

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1976 Nr. 131

A. TITEL

*Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden
en de Federatieve Republiek Brazilië, met Bijlage,
en Protocol van ondertekening;
Brasilia, 6 juli 1976*

B. TEKST ¹⁾**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom
of the Netherlands and the Government of the Federative
Republic of Brazil**

The Government of the Kingdom of the Netherlands
and

The Government of the Federative Republic of Brazil,

having decided to conclude an Agreement on regular air transport between the two countries, have appointed their duly authorized representatives for this purpose, who have agreed on the following provisions:

Article 1

The Contracting Parties reciprocally grant each other the rights specified in the present Agreement and the Annex, thereto drawn up in application of said Agreement, in order that the international air services specified herein, which will be referred to hereafter as "agreed services", may be established.

Article 2

1. Any of the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which the rights have been granted, but not before:

a) the Contracting Party to which the rights have been granted shall have designated an airline of its nationality for the specified route or routes;

b) the Contracting Party granting the rights shall have issued the necessary operating permission to the designated airline, in compliance with the provisions set forth in paragraph 2 of this article and in article 6.

2. The airline designated by one of the Contracting Parties may be called upon to prove to the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is able to satisfy the requirements prescribed by the laws and regulations normally applied by such authorities to the operation of international airlines,

¹⁾ De Portugese tekst is niet afgedrukt.

Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

De Regering van de Federatieve Republiek Brazilië,

Besloten hebbende een overeenkomst te sluiten inzake geregeld luchtvervoer tussen hun beide landen, hebben te dien einde hun deugdelijk gemachtigde vertegenwoordigers aangewezen, die overeenstemming hebben bereikt inzake de hieronder volgende bepalingen:

Artikel 1

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar wederkerig de rechten, opgesomd in deze Overeenkomst en de ter uitvoering daarvan opgestelde Bijlage daartoe, teneinde de daarin vermelde internationale luchtdiensten, die hierna zullen worden aangeduid als „overeengekomen diensten”, in te stellen.

Artikel 2

1. Ieder van de overeengekomen diensten mag onmiddellijk worden ingesteld, of op een latere datum, naar keuze van de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten worden verleend, maar niet voordat:

a. de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten zijn verleend een luchtvaartmaatschappij van haar nationaliteit heeft aangewezen voor de omschreven route of routes;

b. de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent de benodigde exploitatievergunning heeft uitgereikt aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in overeenstemming met de bepalingen van lid 2 van dit Artikel en met die van Artikel 6.

2. Van de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd, dat deze tegenover de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij bewijst, in staat te zijn te voldoen aan de eisen, voorgeschreven door de wetten en voorschriften, welke normaal door deze autoriteiten ten aanzien van de werkwijze van internationale luchtvaartmaatschappijen worden toegepast.

3. The Contracting Parties reserve the right to substitute the originally designated airline by other national airlines, giving advance notice to the other Contracting Party. All the provisions of the present Agreement and its Annex shall apply to the newly designated airline.

Article 3

1. In order to avoid discriminatory practices and to assure equal treatment, it is agreed that:

- I. The charges and fees that either of the Contracting Parties imposes or allows to be imposed on the airline designated by the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than the charges and fees paid by its national aircraft engaged in similar international services for the use of such airports and facilities.

- II. Fuels, lubricating oils, regular equipment, aircraft stores and spare parts brought into the territory of one Contracting Party or placed on board the aircraft of the other Contracting Party in said territory, whether directly by an airline designated by the latter Contracting Party, or on the account of said airline for the sole use of its own aircraft in the agreed services, shall enjoy the same treatment granted to the national airlines engaged in international transportation, with respect to customs duties, inspection fees and/or other national duties and charges.

- III. Aircraft of one of the Contracting Parties used in the operation of the agreed services, and fuels, lubricating oils, regular equipment and spare parts for the upkeep and repair of the aircraft, as well as aircraft stores, including food, beverages and tobacco, retained on board, shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar duties or fees in the territory of the other Contracting Party, even though used or consumed in flights over such territory.

2. The goods mentioned in the above paragraph and enjoying the exemption established therein may not be unloaded from the air-

3. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de aanvankelijk aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door andere nationale luchtvaartmaatschappijen, na voorafgaande kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij. Alle bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage zullen van toepassing zijn op de nieuw aangewezen luchtvaartmaatschappij.

