ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS, COM RELAÇÃO A CURAÇAO, REFERENTE A TRANSPORTE AÉREO ENTRE BRASIL E CURAÇAO

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Reino dos Países Baixos, com relação a Curaçao,
(doravante denominados "as Partes")

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional e regional;

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário:

1. O termo "Parte" significa o Reino dos Países Baixos, com relação a Curaçao, ou a República Federativa do Brasil, conforme o caso.

2. O termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e no caso de Curaçao, o Ministério de Tráfego, Transporte e Planejamento Urbano de Curaçao, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

3. O termo "Acordo" significa este Acordo, seu anexo, e quaisquer emendas decorrentes;

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

5. O termo "transporte aéreo" significa o transporte público remunerado, feito por aeronaves, de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

6. O termo "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui:

a) qualquer emenda adotada de Acordo com o Artigo 94(a) da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes; e

b) quaisquer Anexo ou emenda a estes adotados de acordo com o Artigo 90 da Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

7. O termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 4 (Designação e Autorização) deste Acordo;

8. O termo "custo total" significa o custo em fornecer o serviço, acrescido de encargos administrativos razoáveis;

9. O termo "nacional", no caso do Brasil, significa nacionais do Brasil, e no caso de Curaçao, nacionais do Reino dos Países Baixos que sejam residentes permanentes de Curaçao;

10. O termo "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam tal preço, tarifa ou encargo;

11. O termo "escala para fins não comerciais" significa um pouso cujo objetivo não seja embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou mala postal no transporte aéreo;

12. O termo "território" significa, para cada Parte, suas áreas terrestres, águas internas e mar territorial, conforme determinados pela legislação internacional, incluindo o espaço aéreo sobrejacente a essas áreas;

13. O termo "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados;

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concederá à outra Parte os seguintes direitos para a realização de transporte aéreo por empresas aéreas designadas da outra Parte:

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

b) o direito de fazer escalas para fins não comerciais em seu território;

c) o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

2. As empresas aéreas de cada Parte, mesmo que não as designadas com base no Artigo 4 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 1 deste Artigo.

3. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma ou várias empresas aéreas de uma Parte do direito de embarcar passageiros, bagagem, carga ou mala postal no território da outra Parte, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território dessa outra Parte.

Artigo 3
Mudança de Aeronave

1. Cada empresa aérea designada poderá, à sua escolha, em qualquer ou em todos os seus voos no âmbito dos serviços acordados, trocar de aeronave no território da outra Parte ou em qualquer ponto ao longo das rotas especificadas, desde que:

a) a aeronave utilizada além do ponto de troca esteja programada para coincidir com a aeronave que chega ou parte, conforme o caso;

b) no caso de troca de aeronave no território da outra Parte, e quando mais de uma aeronave for operada além do ponto de troca, não mais do que uma aeronave poderá ser de igual tamanho e nenhuma poderá ser maior do que aquela utilizada no trecho em terceira e quarta liberdades.

2. Nas operações com troca de aeronaves, uma empresa aérea designada poderá utilizar seu próprio equipamento e, sujeito à regulamentação nacional, equipamento arrendado, e poderá operar com base em acordos comerciais com outra empresa aérea.

3. Uma empresa aérea designada poderá utilizar os mesmos ou diferentes números de voos nos trechos de suas operações com troca de aeronave.

Artigo 4
Designação e Autorização

1. Os Governos da República Federativa do Brasil e do Reino dos Países Baixos, com relação a Curaçao, terão o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para realizar transporte aéreo entre e além de seus territórios em conformidade com este Acordo e de revogar ou alterar tais designações. Tais notificações serão transmitidas à outra Parte por escrito, por via diplomática.

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

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

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

c) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições estabelecidas pelas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional da Parte que recebe o pedido de operação; e

d) o Governo que designa a empresa aérea mantenha e administre os padrões estabelecidos no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação).

3. Ao receber tal designação e pedido de operação da empresa aérea designada, na forma e modo prescritos, as autoridades aeronáuticas deverão, sem demora indevida, conceder as autorizações apropriadas, desde que a empresa aérea designada cumpra os requisitos do parágrafo 2 deste Artigo.

