídas perante o Plenário da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, ficando, excepcionalmente, autorizada a emissão de parecer, em substituição à Comissão Mista, por parlamentar de cada uma das Casas designado na forma regimental; bem como, em deliberação nos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, operando por sessão remota, as emendas e requerimentos de destaque possam ser apresentados à Mesa, na forma e prazo definidos para funcionamento do Sistema de Deliberação Remota (SDR) em cada Casa, sem prejuízo da possibilidade de as Casas Legislativas regulamentarem a complementação desse procedimento legislativo regimental, nos termos do voto do Relator, vencidos os Ministros Edson Fachin, Cármen Lúcia e Rosa Weber. Falou, pelo amicus curiae Associação Direitos Humanos em Rede - Conectas Direitos Humanos, o Dr. Gabriel de Carvalho Sampaio. Plenário, Sessão Virtual de 27.8.2021 a 3.9.2021.

Ementa: CONSTITUCIONAL. ATOS DAS MESAS DIRETORAS DO SENADO FEDERAL E DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. FUNCIONAMENTO PARLAMENTAR DURANTE A EMERGÊNCIA DE SAÚDE PÚBLICA. PANDEMIA COVID-19. PROCESSO LEGISLATIVO E SISTEMA DE DELIBERAÇÃO REMOTA. ALEGAÇÃO DE PREJUÍZO AO TRÂMITE DE MEDIDAS PROVISÓRIAS. DEVIDO PROCESSO LEGISLATIVO E SEPARAÇÃO DOS PODERES. RAZOABILIDADE DA APRECIAÇÃO DAS MEDIDAS PROVISÓRIAS DIRETAMENTE NO PLENÁRIO DAS CASAS. INTERPRETAÇÃO CONFORME. ARGUIÇÕES PARCIALMENTE PROCEDENTES.

1. O controle legislativo sobre medidas provisórias editadas pelo Presidente da República é tão importante para o equilíbrio entre os poderes da República que a Constituição Federal estabeleceu uma única hipótese excepcional de suspensão do prazo decadencial de 120 (cento e vinte) dias, durante o recesso do Congresso Nacional (CF, § 4º, art. 62).

2. As alterações no funcionamento regimental das Casas Legislativas, em virtude da pandemia da COVID-19, não caracterizam recesso parlamentar, pois o Congresso Nacional continuará a funcionar e exercer todas as suas competências constitucionais.

3. A Constituição Federal consagrou, juntamente com a necessidade de atuação harmônica do Legislativo, do Executivo e do Judiciário, o respeito ao princípio da eficiência, como aquele que impõe a todos os poderes de Estado e a seus agentes a persecução do bem comum, por meio do exercício de suas competências de forma imparcial, neutra, transparente, participativa, eficaz, sem burocracia e sempre em busca da qualidade, primando pela adoção dos critérios constitucionais, legais e morais necessários para a maior rentabilidade social de suas atividades.

4. Mostra-se razoável, em tempos de estado de emergência decretado em face de grave pandemia, a possibilidade de o Congresso Nacional, temporariamente, estabelecer a apresentação de parecer sobre as medidas provisórias diretamente em Plenário, por parlamentar designado na forma regimental, em virtude da impossibilidade momentânea de atuação da comissão mista.

5. Medida Cautelar confirmada e ADPFs julgadas parcialmente procedentes para conferir interpretação conforme aos atos impugnados, delimitando que, durante a emergência em Saúde Pública de importância nacional e o estado de calamidade pública decorrente da COVID-19, as medidas provisórias sejam instruídas perante o Plenário da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, ficando, excepcionalmente, autorizada a emissão de parecer, em substituição à Comissão Mista, por parlamentar de cada uma das Casas designado na forma regimental; bem como, em deliberação nos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, operando por sessão remota, as emendas e requerimentos de destaque possam ser apresentados à Mesa, na forma e prazo definidos para funcionamento do Sistema de Deliberação Remota (SDR) em cada Casa, sem prejuízo da possibilidade de as Casas Legislativas regulamentarem a complementação desse procedimento legislativo regimental.

Secretaria Judiciária
PATRÍCIA PEREIRA DE MOURA MARTINS
Secretária

Atos do Poder Legislativo

LEI COMPLEMENTAR Nº 184, DE 29 DE SETEMBRO DE 2021

Altera a Lei Complementar nº 64, de 18 de maio de 1990, para excluir da incidência de inelegibilidade responsáveis que tenham tido contas julgadas irregulares sem imputação de débito e com condenação exclusiva ao pagamento de multa.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Esta Lei Complementar altera a Lei Complementar nº 64, de 18 de maio de 1990, para excluir da incidência de inelegibilidade prevista na alínea "g" do inciso I do **caput** do art. 1º da referida Lei os responsáveis que tenham tido suas contas julgadas irregulares sem imputação de débito e com condenação exclusiva ao pagamento de multa.

Art. 2º O art. 1º da Lei Complementar nº 64, de 18 de maio de 1990, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º-A:

"Art. 1º .....
.....

§ 4º-A. A inelegibilidade prevista na alínea "g" do inciso I do **caput** deste artigo não se aplica aos responsáveis que tenham tido suas contas julgadas irregulares sem imputação de débito e sancionados exclusivamente com o pagamento de multa.
....." (NR)

Art. 3º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de setembro de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Anderson Gustavo Torres
Wagner de Campos Rosário

Atos do Poder Executivo

DECRETO Nº 10.824, DE 29 DE SETEMBRO DE 2021

Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos sobre Serviços Aéreos, firmado em Brasília, em 8 de julho de 2019.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que o Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos sobre Serviços Aéreos foi firmado em Brasília, em 8 de julho de 2019;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 21, de 12 de maio de 2021; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 1º de julho de 2021, nos termos de seu Artigo 24;

D E C R E T A :

Art. 1º Fica promulgado o Acordo entre a República Federativa do Brasil e o Reino dos Países Baixos sobre Serviços Aéreos, firmado em Brasília, em 8 de julho de 2019, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do **caput** do art. 49 da Constituição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de setembro de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Carlos Alberto Franco França

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 com as 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

_____

ERNESTO ARAÚJO
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO REINO DOS PAÍSES BAIXOS

_____

CORNELIS VAN RIJ
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.