



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Resolução da Assembleia da República n.º 86/2020

*Sumário:* Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e o Reino dos Países Baixos, relativamente a Curaçao, assinado em Lisboa, em 25 de junho de 2019.

#### **Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e o Reino dos Países Baixos, relativamente a Curaçao, assinado em Lisboa, em 25 de junho de 2019**

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e o Reino dos Países Baixos, relativamente a Curaçao, assinado em Lisboa, em 25 de junho de 2019, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa, holandesa e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 23 de outubro de 2020.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

#### **ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS, RELATIVAMENTE A CURAÇAO**

A República Portuguesa e o Reino dos Países Baixos, relativamente a Curaçao (doravante designadas «as Partes»):

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944;

Desejando organizar, de forma segura e ordenada, serviços aéreos internacionais e a promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional no âmbito de tais serviços; e

Desejando concluir um acordo para fomentar o desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos seus territórios:

acordam o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Definições

Para efeitos deste Acordo, entende-se por:

a) «Convenção» a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944, incluindo qualquer anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

b) «Tratados UE» o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

c) «Autoridades aeronáuticas», no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional de Aviação Civil; no caso do Reino dos Países Baixos, relativamente a Curaçao, o ministro responsável pela aviação civil; ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades, ou funções semelhantes;

d) «Empresa de transporte aéreo designada» qualquer empresa de transporte aéreo designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º deste Acordo;

e) «Território» o significado que é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

f) «Serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» o significado que é atribuído no artigo 96.º da Convenção;

g) «Tarifa» os preços a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como as condições que regem a aplicação desses preços, incluindo os preços e as condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, mas excluindo remuneração ou condições para o transporte de correio; e

h) «Anexo» o quadro de rotas apenso a este Acordo, bem como quaisquer cláusulas ou notas que constem desse anexo.

## Artigo 2.º

### Direitos de tráfego

1 — Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar; e
- b) O direito de fazer escalas no seu território, para fins não comerciais.

2 — Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas na secção apropriada do quadro de rotas, anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são doravante designados, respetivamente, «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Na exploração de um serviço acordado numa rota especificada, as empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte deverão gozar, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo, e em conformidade com o disposto neste Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para essa rota no quadro de rotas deste Acordo, com o objetivo de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nada do disposto no n.º 2 deste artigo será interpretado como conferindo às empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de tráfego transportado mediante remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa Parte.

4 — Se, por motivo de conflito armado, perturbações de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte não puderem explorar serviços aéreos nas suas rotas normais, a outra Parte esforçar-se-á por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos de tais rotas, incluindo a concessão de direitos, pelo período de tempo que for necessário, para facilitar a viabilidade das operações. O disposto neste número será aplicado sem discriminação entre as empresas de transporte aéreo designadas das Partes.

## Artigo 3.º

### Designação e autorização de exploração das empresas de transporte aéreo

1 — Cada Parte tem o direito de designar, por escrito, empresas de transporte aéreo com o propósito de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no anexo, bem como o direito de retirar ou alterar tais designações. Essas designações serão efetuadas por escrito e transmitidas à outra Parte, por via diplomática.

2 — Aquando da receção da notificação da designação, bem como da apresentação dos programas de uma empresa de transporte aéreo designada, na forma e de acordo com as modalidades estabelecidas para as autorizações de exploração e permissões técnicas, a outra Parte, no prazo procedimental mínimo, concederá as autorizações de exploração e permissões apropriadas, desde que:

- a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:

i) A empresa de transporte aéreo se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; e

*ii)* O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

*iii)* A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da UE ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

*b)* No caso de uma empresa de transporte aéreo designada por Curaçao:

*i)* A empresa de transporte aéreo se encontre estabelecida no território de Curaçao e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito aplicável; e

*ii)* O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido por Curaçao e Curaçao seja responsável pela emissão do certificado de operador aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

*iii)* A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada por Curaçao e/ou pelos seus nacionais;

*c)* A empresa de transporte aéreo designada preencha as condições estabelecidas na legislação nacional que a Parte que aprecia a ou as candidaturas aplica normalmente à exploração de serviços aéreos internacionais.

#### Artigo 4.º

##### Recusa, revogação, suspensão ou limitação de direitos

1 — Quanto aos direitos especificados no artigo 2.º deste Acordo, cada Parte tem o direito de recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte, ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições consideradas necessárias, quando:

*a)* No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:

*i)* A empresa de transporte aéreo não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou não for titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o Direito da União Europeia; ou

*ii)* O controlo efetivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do certificado de operador aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

*iii)* A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada por Estados-Membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

*b)* No caso de uma empresa de transporte aéreo designada por Curaçao:

*i)* A empresa de transporte aéreo não se encontre estabelecida no território de Curaçao ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito aplicável; ou

*ii)* O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido por Curaçao ou Curaçao não seja responsável pela emissão do certificado de operador aéreo e a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

*iii)* A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada por Curaçao e/ou pelos seus nacionais;

*c)* No caso de a empresa de transporte aéreo designada não satisfazer as condições estabelecidas na legislação que a Parte que aprecia a ou as candidaturas aplica normalmente à exploração de serviços aéreos internacionais; ou



d) No caso de essa empresa de transporte aéreo designada não cumprir a legislação da Parte que concede a autorização ou permissão; ou

e) No caso de a empresa de transporte aéreo designada não explorar os serviços acordados, em conformidade com as condições previstas neste Acordo e no seu anexo.

2 — A menos que a imediata recusa, revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições referidas no n.º 1 deste artigo sejam essenciais para evitar novas infrações à legislação, o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. As consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo acordo em contrário.

#### Artigo 5.º

##### Aplicação de legislação e procedimentos

1 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes à chegada, partida ou permanência no território da primeira Parte.

2 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, à permanência, ao trânsito e à saída do seu território de passageiros, tripulação, bagagem, carga e correio transportados a bordo da aeronave, tais como a legislação relativa à entrada, ao despacho, à imigração, a passaportes, às alfândegas e ao controlo sanitário, deverão ser cumpridos pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, ou em nome de tais passageiros, tripulação, ou dos titulares da bagagem, carga e correio, tanto à chegada como à saída ou permanência no território desta Parte.

#### Artigo 6.º

##### Isenção de direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada de qualquer das Partes, bem como o seu equipamento normal, as peças sobressalentes, as reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, essas reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados, ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.

2 — Além desses, serão igualmente isentos dos mesmos direitos, taxas e impostos, com exceção dos encargos relativos aos serviços prestados:

a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização nos voos de partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo trazidos para o território de uma das Partes tendo em vista a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;

c) Combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento de aeronaves em voos de partida, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3 — Todos os artigos referidos no n.º 2 deste artigo podem ter de ficar sob a supervisão ou controlo aduaneiro.



4 — O equipamento normal de bordo bem como os artigos e aprovisionamentos existentes a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes só podem ser descarregados no território da outra Parte mediante autorização das autoridades aduaneiras dessa outra Parte. Nesses casos, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades aduaneiras até serem reexportados ou lhes ser dado outro destino, de acordo com os regulamentos aduaneiros.