Artigo 5
Revogação de Autorização

1. Cada Parte poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações operacionais de uma empresa aérea designada pela outra Parte nos casos em que:

a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea esteja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

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

c) a empresa aérea não cumpra as leis e regulamentos estabelecidos no Artigo 6 (Aplicação de Leis) deste Acordo; ou

d) a outra Parte não mantenha e administre os padrões estabelecidos no Artigo 7 (Segurança Operacional); ou

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

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir novas infrações ao parágrafo 1 deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo somente serão exercidos após a realização de consulta com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes de negar, revogar, limitar ou impor condições às autorizações de operação de empresas aéreas da outra Parte conforme disposto no Artigo 8 (Segurança da Aviação).

Artigo 6
Aplicação de Leis

1. Ao entrar, permanecer ou sair do território de uma Parte, as empresas aéreas da outra Parte deverão cumprir as leis e regulamentos daquela Parte referentes à operação e navegação de aeronaves.

2. Ao entrar, permanecer ou sair do território de uma Parte, as leis e regulamentos desta Parte referentes à admissão ou à partida de seu território de passageiros, tripulantes ou carga em aeronave (incluindo regulamentos referentes à entrada, liberação, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena ou, no caso de mala postal, regulamentos postais) deverão ser cumpridos por, ou em nome de, tais passageiros, tripulantes ou carga das empresas aéreas da outra Parte.

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

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

Artigo 7
Segurança Operacional

1. Cada Parte reconhecerá como válidos, para a operação do transporte aéreo estabelecido neste Acordo, certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou convalidados pela outra Parte e ainda em vigor, desde que os requisitos para tais certificados ou licenças sejam no mínimo iguais aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa

ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte poderá pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

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

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

5. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 4 que sejam pelo menos iguais aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para cumprir estes requisitos mínimos, e a outra Parte deverá tomar as medidas corretivas dentro de um prazo acordado. Cada Parte reserva-se o direito de negar, revogar, ou limitar a autorização de operações de empresas aéreas designadas pela outra Parte, caso esta não tome as medidas apropriadas em um prazo razoável.

6. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que estiver em serviço com destino ou com origem no território de outra Parte poderá, quando se encontrar no território da outra Parte, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

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

8. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 7 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

9. Com referência ao parágrafo 5 acima, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Esta autoridade também será notificada após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8
Segurança da Aviação

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

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

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

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

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas

de segurança que estão sendo aplicadas, ou que se planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo confidencial específico.

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

Artigo 9
Oportunidades Comerciais

1. As empresas aéreas de cada Parte terão o direito de estabelecer escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora, no território da outra Parte para a venda e comercialização de transporte aéreo.

2. As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte relativos a entrada no país, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes, e o pessoal comercial, técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação do transporte aéreo.

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

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

a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 2 deste Artigo; e

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

5. Cada empresa aérea designada terá o direito de realizar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte ou, à sua opção, ter tais serviços prestados, no todo ou em parte, por agentes selecionados dentre concorrentes. Tais direitos estarão sujeitos apenas a restrições físicas resultantes de considerações sobre segurança operacional do aeroporto. Onde tais considerações impeçam o próprio serviço de apoio em solo, estes serviços devem estar

disponíveis em iguais condições a todas as empresas aéreas; encargos deverão ser baseados nos custos dos serviços prestados; e tais serviços deverão ser comparáveis em tipo e qualidade aos seus próprios serviços.

6. Qualquer empresa aérea de cada Parte poderá proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte diretamente ou, a critério da empresa aérea, por meio de seus agentes. Cada empresa aérea terá o direito de vender esse transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente conversíveis.

7. Cada empresa aérea terá o direito de converter e remeter a seu país, a pedido, receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades diretamente relacionadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas. Conversão e remessa serão prontamente autorizadas, sem restrições ou impostos, à taxa de câmbio aplicável às transações e remessas correntes no dia em que a empresa tenha feito o pedido inicial para a remessa.

8. As empresas aéreas de cada Parte serão autorizadas a pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte em moeda local. A seu critério, as empresas aéreas de cada Parte poderão pagar por estas despesas no território da outra Parte em moeda livremente conversível, de acordo com a regulamentação cambial local.