5 — As isenções previstas neste artigo também deverão ser possíveis nos casos em que as empresas de transporte aéreo designadas, de qualquer das Partes, tenham estabelecido acordos com outra ou outras empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos artigos especificados nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas de transporte aéreo também beneficiem das mesmas isenções junto dessa outra Parte.

6 — Nada neste Acordo impede a República Portuguesa de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos aduaneiros, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada de Curaçao e que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

#### Artigo 7.º

##### Taxas de utilização

1 — Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas justas e razoáveis pela utilização de aeroportos e de outras instalações relacionadas com serviços de tráfego aéreo que estejam sob o seu controlo.

2 — Tais taxas não serão mais elevadas do que as impostas às aeronaves utilizadas pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte, em serviços aéreos internacionais semelhantes.

#### Artigo 8.º

##### Tráfego em trânsito direto

O tráfego em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e sem sair da área do aeroporto reservada para esse fim deverá ser sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança contra a ameaça de interferência ilícita, tais como violência e pirataria aérea e medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas. A bagagem e a carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros, de taxas e de outros impostos semelhantes.

#### Artigo 9.º

##### Reconhecimento de certificados e licenças

1 — Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidas, ou validadas, em conformidade com a legislação e os procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa, as leis e os regulamentos da União Europeia, e cujo prazo de validade não tenha expirado, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam sempre equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2 — O n.º 1 deste artigo também se aplica a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.



3 — No que respeita a voos sobre o seu próprio território, cada Parte reserva-se no direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidas ou validadas aos seus próprios nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

#### Artigo 10.º

##### Representação comercial

1 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão poder:

a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e a venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações necessárias à prestação de serviços de transporte aéreo, em conformidade com a legislação da outra Parte;

b) Trazer para o e manter no território da outra Parte — em conformidade com a legislação dessa outra Parte relativa à entrada, à residência e ao emprego — pessoal executivo, comercial, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à prestação de serviços de transporte aéreo; e

c) Proceder diretamente e, se as empresas de transporte aéreo assim o entenderem, através dos seus agentes à venda de transporte aéreo no território da outra Parte.

2 — As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que os representantes das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte possam exercer as suas atividades de forma regular.

#### Artigo 11.º

##### Atividades comerciais

1 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem vender transporte aéreo no território da outra Parte, sendo qualquer pessoa livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros Estados, em conformidade com os regulamentos vigentes em matéria cambial.

2 — No exercício das atividades comerciais, os princípios referidos no n.º 1 deste artigo deverão ser aplicados às empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes.

#### Artigo 12.º

##### Conversão e transferência de lucros

1 — Cada Parte concede às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial da moeda, as receitas isentas de impostos e os excedentes de receitas auferidas sobre as despesas incorridas relacionadas com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no seu território e em conformidade com o Direito interno aplicável no território da Parte a partir do qual é efetuada a transferência.

2 — Para os efeitos deste artigo, o Direito interno aplicável na República Portuguesa inclui todas as medidas adotadas pela União Europeia.

#### Artigo 13.º

##### Concorrência leal

1 — As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes deverão beneficiar de uma oportunidade justa e equitativa para explorarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2 — Cada Parte permitirá que cada empresa de transporte aéreo designada determine a frequência e capacidade de serviços aéreos internacionais que oferece, com base em considerações comerciais de mercado. De acordo com esse direito, nenhuma das Partes pode limitar unilateralmente nem o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte, exceto se



exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais, em condições uniformes, compatíveis com o artigo 15.º da Convenção.

3 — Nenhuma das Partes permitirá que a sua ou as suas empresas de transporte aéreo designadas abusem, em conjunto com qualquer outra empresa ou empresas de transporte aéreo ou separadamente, do poder de mercado, tendo por efeito, ou sendo suscetível de ter ou pretendendo ter por efeito, enfraquecer seriamente um concorrente ou excluí-lo de uma rota.

4 — Nenhuma das Partes concederá ou permitirá a concessão de subvenções ou auxílios estatais à sua ou às suas empresas de transporte aéreo designadas, quando afetem adversamente as oportunidades justas e equitativas da concorrência oferecidas às empresas de transporte aéreo da outra Parte, na prestação de serviços aéreos internacionais.

5 — Por subvenções ou auxílios estatais entendem-se os apoios concedidos, direta ou indiretamente, pelo Estado ou por um organismo público ou privado designado ou controlado pelo Estado, numa base discriminatória, a uma empresa de transporte aéreo designada. Tais apoios podem incluir mas não estão limitados a compensação de perdas de exploração, entradas de capital, apoios a fundo perdido ou empréstimos em condições privilegiadas, concessão de vantagens financeiras sob a forma de não percepção de benefícios ou de não cobrança de créditos, renúncia a uma remuneração normal dos fundos públicos utilizados, isenções fiscais, compensação por encargos financeiros impostos pelas autoridades públicas, ou acesso discriminatório a instalações aeroportuárias, combustíveis ou outras instalações adequadas, necessárias à exploração normal de serviços aéreos.

6 — Quando uma Parte concede subvenções ou auxílios estatais a uma empresa de transporte aéreo designada em relação a serviços aéreos explorados ao abrigo deste Acordo deverá exigir que a empresa de transporte aéreo identifique e apresente, clara e separadamente, essas subvenções ou auxílios nas suas contas.

7 — Se uma das Partes considerar, de forma consubstanciada, que as suas empresas de transporte aéreo designadas estão a ser alvo de discriminação ou de práticas desleais, ou que a subvenção ou auxílio concedidos pela outra Parte são suscetíveis de afetar ou afetam adversamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às empresas de transporte aéreo da primeira Parte, na prestação de serviços aéreos internacionais, esta tem o direito de suspender o exercício dos direitos de tráfego, especificados no artigo 2.º deste Acordo, concedidos à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, revogar a autorização de exploração ou sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias.

#### Artigo 14.º

##### Aprovação das condições de exploração

1 — Os horários dos serviços aéreos acordados e as condições da sua exploração em geral deverão ser notificados às autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos, 30 dias de antecedência em relação à data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua exploração deverá ser igualmente notificada às autoridades aeronáuticas. Em casos especiais, o prazo acima indicado pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos cinco dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em casos especiais, este prazo pode ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

#### Artigo 15.º

##### Segurança aérea

1 — Cada Parte pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados em qualquer área relacionada com a tripulação, a aeronave ou as condições da sua operação. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de 30 dias a contar desse pedido.

2 — Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente os padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões

mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, a primeira Parte deverá notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte tomar as medidas corretivas necessárias. O facto de a outra Parte não adotar, no prazo de 15 dias ou num prazo maior, conforme acordado, medidas adequadas constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º deste Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte em serviços de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (denominada «inspeção na plataforma de estacionamento»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4 — Se qualquer dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou série de inspeções na plataforma de estacionamento suscitar:

a) Preocupações sérias de que uma aeronave, ou de que a operação de uma aeronave não cumpre os padrões mínimos então estabelecidos pela Convenção; ou

b) Preocupações sérias quanto à falta de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos pela Convenção;

a Parte que efetuou a inspeção pode concluir, para os fins previstos no artigo 33.º da Convenção, que os requisitos a que obedeceram a emissão e validação dos certificados ou das licenças dessa aeronave ou da sua tripulação, ou que os requisitos de operação dessa aeronave, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — No caso de o acesso para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte, nos termos do n.º 3 deste artigo, ser negado pelos representantes dessa empresa de transporte aéreo designada, a outra Parte pode inferir que há preocupações sérias do tipo referido no n.º 4 deste artigo e de tirar as conclusões nele referidas.