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

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

11. Ao oferecer ou explorar os serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, tais como bloqueio de espaço, compartilhamento de código, "joint ventures" ou acordos de arrendamento, com:

a) uma empresa ou empresas aéreas de qualquer das Partes; e

b) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país, desde que este terceiro país autorize ou permita acordos similares entre empresas aéreas da outra Parte e outras empresa em serviços provenientes, destinados ou via tal terceiro país;

c) desde que todas as empresas aéreas em tais acordos (1) detenham as autorizações apropriadas e (2) cumpram os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

Artigo 10
Tarifas Aeronáuticas

1. As tarifas aeronáuticas impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte às empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não discriminatórias e repartidas equitativamente entre as categorias de usuários. Em qualquer caso, quaisquer tarifas aeronáuticas serão aplicadas às empresas aéreas da outra Parte em termos não menos favoráveis do que as

condições mais favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa aérea no momento de sua aplicação.

2. As tarifas aeronáuticas impostas às empresas aéreas da outra Parte poderão refletir, sem exceder, o custo total para as autoridades ou órgãos competentes decorrentes do fornecimento de instalações e serviços apropriados de aeroportos, ambiente aeroportuário, navegação aérea e segurança da aviação nos aeroportos ou no sistema aeroportuário. Esse custo total poderá incluir um retorno razoável sobre os ativos, após a depreciação. Instalações e serviços pelos quais as tarifas são cobradas serão fornecidos em bases eficientes e econômicas.

3. Cada Parte encorajará a realização de consultas entre as autoridades ou órgãos competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam as instalações e serviços, e promoverá a troca de informações necessárias entre as autoridades ou órgãos competentes e as empresas aéreas, de modo a permitir uma análise precisa da razoabilidade das tarifas, de acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte encorajará as autoridades competentes a avisar aos usuários, com razoável antecedência, sobre qualquer proposta de alteração das tarifas aeronáuticas, de modo a permitir que os usuários expressem suas opiniões antes que as alterações sejam feitas.

4. Nenhuma das Partes estará sujeita aos procedimentos de solução de controvérsias previstos no Artigo 19 (Solução de Controvérsias) sob alegação de descumprimento das disposições deste Artigo, a menos que (1) não proceda à revisão da tarifa ou prática que seja objeto de denúncia pela outra Parte dentro de um período razoável de tempo; ou (2) após tal revisão não tome todas as medidas a seu alcance para corrigir qualquer tarifa ou prática que não seja consistente com este Artigo.

Artigo 11
Concorrência

1. As Partes deverão informar uma à outra sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações das mesmas, bem como sobre quaisquer objetivos específicos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

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

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

Artigo 12
Capacidade

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

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

Artigo 13
Preços

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

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

Artigo 14
Direitos Alfandegários

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

2. No que diz respeito a equipamento regular, peças sobressalentes, suprimentos de combustíveis e lubrificantes e provisões de bordo introduzidos no território de uma Parte por ou em nome de uma empresa aérea designada da outra Parte, ou levados a bordo da aeronave operada por tal empresa aérea designada, destinados somente ao uso a bordo da aeronave durante a operação de serviços internacionais, não serão aplicados impostos ou taxas, incluindo direitos alfandegários e taxas de inspeção impostas no território da primeira Parte, mesmo quando estas provisões forem utilizadas nos trechos da viagem realizados sobre o território da Parte onde foram embarcadas. Os artigos acima referidos podem ser requisitados para que sejam colocados sob supervisão e controle alfandegários. As disposições deste parágrafo não podem ser interpretadas de tal modo que uma Parte possa ficar sujeita à obrigação de reembolsar os direitos alfandegários que já tenham sido cobrados sobre os itens referidos no artigo acima mencionado.

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

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

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

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados; sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

4. O equipamento de bordo de uso regular, peças sobressalentes, suprimento de combustíveis e lubrificantes e provisões de bordo, mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias daquela Parte, que poderá exigir que tais itens sejam colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 15
Impostos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea.

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo as duas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Artigo 16
Estatísticas

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

Artigo 17
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos quarenta e cinco (45)

dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar no âmbito dos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos quinze (15) dias antes da operação de tais voos.

Artigo 18
Consultas e Emendas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou aplicação deste Acordo ou de seu Anexo. Tais consultas terão início com a maior brevidade possível, no mais tardar sessenta (60) dias após a data em que a outra Parte receba o pedido, salvo acordo em contrário.

2. Qualquer emenda ao presente Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor na data em que as Partes se tenham informado mutuamente por escrito sobre a conclusão de seus respectivos requisitos constitucionais.