6 — Cada Parte reserva-se no direito de suspender ou alterar de imediato a autorização de exploração da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte caso a primeira Parte conclua, em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de uma recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, de consultas, quer ainda de qualquer outro facto, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os n.ºs 2 ou 6 deste artigo deverá ser interrompida quando deixe de existir fundamento para essa ação.

8 — Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da UE, os direitos da outra Parte, previstos neste artigo, aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos padrões de segurança por esse outro Estado-Membro da UE, bem como no que respeita à autorização de exploração dessa empresa de transporte aéreo.

## Artigo 16.º

### Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os direitos e obrigações que lhes incumbem ao abrigo do Direito Internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963;





- b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970;
- c) Na Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971;
- d) No seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988; e
- e) Na Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991;

bem como em qualquer outro acordo multilateral que regule a segurança da aviação civil e seja vinculativo para as Partes.

2 — As Partes deverão nas suas relações mútuas, no mínimo, atuar em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção, na medida em que essas disposições sobre segurança se apliquem às Partes; elas deverão exigir que os operadores de aeronaves registadas no seu território ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente no território das Partes ou que nele estejam estabelecidos, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território nos termos dos Tratados UE e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e que os operadores de aeroportos situados no seu território, atuem em conformidade com tais disposições relativas à segurança da aviação civil.

3 — As Partes deverão, a pedido, prestar-se toda a assistência mútua necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações, bem como de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, e ainda qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 2 deste artigo, impostas pela outra Parte à entrada no território dessa outra Parte e também à saída, ou permanência, no território da outra Parte. Para a saída ou permanência no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, em conformidade com o Direito da União Europeia. Cada Parte deverá assegurar, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

5 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes deverão ajudar-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6 — Quando uma Parte tiver preocupações razoáveis para crer que a outra Parte não cumpre as disposições de segurança previstas neste artigo, a primeira Parte pode solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

## Artigo 17.º

### Provisão de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão disponibilizar às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.



## Artigo 18.º

### Tarifas

1 — As tarifas a serem cobradas pelas empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte para o transporte de ou para o território da outra Parte serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os fatores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as tarifas praticadas por outras empresas de transporte aéreo que exploram a totalidade ou parte da mesma rota.

2 — As tarifas devem ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes com, pelo menos, 30 dias de antecedência da data proposta para a sua aplicação. Em circunstâncias especiais, este prazo pode ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

3 — Esta aprovação poderá ser dada por escrito. Se nenhuma das autoridades aeronáuticas desaprovar as tarifas propostas no prazo de 25 dias a partir da data da sua submissão, em conformidade com o n.º 2 deste artigo, essas tarifas serão consideradas aprovadas. No caso de o período para submissão de tarifas ser reduzido, de acordo com o n.º 2 deste artigo, as autoridades aeronáuticas poderão acordar que o período de notificação de qualquer desaprovação será inferior a 25 dias.

4 — Se, durante o período aplicável, em conformidade com o n.º 3 deste artigo, uma autoridade aeronáutica notificar a outra autoridade aeronáutica da sua desaprovação de qualquer tarifa, as autoridades aeronáuticas das duas Partes envidarão esforços para fixar, de comum acordo, a tarifa.

5 — Se as autoridades aeronáuticas não chegarem a acordo sobre a aprovação de qualquer tarifa que lhes tenha sido submetida, em conformidade com o n.º 2 deste artigo, ou sobre a fixação de qualquer tarifa, em conformidade com o n.º 4 deste artigo, o diferendo deverá ser solucionado em harmonia com as disposições do artigo 21.º deste Acordo.

6 — As tarifas estabelecidas em conformidade com as disposições deste artigo continuarão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas. A validade da tarifa não poderá, no entanto, ser prorrogada, por força deste número, por um período superior a 12 meses a contar da data em que teria expirado.

7 — As Partes podem intervir para desaprovar uma tarifa. Essa intervenção ficará limitada à:

- a) Proteção dos consumidores em relação a tarifas excessivamente elevadas em consequência do abuso de posição dominante;
- b) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anticoncorrencial que terá ou aparenta ter ou visa notoriamente ter o efeito de obstaculizar, restringir ou distorcer a concorrência ou de excluir um concorrente da rota.

## Artigo 19.º

### Consultas

1 — A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão consultar-se, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 45 dias a contar da data de receção do pedido escrito, pela outra Parte.

## Artigo 20.º

### Emendas

1 — Se qualquer das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição deste Acordo pode, em qualquer momento, solicitar negociações à outra Parte. Tais negociações



deverão ter início no prazo de 60 dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido um pedido escrito.

2 — Se qualquer das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição deste Acordo, tal emenda será acordada entre as Partes, confirmada por escrito por via diplomática, e entrará em vigor em conformidade com o artigo 25.º deste Acordo.

3 — Não obstante o disposto no n.º 2 deste artigo, qualquer emenda ao anexo a este Acordo poderá ser acordada entre as autoridades aeronáuticas das Partes, e confirmada por troca de notas diplomáticas. Entrará em vigor na data a determinar nas notas diplomáticas. Esta exceção ao n.º 2 deste artigo não se aplica no caso de serem adicionados direitos de tráfego ao anexo.

## Artigo 21.º

### Resolução de diferendos

1 — Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.

2 — Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de uma entidade ou, a pedido de qualquer das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Cada Parte deverá nomear um árbitro e os dois árbitros assim nomeados deverão designar o terceiro.

3 — Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro no prazo de 60 dias a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação, por via diplomática, do pedido de arbitragem do diferendo, devendo o terceiro árbitro ser designado nos 60 dias subsequentes.

4 — Se nenhuma das Partes nomear um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado no período especificado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o exija o caso. Nesse caso, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.

5 — As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo.

6 — Se, e enquanto, qualquer das Partes ou as empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes não cumprirem a decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude deste Acordo, tenha concedido à Parte em falta ou às empresas de transporte aéreo designadas em falta.

7 — Cada Parte deverá suportar as despesas do árbitro por ela nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

## Artigo 22.º

### Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada Parte poderá, em qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de denunciar este Acordo. Essa notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional.

3 — O Acordo cessará 12 meses após a data de receção da notificação pela outra Parte, salvo se essa notificação for retirada, por comum acordo, antes de terminado esse período.



4 — Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta deverá considerar-se efetuada 14 dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23.º

**Registo**

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo deverão ser registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 24.º

**Aplicabilidade do Acordo**

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

Artigo 25.º

**Entrada em vigor**

Este Acordo entrará em vigor no 1.º dia do 2.º mês seguinte à data de receção da última notificação escrita, por via diplomática, através da qual as Partes tenham notificado mutuamente ter concluído os procedimentos para a entrada em vigor deste Acordo, em conformidade com os respetivos procedimentos legais.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Lisboa, a 25 de junho de 2019, em dois originais, nas línguas portuguesa, holandesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá a versão inglesa.

Pela República Portuguesa:

*Alberto Souto de Miranda*, Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações.

Pelo Reino dos Países Baixos, relativamente a Curaçao:

*Zita A. M. Jesus Leito*, Ministra do Tráfego, dos Transportes e do Planeamento Urbano.

ANEXO

**Quadro de rotas**

**Secção 1**

Rotas a serem operadas nos dois sentidos pelas empresas de transporte aéreo designadas da República Portuguesa:

Pontos em Portugal	Pontos intermédios	Pontos em Curaçao	Pontos além
Quaisquer pontos .....	Quaisquer pontos .....	Curaçao .....	Quaisquer pontos.



## Secção 2

Rotas a serem operadas nos dois sentidos pelas empresas de transporte aéreo designadas de Curaçao:

Pontos em Curaçao	Pontos intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Curaçao .....	Quaisquer pontos .....	Quaisquer pontos .....	Quaisquer pontos.

## Notas

1 — Os pontos intermédios e além a operar pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte têm de ser acordados diretamente entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.

2 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem, em quaisquer voos ou em todos eles, omitir escalas em quaisquer dos pontos intermédios e/ou além acima mencionados desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou as empresas de transporte aéreo.

3 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem selecionar quaisquer pontos intermédios e/ou além da sua escolha e alterar a sua seleção na estação seguinte desde que não sejam exercidos direitos de tráfego entre esses pontos e o território da outra Parte.

4 — O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além especificados será sujeito a aprovação pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes e pode ser estabelecido num acordo.

**VERDRAG INZAKE LUCHTVERVOER TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO, EN DE PORTUGESE REPUBLIEK**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Portugese Republiek (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 internationale luchtdiensten op veilige en ordelijke wijze te organiseren en de internationale samenwerking met betrekking tot deze diensten in de ruimst mogelijke mate te bevorderen; en

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ter bevordering van de ontwikkeling van geregelde luchtdiensten tussen en via hun grondgebieden:

zijn het volgende overeengekomen:

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag:

a) Wordt onder “het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen door beide partijen zijn aangenomen;

b) Wordt onder “EU-verdragen” verstaan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

c) Wordt onder “luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Portugese Republiek betreft, de Burgerluchtvaartdienst; en, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten of soortgelijke functies te vervullen;

d) Wordt onder “aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;

e) Heeft “grondgebied” de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;

f) Hebben “luchtdienst”, “internationale luchtdienst”, “luchtvaartmaatschappij” en “landing anders dan voor verkeersdoeleinden” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;

g) Wordt onder “tarief” verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschappen en andere aanvullende diensten, maar met uitzondering van de vergoedingen of voorwaarden voor het vervoeren van post; en

h) Wordt onder “Bijlage” verstaan: de routetabel die als bijlage bij dit Verdrag is gevoegd en alle clausules of noten die in deze Bijlage zijn vervat.

## Artikel 2

### Exploitatierchten

1 — Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- a) Het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen; en
- b) Het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden.

2 — Elke partij verleent de andere partij de hierna in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van geregelde internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de desbetreffende delen van de routetabel die als Bijlage bij dit Verdrag is gevoegd. Deze diensten en routes worden hierna respectievelijk de “overeengekomen diensten” en de “omschreven routes” genoemd. Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteren, hebben de door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen behalve de rechten genoemd in het eerste lid van dit artikel en afhankelijk van de bepalingen van dit Verdrag, het recht op het grondgebied van de andere partij te landen op de punten die omschreven zijn in de routetabel bij dit Verdrag ten behoeve van het opnemen en afzetten van passagiers, bagage, vracht en post.

3 — Geen van de bepalingen in het tweede lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding passagiers, vracht en post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

4 — Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij niet in staat zijn luchtdiensten op hun normale route te exploiteren vanwege een gewapend conflict, politieke onlusten of bijzondere en ongewone omstandigheden, stelt de ander partij alles in het werk om de voortgaande exploitatie van dergelijke diensten te vergemakkelijken door passende aanpassingen van degelijke routes, waaronder het verlenen van rechten voor zolang dit nodig is om een financieel haalbare exploitatie te vergemakkelijken. De bepalingen van deze norm worden zonder onderscheid toegepast tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

## Artikel 3

### Aanwijzing en exploitatievergunning van luchtvaartmaatschappijen

1 — Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Dergelijke aanwijzingen geschieden schriftelijk en de andere partij wordt hiervan langs diplomatieke weg in kennis gesteld.

2 — Na ontvangst van de kennisgeving van deze aanwijzing en van aanvragen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploita-

tievergunningen en technische vergunningen, verleent de andere partij de aangewezen luchtvaartmaatschappij met een minimum aan vertraging de passende exploitatievergunningen en technische vergunningen, op voorwaarde dat:

a) In het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Portugese Republiek:

i) De luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Portugese Republiek overeenkomstig de EU-Verdragen en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en

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

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

b) Wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:

i) De luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Curaçao en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van Curaçao; en

ii) Curaçao daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en Curaçao verantwoordelijk is voor afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en

iii) De luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao;

c) De aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetgeving gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

#### Artikel 4

##### Weigering, intrekking, schorsing of beperking van rechten

1 — Elke partij heeft het recht de exploitatievergunningen of technische vergunningen van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken van de rechten omschreven in artikel 2 van dit Verdrag of de uitoefening van deze rechten te onderwerpen aan de noodzakelijk geachte voorwaarden indien:

a) In het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Portugese Republiek:

i) De luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Portugese Republiek overeenkomstig de EU-Verdragen of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of

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

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

b) In het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:

i) De luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Curaçao of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving; of

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

iii) De luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao;

c) In het geval dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetgeving gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing(en) ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; of

d) In het geval dat een dergelijke aangewezen luchtvaartmaatschappijen de wetgeving van de partij die de exploitatievergunning of technische vergunning verleent niet naleeft; of

e) In het geval dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij de overeengekomen diensten niet exploiteert in overeenstemming met de voorwaarden die omschreven zijn in dit Verdrag en de hierbij gevoegde Bijlage.

2 — Tenzij onmiddellijke weigering, intrekking, schorsing, beperking of oplegging van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden van wezenlijk belang is om verdere inbreuken op de wetgeving te voorkomen, wordt het recht van weigering, intrekking, schorsing, beperking of oplegging van voorwaarden slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Het overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van een dergelijk verzoek, tenzij anders wordt overeengekomen.

## Artikel 5

### Toepassing van wetgeving en procedures

1 — De wetgeving en procedures van de ene partij met betrekking tot de toelating tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden ingezet, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen die zich op haar grondgebied bevinden, worden toegepast op luchtvaartuigen van beide partijen wanneer zij het grondgebied van de eerste partij binnenkomen, erop verblijven of het weer verlaten.