Artigo 19
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, exceto aquelas que possam surgir sob os Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

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

Artigo 20
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, as disposições de tal acordo prevalecerão. Poderão ser realizadas consultas, em conformidade com o Artigo 18 (Consultas e Emendas) deste Acordo, com vistas a determinar em que medida este Acordo é afetado pelas disposições do acordo multilateral.

Artigo 21
Denúncia

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, de sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional.

2. O Acordo expirará um (1) ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que a notificação de denúncia seja retirada por acordo entre as Partes antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 22
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 23
Entrada em Vigor

1. Cada uma das Partes deverá notificar à outra Parte por escrito e por via diplomática, sobre a conclusão de seus procedimentos internos necessários para a entrada em vigor deste Acordo.

2. O Acordo entrará em vigor sessenta (60) dias após a data de recebimento da última notificação.

3. No que diz respeito ao Reino dos Países Baixos, este Acordo se aplica apenas a Curaçao.

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

Feito em Brasília, no dia 3 do mês de dezembro, do ano de 2013, em duplicata, em Português, Holandês e Inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Caso haja qualquer divergência de interpretação deste Acordo, a versão em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

PELO REINO DOS PAÍSES BAIXOS COM RELAÇÃO A CURAÇAO

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

1. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da República Federativa do Brasil:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Pontos em Curaçao	Quaisquer pontos

2. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de Curaçao:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Pontos em Curaçao	Quaisquer pontos	Pontos no Brasil	Quaisquer pontos

3. Na exploração de um serviço acordado em uma rota específica, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em qualquer ou em todos os voos, a seu critério:

a) operar em qualquer ou em ambas as direções;
b) combinar diferentes números de voos na operação de uma aeronave;
c) omitir escalas em quaisquer pontos, desde que tais serviços se iniciem ou terminem em um ponto do território da Parte que designou a empresa aérea;
d) transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para quaisquer outras aeronaves sua em quaisquer pontos das rotas;
e) exercer direitos de tráfego de terceira e quarta liberdades; e;
f) embarcar ou desembarcar seu próprio tráfego de parada em qualquer ponto do quadro de rotas, desde que o tempo de parada não exceda a quinze (15) dias naquele ponto.

4. O exercício de direitos de tráfego de quinta liberdade estará sujeitos a Acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

LUCHTVAARTVERDRAG TUSSEN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO, INZAKE LUCHTVERVOER TUSSEN CURAÇAO EN BRAZILIË

De Regering van de Federale Republiek Brazilië

en

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,
(hierna te noemen "de Partijen");

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1
Begripsomschrijvingen

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

1. Wordt onder "Partij" verstaan het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, of de Federale Republiek Brazilië, al naargelang de context vereist;

2. Wordt onder "luchtvaartautoriteiten" verstaan wat Brazilië betreft, de burgerluchtvaartautoriteit vertegenwoordigd door de Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) en wat Curaçao betreft, de minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning van Curaçao, en elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten;

3. Wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag, de Bijlage daarbij en alle wijzigingen daarvan;

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

5. Wordt onder "luchtvervoer" verstaan het openbaar vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of beloning;

6. Wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van:

a) alle overeenkomstig artikel 94, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago in werking getreden wijzigingen die door beide Partijen zijn bekrachtigd; en

b) alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen of alle wijzigingen daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen op enig moment van kracht zijn voor beide Partijen;

7. Wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;

8. Wordt onder "volledige kosten" verstaan de kosten van het leveren van een dienst plus een redelijke heffing voor administratiekosten;

9. Wordt onder "onderdaan" verstaan wat Brazilië betreft onderdanen van Brazilië en wat Curaçao betreft onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die ingezetene zijn van Curaçao;

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

11. Wordt onder "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" verstaan een landing anders dan ten behoeve van het opnemen of afzetten van passagiers of het laden of lossen van bagage, vracht en/of post voor vervoer door de lucht;

12. Wordt onder "grondgebied" voor elke Partij verstaan haar landgebieden, binnenwateren en territoriale zee zoals vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, met inbegrip van het luchtruim boven deze gebieden;

13. Wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen.

Artikel 2
Verlening van rechten

1. Elke Partij verleent de andere Partij de volgende rechten voor het verrichten van luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij:

a) het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b) het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;

c) het recht te landen op het (de) punt(en) die omschreven zijn in de Routetabel bij dit Verdrag voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht of post, afzonderlijk of gecombineerd; en

d) de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.

2. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 4 (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.

3. Geen van de bepalingen van dit Verdrag wordt geacht een luchtvaartmaatschappij van een Partij het recht te geven op het grondgebied van de andere Partij passagiers, hun bagage, vracht of post op te nemen die worden vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die andere Partij.

Artikel 3
Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar eigen keuze op bepaalde of alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

a) luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naargelang van het geval;

b) in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, ten hoogste één dergelijk luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierdevrijheidssector gebruikte

luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleasede uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

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

Artikel 4
Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. De Regeringen van de Federale Republiek Brazilië en het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, hebben het recht een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van luchtvervoer tussen en via hun grondgebieden in overeenstemming met dit Verdrag en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. De andere Partij wordt langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis gesteld van dergelijke kennisgevingen.

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 de andere Partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, op voorwaarde dat:

a) de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de aanwijzende Partij;

b) de daadwerkelijke controle of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft wordt uitgevoerd door de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;

c) de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de Partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer; en

d) de Regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 7 (Veiligheid) en artikel 8 (Veiligheid van de luchtvaart) vervatte normen handhaaft en toepast.

3. 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, verlenen de luchtvaartautoriteiten zonder onnodige vertraging de desbetreffende vergunning op voorwaarde dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij voldoet aan de bepalingen van het tweede lid van dit artikel.

Artikel 5
Intrekking van vergunningen

1. Elke Partij kan de exploitatievergunningen van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten of beperken, wanneer:

a) zij er niet van overtuigd is dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst; of

b) de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of

c) deze luchtvaartmaatschappij verzuimd heeft de in artikel 6 van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften (Toepassing van wetten) na te leven; of

d) de andere Partij de normen vervat in artikel 7 (Veiligheid) niet handhaaft en toepast; of

e) de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de Partij die de aanwijzing ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere Partij. Dergelijk overleg vindt plaats voor het verstrijken van dertig (30) dagen na het verzoek van een Partij, tenzij beide Partijen anders overeenkomen.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de Partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij in overeenstemming met artikel 8 (Veiligheid van de luchtvaart) te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

Artikel 6
Toepassing van wetten

1. Bij binnenkomst in, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene Partij dienen de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij te voldoen aan de wetten en voorschriften van de eerstgenoemde Partij met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen.

2. Bij binnenkomst in, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene Partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, veiligheid van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postale voorschriften) te worden nageleefd door

of vanwege de passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij.

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

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

Artikel 7
Veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door de ene Partij worden ten behoeve van de exploitatie van het luchtvervoer voorzien in dit Verdrag door de andere Partij erkend als geldig en nog van kracht, mits de vereisten voor deze bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die kunnen worden vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

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

3. Elke Partij kan voor vluchten boven of landingen op haar grondgebied evenwel weigeren bewijzen van bevoegdheid en vergunningen te erkennen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt of geldig verklaard door de andere Partij.

4. Elke Partij kan verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere Partij worden gehandhaafd met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

5. Indien na dergelijk overleg een Partij oordeelt dat de andere Partij op de gebieden bedoeld in het vierde lid 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 kunnen zijn vastgesteld, stelt de eerstgenoemde Partij de andere Partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en die andere Partij neemt passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn. Elke Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken of te beperken, in het geval de andere Partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen.

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

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

8. Een maatregel door een Partij in overeenstemming met het zevende lid van dit artikel wordt opgeschort, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

9. Onder verwijzing naar het vijfde lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een Partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds inbreuk maakt op de ICAO-normen, de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. De secretaris-generaal dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

Artikel 8
Veiligheid van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging integraal onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de Partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 24 februari 1988 en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart die beide Partijen naleven.

2. De Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere

gedragingen van wederrechtelijke inmenging gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en om elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart aan te pakken.

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

4. Elke Partij stemt ermee in dat van deze exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het derde lid bedoelde bepalingen inzake veiligheid in acht nemen die door de andere Partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere Partij. Elke Partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning en bagage en handbagage alsmede vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke Partij geeft voorts gehoor aan elk verzoek van de andere Partij om speciale veiligheidsmaatregelen teneinde een specifieke bedreiging het hoofd te bieden.