2 — De wetgeving en procedures van de ene partij met betrekking tot de toelating tot, het verblijf op, doorgaand verkeer via of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, bagage, vracht en post aan boord van luchtvaartuigen, zoals wetgeving met betrekking tot binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douanecontrole en sanitaire maatregelen, worden nageleefd door de luchtvaartmaatschappij van de andere partij of namens deze passagiers, bemanning, rechtspersoon die het recht heeft met betrekking tot de bagage, vracht en post bij binnenkomst in, verblijf op of het verlaten van het grondgebied van deze partij.

## Artikel 6

### Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen

1 — Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, andere technische verbruiksvoorraden en boordproviand (waaronder etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevinden, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere partij, mits deze uitrustingsstukken, voorraden en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt tijdens het gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven dat grondgebied.

2 — Van deze rechten, kosten en belastingen, uitgezonderd heffingen in verband met verleende diensten, zijn voorts vrijgesteld:

a) Boordproviand aan boord genomen op het grondgebied van een partij, binnen de grenzen die door de autoriteiten van genoemde partij zijn vastgesteld, en bestemd voor gebruik aan boord



van uitgaande luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten;

b) Reserveonderdelen en normale uitrustingsstukken die het grondgebied van een van de partijen worden binnengebracht voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten;

c) Brandstoffen, smeermiddelen en andere technische voorraden bestemd ter voorradiging van uitgaande luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten, zelfs wanneer deze voorraden worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van partij waar zij aan boord zijn genomen.

3 — Ten aanzien van alle in het tweede lid van dit artikel genoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht of beheer van de douane blijven.

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

5 — De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar in situaties waarin de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen met een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen regelingen zijn aangegaan voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste en tweede lid van dit artikel opgesomde goederen, mits de andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen dezelfde vrijstelling(en) geniet(en) van de andere partij.

6 — Niets in dit Verdrag belet de Portugese Republiek op basis van non-discriminatie belastingen, rechten, heffingen of accijnzen op te leggen op de op zijn grondgebied geleverde brandstof voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van Curaçao dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van de Portugese Republiek en een ander punt op het grondgebied van de Portugese Republiek of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

## Artikel 7

### Gebruikersheffingen

1 — Elke partij mag billijke en redelijke heffingen opleggen of toestaan dat deze worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, andere voorzieningen en luchtdiensten waarover zij zeggenschap heeft.

2 — Deze heffingen mogen niet hoger zijn dan die worden opgelegd aan luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij die vergelijkbare internationale diensten uitvoeren.

## Artikel 8

### Rechtstreeks doorgaand verkeer

Rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de partijen dat de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaat, wordt, behalve voor wat betreft veiligheidsmaatregelen tegen de dreiging van wederrechtelijke inmenging, zoals geweld en luchtpiraterij en incidentele maatregelen ter bestrijding van de illegale handel in verdovende middelen, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten, heffingen en andere vergelijkbare belastingen.

## Artikel 9

**Erkenning van bewijzen en vergunningen**

1 — Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wetgeving en procedures van de ene partij, met inbegrip van, in het geval van de Portugese Republiek, de wet- en regelgeving van de EU en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere partij ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten als geldig erkend, mits de vereisten voor de afgifte of geldigverklaring van de bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumeisen.

2 — Het eerste lid van dit artikel is tevens van toepassing op een door de Portugese Republiek aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft.

3 — Elke partij behoudt zich het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere partij of een andere staat verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

## Artikel 10

**Commerciële vertegenwoordiging**

1 — Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen toegestaan:

a) Op het grondgebied van de andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van luchtvervoer en verkoop van vliegtickets alsmede, in overeenstemming met de wetgeving van deze andere partij, andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;

b) In overeenstemming met de wetgeving van de andere partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel naar het grondgebied van deze andere partij te brengen en te doen verblijven voor het verzorgen van luchtvervoer; en

c) Zich op het grondgebied van de andere partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2 — De bevoegde autoriteiten van elke partij nemen alle noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat de vertegenwoordiging van de door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen haar activiteiten op ordelijke wijze kan uitvoeren.

## Artikel 11

**Commerciële activiteiten**

1 — De door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht, op het grondgebied van de andere partij, luchtvervoer te verkopen en het staat elke persoon vrij dit luchtvervoer te kopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta van andere staten in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties.

2 — Voor wat betreft de commerciële activiteiten zijn alle principes vermeld in het eerste lid van dit artikel van toepassing op de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen.

## Artikel 12

**Omwisselen en overmaken van opbrengsten**

1 — Elke partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht vrijgestelde inkomstenbelasting en het batig saldo van inkomsten en uitgaven die verband houden met het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post op de overeengekomen diensten op haar

grondgebied vrijelijk over te maken tegen de officiële wisselkoers, en overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving van het grondgebied van de partij vanwaar de overmaking plaatsvindt.

2 — Voor de toepassing van dit artikel omvat de toepasselijke nationale wetgeving van de Portugese Republiek alle maatregelen die zijn getroffen door de Europese Unie.

### Artikel 13

#### Eerlijke concurrentie

1 — Elke partij staat toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes te exploiteren.

2 — Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht beperkt geen van de partijen eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden in overeenstemming met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

3 — Geen van de partijen staat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen toe, hetzij samen met een andere luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen hetzij afzonderlijk, haar of hun marktmacht zodanig te misbruiken dat dit leidt tot ernstige verzwakking van een concurrent of tot uitsluiting van een concurrent van een route, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg of ten doel heeft.

4 — Geen van de partijen verstrekt staatssubsidie of staatssteun aan haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, of staat deze toe, die deze nadelige gevolgen zou hebben voor de wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in de gelegenheid worden gesteld eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten.

5 — Onder staatssubsidie of staatssteun wordt verstaan het op discriminatoire basis geven van steun aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij, direct of indirect, door de staat of een publiek of privaat lichaam dat is aangewezen door of beheerst wordt door de staat. Dit kan bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, het volgende omvatten: compensatie voor bedrijfsverliezen, het verschaffen van kapitaal, subsidies of leningen op gunstige voorwaarden, het verlenen van financiële voordelen door het achterwege laten van de inning van winsten of vorderingen, het afzien van een normale beloning voor de aangewende openbare middelen, belastingvrijstellingen, vergoeding van door overheden opgelegde financiële lasten, of discriminatoire toegang tot luchthavenfaciliteiten, brandstoffen of andere faciliteiten die redelijkerwijs noodzakelijk zijn voor de normale exploitatie van luchtdiensten.

6 — Wanneer een partij staatssubsidie of staatssteun verleent aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij met betrekking tot diensten die uit hoofde van dit Verdrag worden geëxploiteerd, verlangt zij dat de luchtvaartmaatschappij de subsidie of steun duidelijk en afzonderlijk in haar boekhouding vermeldt.

7 — Indien een partij gegronde redenen heeft voor bezorgdheid dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden onderworpen aan discriminatoire of oneerlijke praktijken, of dat subsidie of steun die door de andere partij wordt overwogen of verleend nadelige gevolgen heeft of zou hebben voor de eerlijke en gelijke wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de eerste partij in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten, heeft deze partij het recht de uitoefening van de in artikel 2 omschreven rechten van dit Verdrag door de door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te schorsen, of de exploitatievergunning in te trekken, of door haar nodig geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van deze rechten.

## Artikel 14

**Goedkeuring van exploitatievoorwaarden**

1 — De luchtvaartautoriteiten van de andere partij worden ten minste dertig (30) dagen voor de uitvoering ervan in kennis gesteld van de dienstregelingen van de overeengekomen diensten en hun exploitatievoorwaarden in het algemeen. De luchtvaartautoriteiten worden tevens in kennis gesteld van elke belangrijke wijziging van dergelijke dienstregelingen of exploitatievoorwaarden. In specifieke gevallen kan de hierboven vastgestelde termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.

2 — De door een partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen stellen de luchtvaartautoriteiten van de andere partij ten minste vijf (5) werkdagen voor de beoogde uitvoering in kennis van kleine wijzigingen of in geval van aanvullende vluchten. In specifieke gevallen kan deze termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.

## Artikel 15

**Veiligheid**

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

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

3 — Onverminderd de verplichtingen genoemd in artikel 33 van het Verdrag van Chicago, wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (aangeduid als “platforminspectie”), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4 — Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

- a) Ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de minimumnormen die op dat moment zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago; of
- b) Ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en vastgelegd;

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

5 — Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige

bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

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

7 — Een maatregel door een partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor die maatregel ophoudt te bestaan.

8 — Indien de Portugese Republiek een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, zijn de rechten van de andere partij uit hoofde van dit artikel op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

## Artikel 16

### Beveiliging

1 — Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integreerend 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:

a) Het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963;

b) Het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970;

c) Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971;

d) Het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988; en

e) Het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991;

alsmede elk ander multilateraal verdrag inzake beveiliging van de luchtvaart waardoor beide partijen gebonden zijn.

2 — De partijen handelen in hun onderlinge betrekkingen minimaal in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn op de partijen; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of gevestigd zijn op het grondgebied van de partijen hebben of, in het geval van de Portugese Republiek, exploitanten van luchtvaartuigen die op haar grondgebied gevestigd zijn overeenkomstig de EU-verdragen en over een geldige exploitatievergunning beschikken in overeenstemming met het recht van de Europese Unie, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

3 — De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning

ervan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

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

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

6 — Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kan de eerste partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere partij.

## Artikel 17

### Verstrekken van statistieken

De luchtvaartautoriteiten van een partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op hun verzoek van de statistieken die redelijkerwijs verlangd kunnen worden voor informatiedoeleinden.

## Artikel 18

### Tarieven

1 — De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij in rekening worden gebracht voor vervoer naar en van het grondgebied van de andere partij worden op een redelijk niveau vastgesteld, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, met inbegrip van de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route geheel of deels exploiteren.

2 — De tarieven worden ten minste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van ingang ter goedkeuring ingediend bij de luchtvaartautoriteiten van beide partijen. In specifieke gevallen kan deze termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.

3 — Deze goedkeuring kan schriftelijk worden gegeven. Indien geen van de luchtvaartautoriteiten binnen vijftientig (25) dagen na de datum van indiening overeenkomstig het tweede lid van dit artikel hun afkeuring van de voorgestelde tarieven heeft uitgesproken, worden deze tarieven als goedgekeurd beschouwd. In het geval van verkorting van de indieningstermijn, zoals bepaald in het tweede lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen van elke afkeuring kennis moet worden gegeven, minder dan vijftientig (25) dagen bedraagt.

4 — Indien tijdens de overeenkomstig het derde lid van dit artikel van toepassing zijnde termijn een luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit in kennis stelt van haar afkeuring

van een tarief, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

5 — Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over een tarief dat hun krachtens het tweede lid van dit artikel wordt voorgelegd, of over de vaststelling van een tarief krachtens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 21 van dit Verdrag.

6 — Een tarief dat is vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel blijft van kracht totdat een nieuw tarief wordt vastgesteld. Een tarief wordt echter niet langer dan twaalf (12) maanden na de datum waarop het anders zou zijn verstreken, verlengd uit hoofde van dit lid.

7 — De partijen kunnen ingrijpen om een tarief af te keuren. Dit recht is beperkt tot:

a) Het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog zijn als gevolg van misbruik van marktmacht;

b) Het voorkomen van tarieven waarvan de toepassing concurrentiebeperkend gedrag vormt dat de concurrentie belemmert, beperkt of verstoort of een concurrent buiten een route houdt, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg heeft of uitdrukkelijk ten doel heeft.

## Artikel 19

### Overleg

1 — De luchtvaartautoriteiten van elke partij voeren, wanneer het nodig is, overleg om te waarborgen dat nauw wordt samengewerkt bij alle kwesties met betrekking tot de uitlegging en toepassing van dit Verdrag, op verzoek van een van de partijen.

2 — Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van vijftien (15) dagen na de datum van ontvangst van het schriftelijke verzoek.

## Artikel 20

### Wijzigingen

1 — Indien een van de partijen het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, kan zij te allen tijde verzoeken om overleg met de andere partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het schriftelijk verzoek door de andere partij.

2 — Indien een partij het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, wordt deze wijziging door de partijen overeengekomen, schriftelijk langs diplomatieke weg bevestigd en treedt zij in werking overeenkomstig artikel 25 van dit Verdrag.

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

## Artikel 21

### Regeling van geschillen

1 — Indien er tussen de partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de partijen dit in de eerste plaats langs diplomatieke weg te regelen.

2 — Indien de partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing aan een entiteit voor te leggen of het geschil kan op verzoek van een van de partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht

van drie scheidsmannen, van wie elke partij er een benoemt en de derde wordt benoemd door de twee aldus benoemde scheidsmannen.

3 — Elk van de partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene partij van de andere partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht en de derde scheidsman dient te worden benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen.

4 — Indien een van de partijen nalaat een scheidsman te benoemen binnen de aangegeven termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naargelang van het geval. In dat geval dient de derde scheidsrechter onderdaan te zijn van een derde staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

5 — De partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

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

7 — Elke partij betaalt de kosten van de door haar benoemde scheidsman. De overige kosten van het scheidsgerecht worden door de partijen gelijkelijk gedeeld.

## Artikel 22

### Duur en beëindiging

1 — Dit Verdrag blijft voor onbepaalde tijd van kracht.

2 — Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

3 — Dit Verdrag treedt twaalf (12) maanden 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.

4 — Indien de andere partij nalaat de ontvangst van de kennisgeving te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 23

### Registratie

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

## Artikel 24

### Toepasselijkheid van het verdrag

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

## Artikel 25

### Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de twee partijen





elkaar ervan in kennis hebben gesteld aan de vereisten voor de inwerkingtreding van dit Verdrag uit hoofde van hun onderscheiden wettelijke procedures is voldaan.

Ten blijke waarvan, de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Lissabon, 25 juni 2019, in drie originelen, in de Engelse, de Nederlandse en de Portugese taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie van de bepalingen van dit Verdrag is de Engelse versie doorslaggevend.