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

6. Elke Partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving, haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere Partij onderzoek te laten doen naar de veiligheidsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door luchtvaartondernemingen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde Partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd. Op alle onderzoeken is een specifieke geheimhoudingsovereenkomst van toepassing.

7. Wanneer een Partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere Partij is afgeweken van de bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die Partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de Partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, beperken of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die Partij. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval of

om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een Partij te allen tijde tussentijdse maatregelen nemen.

Artikel 9
Commerciële mogelijkheden

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben het recht op het grondgebied van de andere Partij kantoren, zowel online als offline, te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben het recht, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Partij inzake binnenkomst, verblijf en werk, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel op het grondgebied van de andere Partij te doen verblijven voor het verzorgen van luchtvervoer.

3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen 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 Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen voor andere luchtvaartmaatschappijen.

4. De geldende wetten en voorschriften van de andere Partij is op de vertegenwoordigers en het personeel van toepassing en in overeenstemming met deze wetten en voorschriften:

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

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

5. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Partij zelf haar gronddiensten ("self-handling") te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een agent te kiezen van een concurrent. Deze rechten zijn uitsluitend onderworpen aan fysieke beperkingen die voortvloeien uit overwegingen op het gebied van de veiligheid van luchthavens. Wanneer dergelijke overwegingen self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de heffingen dienen gebaseerd te zijn op de kosten van de verleende diensten, en de aard en kwaliteit van deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten wanneer self-handling wel mogelijk zou zijn.

6. Elke luchtvaartmaatschappij van elke Partij mag zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar agenten bezighouden met de verkoop van luchtvervoer op het grondgebied

van de andere Partij. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dit luchtvervoer te verkopen in de valuta van dat gebied of in vrij omwisselbare valuta.

7. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtvervoerdiensten en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvervoer te wisselen en naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties op de datum waarop de vervoerder de eerste aanvraag tot overmaking doet.

8. Het is de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere Partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goeddunken kunnen de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij deze uitgaven op het grondgebied van de andere Partij betalen in vrij omwisselbare valuta's volgens de lokale valutavoorschriften.

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

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

11. Bij de exploitatie of het onderhouden van de toegestane diensten op de overeengekomen routes, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij samenwerkingsovereenkomsten op het gebied van de verkoop aangaan, zoals onderling vast af te nemen plaatsen, code-sharing, joint ventures of lease-regelingen, met:

a) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke Partij; en

b) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land, mits dit derde land soortgelijke overeenkomsten tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij en andere luchtvaartmaatschappijen inzake diensten naar, van en via dit derde land toestaat of daarin toestemt;

c) op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen die aan een dergelijke overeenkomst deelnemen (1) de vereiste bevoegdheden hebben en (2) voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke overeenkomsten van toepassing zijn.

Artikel 10
Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappijen van een Partij kunnen worden opgelegd door de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere Partij dienen accuraat, rechtvaardig, niet discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan

de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende voorzieningen en diensten op het gebied van luchthaven, luchthavenmilieu, luchtvaart en veiligheid van de luchtvaart op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen omvatten, na afschrijving. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

3. Elke Partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappijen 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 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 enkele Partij wordt, in procedures ter beslechting van geschillen ingevolge artikel 19 (Beslechting van geschillen), geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij (1) zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere Partij binnen een redelijke termijn te toetsen; of (2) na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 11
Mededinging

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

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

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

Artikel 12
Capaciteit

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

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

Artikel 13
Tariefstelling

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

2. Elke Partij kan verlangen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven voor vluchten van of naar haar grondgebied ter kennis brengen van of indienen bij de autoriteiten.

Artikel 14
Douanerechten

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

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en proviand, binnengebracht op het grondgebied van de ene Partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij of aan boord genomen van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en uitsluitend bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen tijdens de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen en belastingen, met inbegrip van douanerechten

en inspectiekosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerstgenoemde Partij, te worden betaald, zelfs niet indien deze voorraden zullen worden gebruikt op de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat aan een Partij de verplichting kan worden opgelegd douanerechten terug te betalen die reeds op de in het bovengenoemde artikel bedoelde goederen zijn geheven.