Voor de Portugese Republiek:

*Alberto Souto de Miranda*, Toegevoegd Staatssecretaris belast met Communicatie.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden, Ten Behoeve van Curaçao:

*Zita A. M. Jesus Leito*, Minister van Verkeer, vervoer en van ruimtelijke planning.

BIJLAGE

**Routetabel**

**Deel 1**

Routes te exploiteren in beide richtingen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Portugese Republiek:

Punten in Portugal	Tussenliggende punten	Punten in Curaçao	Verder gelegen punten
Elk punt.....	Elk punt.....	Curaçao.....	Elk punt.

**Deel 2**

Routes te exploiteren in beide richtingen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Curaçao:

Punten in Curaçao	Tussenliggende punten	Punten in Portugal	Verder gelegen punten
Curaçao.....	Elk punt.....	Elk punt.....	Elk punt.

**Noten**

1 — De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te exploiteren tussenliggende en verder gelegen punten dienen door de luchtvaartautoriteiten van de twee partijen rechtstreeks te worden overeengekomen.

2 — De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij kunnen, tijdens een of alle vluchten, elk bovengenoemd tussenliggend en/of verder gelegen punt overslaan, mits de overeengekomen diensten op de routes beginnen of eindigen op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen.

3 — De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij kunnen elk tussenliggend en/of verder gelegen punten naar eigen keuze kiezen en deze keuze in het volgende seizoen wijzigen, mits er geen verkeersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het grondgebied van de andere partij.

4 — Het uitoefenen van vijfde vrijheidsverkeersrechten op aangegeven tussenliggende en/of verder gelegen punten dient te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide partijen en kan in een regeling worden afgesproken.



**AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, IN RESPECT OF CURAÇAO**

The Portuguese Republic 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 7 December 1944;

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, International Air Services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled Air Services between and beyond their Territories;

have agreed as follows:

**Article 1**

**Definitions**

For the purpose of this Agreement:

a) The term “Convention” shall mean the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including any Annex adopted under article 90 of the Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Parties;

b) The term “EU Treaties” shall mean the Treaty on the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

c) the term “Aeronautical Authorities” shall mean, in the case of the Portuguese Republic, the Civil Aviation Authority; in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

d) The term “Designated Airline” shall mean any Airline, which has been designated and authorized in accordance with article 3 of this Agreement;

e) The term “Territory” shall have the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

f) The terms “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “Stop for Non-Traffic purposes” shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention;

g) The term “Tariff” shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

h) The term “Annex” shall mean the Route Schedule attached to this Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex.

**Article 2**

**Operating rights**

1 — Each Party grants to the other Party the following rights in respect of International Air Services conducted by the Designated Airlines of the other Party:

a) The right to fly across its Territory without landing; and

b) The right to make stops in its Territory for Non-Traffic purposes.

2 — Each Party grants to the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled International Air Services on the routes specified in the appropriate Section of the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the Agreed Services” and “the Specified Routes” respectively. While operating an



Agreed Service on a Specified Route the Airlines designated by each Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the Territory of the other Party at the points specified for that route in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

3 — Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of one Party the right of embarking, in the Territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that Party.

4 — If the Designated Airlines of one Party are unable to operate Air Services on its normal routing because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. The provisions of this norm shall be applied without discrimination between the Designated Airlines of the Parties.

### Article 3

#### Designation and operating authorization of airlines

1 — Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes in the Annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2 — Upon receipt of the notice of such designation, and of applications from a Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant to the Airline designated the appropriate operating authorizations and permissions with minimum procedure delay, provided that:

a) In the case of an Airline designated by the Portuguese Republic:

i) The Airline is established in the Territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; and

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

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

b) In the case of an Airline designated by Curaçao:

i) The Airline is established in the Territory of Curaçao and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Curaçao; and

ii) Effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by Curaçao and Curaçao is responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

iii) The Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Curaçao and/or by its nationals;

c) The Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications.



Article 4

**Refusal, revocation, suspension or limitation of rights**

1 — Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an Airline designated by the other Party of the rights specified in article 2 of this Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

a) In the case of an Airline designated by the Portuguese Republic:

i) The Airline is not established in the Territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; or

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

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

b) In the case of an Airline designated by Curaçao:

i) The Airline is not established in the Territory of Curaçao or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable law; or

ii) Effective regulatory control of the Designated Airline is not exercised or not maintained by Curaçao or Curaçao is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

iii) The Airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Curaçao and/or by its nationals;

c) In the case the Designated Airline fails to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; or

d) In the case of failure by such Designated Airline to comply with the legislation of the Party granting the authorization or permission; or

e) In the case the Designated Airline fails to operate the Agreed Services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex attached hereto.

2 — Unless immediate refusal, revocation, suspension, limitation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of the legislation, the right to refuse, revoke, suspend, limit or impose conditions shall be exercised only after consultation with the other Party. The consultations shall take place within a period of thirty (30) days from the date of receipt of the request unless otherwise agreed.

Article 5

**Application of legislation and procedures**

1 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to the aircraft of both Parties upon entering into or departing from or while within the Territory of the first Party.

2 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, transit and departure from its Territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as legislation relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control, shall be complied with by the Airline of the other Party, or on behalf of such



passengers, crew, entity entitled of baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the Territory of this Party.

## Article 6

### Exemption from customs duties and other charges

1 — Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the Territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that Territory.

2 — In addition, the following shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the services performed:

a) Aircraft stores taken on board in the Territory of a Party, within limits fixed by the authorities of the said Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an International Air Service by the Designated Airlines of the other Party;

b) Spare parts and regular equipment brought into the Territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on International Air Services by the Designated Airlines of the other Party;

c) Fuels, lubricants and other consumable technical supplies destined to the supply outbound aircraft operated on International Air Services by the Designated Airlines of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the Territory of the Party in which they are taken on board.

3 — All materials referred to in paragraph 2 of this article may be required to be kept under customs supervision or control.

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

5 — The exemptions provided for by this article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Party have entered into arrangements with another Airline or Airlines for the loan or transfer in the Territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this article, provided such other Airline or Airlines similarly enjoy such exemptions from such other Party.

6 — Nothing in this Agreement shall prevent the Portuguese Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of Curaçao that operates between a point in the Territory of the Portuguese Republic and another point in the Territory of the Portuguese Republic or in the Territory of another European Union Member State.

## Article 7

### User charges

1 — Each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, other facilities and Air Services under its control.

2 — Those charges shall not be higher than the charges imposed upon aircraft of the Designated Airlines of each Party engaged in similar International Air Services.



Article 8

**Traffic in direct transit**

Traffic in direct transit across the Territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

Article 9

**Recognition of certificates and licences**

1 — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid, in accordance with the legislation and procedures of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the Agreed Services, provided always that the requirements under which such certificates and licences were issued, or rendered valid, are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

2 — Paragraph 1 of this article also applies with respect to an Airline designated by the Portuguese Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.

3 — Each Party reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party or by any other State.