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

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

b) die bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij zijn; of

c) die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij op het grondgebied van de andere Partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten; ongeacht of dergelijke goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Partij die de vrijstelling toekent, mits de eigendom van dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde Partij wordt overgedragen.

4. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een Partij mogen op het grondgebied van de andere Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weder worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 15
Belastingheffing

1. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij is slechts belastbaar op het grondgebied van de Partij waarin de plaats van de werkelijke leiding van de luchtvaartmaatschappij is gelegen.

2. Voordelen uit de exploitatie van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij in internationaal luchtverkeer alsmede de aan haar geleverde goederen en diensten zijn belastbaar overeenkomstig de wetgeving van elk van de Partijen, die ernaar streven een bijzonder verdrag ter voorkoming van dubbele belasting te sluiten.

Artikel 16
Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke Partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden of laten hun aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) deze verstrekken.

Artikel 17
Goedkeuring van schema's

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij dient haar voorgenomen vluchtschema's ten minste vijfenveertig (45) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij wenst uit te voeren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij. Dergelijke verzoeken worden gewoonlijk ten minste vijftien (15) dagen voor het uitvoeren van dergelijke vluchten ingediend.

Artikel 18
Overleg en wijziging

1. Elke Partij mag verzoeken om overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging, wijziging of naleving van dit Verdrag of de Bijlage daarbij. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere Partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.

2. Een door de Partijen overeengekomen wijziging van dit Verdrag wordt van kracht op de datum waarop de Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

Artikel 19
Regeling van geschillen

1. Geschillen tussen de Partijen die voortvloeien uit de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen die ontstaan ingevolge de artikelen 7 (Veiligheid) en 8 (Veiligheid van de luchtvaart), trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen eerst door overleg en onderhandeling te beslechten.

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

Artikel 20
Multilaterale verdragen

Indien ten aanzien van beide Partijen een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Overleg teneinde te bepalen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op dit Verdrag vinden plaats in overeenstemming met artikel 18 (Overleg en wijziging) van dit Verdrag.

Artikel 21
Beëindiging

1. Elk van de Partijen kan de andere Partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere Partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22
Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23
Inwerkingtreding

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

2. Het Verdrag treedt in werking zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van de laatste kennisgeving.

3. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal dit Verdrag uitsluitend van toepassing zijn op Curaçao.

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

GEDAAN te 3 op december 2013, in tweevoud in de Portugese, de Nederlandse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in interpretatie van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggeve.

VOOR DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË

VOOR HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO

BIJLAGE
ROUTETABEL

1. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Federale Republiek Brazilië:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Punten in Brazilië	Elk punt	Punten in Curaçao	Elk punt

2. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappijen aangewezen door Curaçao:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Punten in Curaçao	Elk punt	Punten in Brazilië	Elk punt

3. Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert of exploiteren, mag de luchtvaartmaatschappij of mogen de luchtvaartmaatschappijen die elke Partij heeft aangewezen op een of alle vluchten en naar keuze van elke luchtvaartmaatschappij:

a) vluchten exploiteren in een of beide richtingen;

b) verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;

c) landingen op een of alle punten overslaan mits de diensten beginnen of eindigen op een punt op het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;

d) verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen op elk punt op de routes;

e) volledige derde- en vierdevrijheidsverkeersrechten uitoefenen; en

f) op elk punt van de routetabel stopover-verkeer opnemen of afzetten mits de stopover-tijd op elk punt niet langer is dan vijftien (15) dagen.

4. Het uitoefenen van vijfdevrijheidverkeersrechten geschiedt onder voorbehoud van overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, IN RESPECT OF CURAÇAO, RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN BRAZIL AND CURAÇAO

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao
(Hereinafter referred to as "the Parties"),

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined:

1. The term "Party" means the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, or the Federative Republic of Brazil as the context requires;

2. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC) and in the case of Curaçao, the Minister of Traffic, Transport and Urban Planning of Curaçao, and any person or body authorized to perform the functions at present exercised by said authorities;

3. The term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

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

5. The term "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

6. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a) Any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and

b) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

7. The term "designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 4 (Designation and Authorization) of this Agreement;

8. The term "full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

9. The term "national" in the case of Brazil means nationals of Brazil and in the case of Curaçao, nationals of the Kingdom of the Netherlands who are permanent residents of Curaçao;

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

11. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

12. The term "territory" means, for each Party, its land areas, internal waters and territorial sea as determined in accordance with international law, and includes the air space above these areas;

13. The term "user charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of air transportation by the designated airlines of the other Party:

a) The right to fly across its territory without landing;

b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

c) The right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

d) The rights otherwise specified in this Agreement.

2. The airlines of each Party, other than those designated under Article 4 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 a) and b) of this Article.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the right to take on board in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3
Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) Aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) In the case of change of aircraft in the territory of the other Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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 arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 4
Designation and Authorization

1. The Governments of the Federative Republic of Brazil and the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, shall have the right to designate one or more airlines to conduct air transportation between and beyond their territories in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such notifications shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels.

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

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

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

c) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

d) The Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security).

3. On receipt of such designation and application from the designated airline in the form and manner prescribed for operating authorization the aeronautical authorities shall, without undue delay, grant the appropriate authorization provided the designated airline complies with the provisions of paragraph 2 of the present Article.

Article 5
Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations of an airline designated by the other Party where:

a) they are not satisfied that the designated airline is established in the territory of the Party designating the airline; or

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

c) That airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Application of Laws) of this Agreement; or

d) The other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 7 (Safety); or

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further non compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expire of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Aviation Security).

Article 6
Application of Laws

1. While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

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

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

Article 7
Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

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

3. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

4. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the designated airlines. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

5. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 4 that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within an agreed time period. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operations authorization of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

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

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

8. Any action by one Party in accordance with paragraph 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

9. With reference to paragraph 5 above, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 8
Aviation Security

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

Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

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

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

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

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices, both on-line and off-line, in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

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

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

a) Each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article; and

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

5. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

6. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

7. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

8. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

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

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

11. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, joint ventures or leasing arrangements, with:

a) An airline or airlines of either Party; and

b) An airline or airlines of a third country, provided that such third country uthorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such a third country; provided that all airlines in such arrangements (1) hold the appropriate authority and (2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

Article 10
User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other 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.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines 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 paragraph 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party

within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is not consistent with this Article.

Article 11
Competition

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

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

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

Article 12
Capacity

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

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

Article 13
Pricing

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

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

Article 14
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Party by or on behalf of a designated airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board. The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to in the above mentioned article.

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

a) Introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

c) Taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items *are* used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

4. Regular airborne equipment, spare parts, supplies fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 15
Taxation

1. Capital represented by aircraft operated in international air services by a designated airline shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of the airline is situated.

2. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international air services as well as goods and services supplied to it shall be taxable according to the law of each Party, which shall endeavor to conclude a special agreement for the avoidance of double taxation.

Article 16
Statistics

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

Article 17
Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least forty-five (45) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 18
Consultations and amendment

1. Either Party may, at any time, request consultation relating to the interpretation, application, implementation, or amendment of, or compliance with this Agreement or its Annex. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

2. Any amendment to the present Agreement agreed upon by the Parties shall come into force on the date on which the Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

Article 19
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement except those that may arise under Articles 7 (Safety) and 8 (Aviation Security), the aeronautical authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

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

Article 20
Multilateral Agreements

If a general multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Parties, the provisions of such agreement shall prevail. Consultations in accordance with Article 18 (Consultations and amendment) of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement.

Article 21
Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22
Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23
Entry into in force

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

2. The Agreement shall enter into force sixty (60) days after the date of receipt of the last notification.

3. As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply only to Curaçao .

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

DONE at Brasília, on this 3rd day of December 2013, in duplicate, in the Portuguese, English and Dutch languages, all texts being equally authentic. In case of divergence in the interpretation of this Agreement, the English version shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, IN RESPECT OF CURAÇAO

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by the designated airlines of the Federative Republic of Brazil:

Points of Departure	Intermediate points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Brazil	Any points	Points in Curaçao	Any points

2. Routes to be operated by the designated airlines of Curaçao:

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Curaçao	Any points	Points in Brazil	Any points

3. While operating an agreed service on a specified route, the airline or airlines designated by each Party may on any or all flights and at the option of each airline:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the territory of the Party designating the airline;

d)transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes;

e)exercise full third and fourth freedom traffic rights, and;

f)pick up and discharge own stop traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed fifteen (15) days at any point.

4. The exercise of fifth freedom traffic rights will be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.