Article 10

**Commercial representation**

1 — The Designated Airlines of each Party shall be allowed:

a) To establish in the Territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the Territory of the other Party — in accordance with the legislation of such other Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

c) In the Territory of the other Party to engage directly and, at the Airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2 — The competent authorities of each Party shall take all necessary steps to ensure that the representation of the Airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

Article 11

**Commercial activities**

1 — The Designated Airlines of each Party shall have the right to sell, in the Territory of the other Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that Territory or in freely convertible currencies of other states in accordance with the foreign exchange regulations in force.

2 — For the commercial activities all principles mentioned in paragraph 1 of this article shall apply to the Designated Airlines of both Parties.



Article 12

**Conversion and transfer of revenues**

1 — Each Party grants to the Designated Airlines of the other Party the right of free transfer at the official rate of currency exchange, of revenues tax exempted and of the excess sums of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the Agreed Services in its Territory, and in accordance with the applicable domestic law in the Territory of the Party from which the transfer is made.

2 — For the purpose of this article, the applicable domestic law of the Portuguese Republic includes all measures taken by the European Union.

Article 13

**Fair competition**

1 — Each Party shall allow fair and equal opportunity for the Designated Airlines of both Parties to operate the Agreed Services on the Specified Routes.

2 — Each Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and capacity of the International Air Service it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the Airlines designated by 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.

3 — Neither Party shall allow its Designated Airline or Airlines, either in conjunction with any other Airline or Airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

4 — Neither Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its Designated Airline or Airlines in such way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the Airlines of the other Party to compete in providing International Air Service.

5 — State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a Designated Airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuels or other reasonable facilities necessary for the normal operation of Air Services.

6 — Where a Party provides state subsidy or support to a Designated Airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that Airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

7 — If one Party has substantiated concerns that its Designated Airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the Airlines of the first Party to compete in providing International Air Service, it shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of this Agreement by the Airline designated by the other Party, or to revoke the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights.

Article 14

**Approval of conditions of operation**

1 — The timetables of the Agreed Services and in general the conditions of their operation shall be notified to the Aeronautical Authorities of the other Party, at least thirty (30) days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such timetables or conditions



of their operation shall also be notified to the Aeronautical Authorities. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor modifications or in case of supplementary flights, the Designated Airlines of one Party shall notify the Aeronautical Authorities of the other Party, at least five (5) working days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

## Article 15

### Safety

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

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

3 — Notwithstanding the obligations mentioned in article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the Designated Airlines of one Party on services to or from the Territory of the other Party may, while within the Territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

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

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

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

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a Designated Airline of one Party in accordance with paragraph 3 of this article is denied by the representative of that Designated Airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

7 — Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8 — Where the Portuguese Republic has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that Airline.





Article 16

Security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;

b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971;

d) Its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; and

e) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991;

and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Parties.

2 — The Parties shall, in their mutual relations, act as a minimum, in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Parties or are established in the Territory of the Parties, or, in the case of the Portuguese Republic, operators of aircraft which are established in its Territory under the EU Treaties and have received valid Operating Licences in accordance with European Union Law, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

4 — Each Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 of this article required by the other Party for entry into the Territory of that other Party and also for departure from, or while within, the Territory of the other Party. For departure from, or while within, the Territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall also be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6 — When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the security provisions of this article, the first Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party.



Article 17

**Provision of statistics**

The Aeronautical Authorities of one Party shall supply the Aeronautical Authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 18

**Tariffs**

1 — The Tariffs to be charged by the Designated Airlines of one Party for carriage to or from the Territory of the other Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the Tariffs of other Airlines operating the whole or part of the same route.

2 — The Tariffs shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

3 — This approval may be given in writing. If neither of the Aeronautical Authorities has expressed disapproval of the proposed Tariffs within twenty-five (25) days from the date of submission, in accordance with paragraph 2 of this article, these Tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 2 of this article, the Aeronautical Authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than twenty-five (25) days.

4 — If during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this article, one Aeronautical Authority gives the other Aeronautical Authority notice of its disapproval of any Tariff, the Aeronautical Authorities of the two Parties shall endeavour to determine the Tariff by mutual agreement.

5 — If the Aeronautical Authorities cannot agree on any Tariff submitted to them under paragraph 2 of this article, or on the determination of any Tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 21 of this Agreement.

6 — A Tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new Tariff has been established. Nevertheless, a Tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

7 — The Parties may intervene to disapprove a Tariff. This intervention shall be limited to:

- a) The protection of consumers from Tariffs that are excessive due to the abuse of market power;
- b) The prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

Article 19

**Consultations**

1 — The Aeronautical Authorities of each Party shall consult each other whenever it becomes necessary, in order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, on request of either Party.

2 — Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days from the date the other Party has received the written request.

Article 20

**Amendments**

1 — If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may at any time request negotiations with the other Party. Such negotiations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.



2 — If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon by the parties, confirmed in writing through diplomatic channels, and shall enter into force in accordance with article 25 of this Agreement.

3 — Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this article, any amendment to the Annex of this Agreement may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes. They shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 2 of this article does not apply in case any traffic rights are added to the Annex.

## Article 21

### Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by negotiation through diplomatic channels.

2 — If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some entity, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3 — Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4 — If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

5 — The Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

6 — If and as long as either Party or the Designated Airlines of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default or to a Designated Airline in default.

7 — Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

## Article 22

### Duration and termination

1 — This Agreement shall remain in force for an undetermined period.

2 — Each 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 simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

3 — The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

4 — In the absence of acknowledgement of receipt of the notification of the other Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.



Article 23

**Registration**

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

Article 24

**Applicability of the Agreement**

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

Article 25

**Entry into force**

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the two Parties have notified each other that the requirements for the entry into force of this Agreement under their respective legal procedures have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in Lisbon, on the 25<sup>th</sup> of June of 2019, in duplicate in the Portuguese, Dutch and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence in interpretation of the provisions of this Agreement, the English version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

*Alberto Souto de Miranda*, Assistant Secretary of State for Communications.

For the Kingdom of the Netherlands, in Respect of Curaçao:

*Zita A. M. Jesus Leito*, Minister of Traffic, Transport and Urban Planning.

ANNEX

**Route Schedule**

**Section 1**

Routes to be operated in both directions by the Designated Airlines of the Portuguese Republic:

Points in Portugal	Intermediate Points	Points in Curaçao	Beyond Points
Any points.....	Any points.....	Curaçao.....	Any points.



**Section 2**

Routes to be operated in both directions by the Designated Airlines of Curaçao:

Points in Curaçao	Intermediate Points	Points in Portugal	Beyond Points
Curaçao .....	Any points.....	Any points.....	Any points.

**Notes**

1 — The intermediate and beyond points to be operated by the Designated Airlines of each Party have to be agreed upon directly between the Aeronautical Authorities of the two Parties.

2 — The Designated Airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that the Agreed Services on the routes begin or end in the Territory of the Party which has designated the Airlines.

3 — The Designated Airlines of each Party may select any intermediate and/or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season, provided that no traffic rights are exercised between those points and the Territory of the other Party.

4 — The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to approval by the Aeronautical Authorities of both Parties and may be agreed upon in an arrangement.

113725461