Artikel 3

1. Teneinde bevoorrechtiging te voorkomen, en gelijkheid van behandeling te verzekeren, wordt overeengekomen dat:

- I. De heffingen en andere rechten die ieder van de Overeenkomstsluitende Partijen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij oplegt of doet opleggen voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten, zullen niet hoger zijn dan de heffingen en rechten welke door haar eigen, op soortgelijke internationale diensten gebezigde luchtvaartuigen worden betaald voor het gebruik van bedoelde luchthavens en faciliteiten.
- II. De motorbrandstoffen, smeeroliën, normale uitrustingsstukken, boordproviant en reservedelen, ingevoerd binnen het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij of op dit grondgebied ingeladen in luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, hetzij rechtstreeks door een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de laatsbedoelde Overeenkomstsluitende Partij, hetzij voor rekening van bedoelde luchtvaartmaatschappij en uitsluitend bestemd voor het gebruik door haar eigen luchtvaartuigen op de overeengekomen luchtdiensten, genieten een zelfde behandeling als de nationale luchtvaartmaatschappijen die internationaal vervoer verrichten, voor zover het betreft de heffing van douanerechten, inspectie-kosten en/of andere nationale rechten en belastingen.
- III. De luchtvaartuigen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen gebezigd bij de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten, en motorbrandstoffen, smeeroliën, normale uitrustingsstukken en reservedelen voor onderhoud en herstel van de luchtvaartuigen, evenals de boordvoorraden met inbegrip van voedsel, drank en tabak, welke aan boord blijven, zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke rechten of kosten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien zij worden gebruikt of geconsumeerd bij vluchten boven dat grondgebied.

2. De in het vorige lid vermelde goederen, die de daarin bedoelde vrijstelling genieten, mogen niet uit het luchtvaartuig worden ge-

craft within the territory of the other Contracting Party without the consent of its customs authorities, and when not used by the airlines themselves shall be subject to the control of such authorities.

3. Passengers, luggage and merchandise in transit through the territory of one Contracting Party and remaining in the airport area reserved for them shall be subject, except in respect of security measures for the safeguarding of international civil aviation, only to the control established for that area. Luggage and merchandise in direct transit shall be exempt from customs duties, fees and charges.

Article 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the aeronautical authorities of either of the Contracting Parties and still in effect shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. The Contracting Parties reserve the right, however, of refusing to recognize certificates of competency and licenses granted to their own nationals by authorities of the other Contracting Party or by another State for purposes of flight into and over their own territory.

Article 5

1. The laws and regulations of one Contracting Party pertaining to the entry into its territory, layover and departure therefrom of aircraft employed in international air navigation, or pertaining to the operation and navigation of such aircraft within its territory shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party pertaining to the admission to, stay in or departure from its territory, of passengers, aircraft crew or cargo, and concerning entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be applied to passengers, crew and cargo of aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, while in the territory of the first Contracting Party.

laden binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder toestemming van diens douane-autoriteiten en zullen, indien zij niet door de luchtvaartmaatschappijen zelf worden gebruikt, onderworpen zijn aan het toezicht van die autoriteiten.

3. Passagiers, bagage en vracht in transitoverkeer via het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, die het daarvoor bestemde gebied van de luchthaven niet verlaten, worden, behoudens met betrekking tot veiligheidsmaatregelen voor het veiligstellen van de Internationale Burgerluchtvaart, ten hoogste onderworpen aan de voor dat gebied geldende controle. Bagage en vracht in direct transitoverkeer zijn vrijgesteld van douane-rechten, heffingen en rechten.

Artikel 4

De bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, die nog geldig zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de exploitatie van de overeengekomen diensten als geldig erkend. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen, uitgereikt aan haar eigen onderdanen door de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij of door een andere Staat, te weigeren voor het binnenvliegen van en het vliegen boven haar eigen grondgebied.

Artikel 5

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, gebezigd in internationaal luchtverkeer, of betreffende exploitatie van en het vliegen met die luchtvaartuigen binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij, welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht en betreffende de binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine, zijn van toepassing op de passagiers, de bemanning en de vracht van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende het verblijf op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

Article 6

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permission of an airline designated by the other Contracting Party when it has not yet proven to its satisfaction that substantial ownership and effective control of said airline are in the hands of nationals of the other Contracting Party.

2. The airline designated may be fined by the authorities of the other Contracting Party under the terms of its legal operating permission or have its operating permission totally or partially suspended for a period from one to three months:

a) in cases of non-compliance with laws and regulations specified in Article 5 of this Agreement, and other governmental norms established for the functioning of the designated airlines;

b) when the aircraft flight crews employed in the agreed services are not nationals of one or the other of the Contracting Parties, except in cases of training of flight personnel by instructors duly authorized by the responsible agencies of the Contracting Party designating the airline, and during the training period, or if special permission is granted.

3. In cases of recurrence of the violations referred to in the above paragraph 2, the permission may be revoked.

4. The revocation of the operating permission referred to in paragraph 1 and 3 of this Article shall only be effected after consultation with the other Contracting Party. The consultation should be initiated within sixty (60) days from the date of the respective notification.

Article 7

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall maintain close contact to guarantee close co-operation on all questions dealt with in the present Agreement, in order that they may be satisfactorily carried out.

Article 8

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any of the terms of the Annex to this Agreement it may

Artikel 6

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen niet te verlenen of in te trekken zolang deze niet te haren genoegen heeft aangetoond dat een aanzienlijk deel van de eigendom berust bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij kan door de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden beboet in gevolge de bepalingen van haar wettelijke bedrijfsvergunning, of haar exploitatievergunning kan geheel of gedeeltelijk worden opgeschort voor een periode van een tot drie maanden:

a) in geval van niet naleving van de in artikel 5 van deze Overeenkomst bedoelde wetten en voorschriften en van andere van overheidswege gegeven richtlijnen voor het functioneren van aangewezen luchtvaartmaatschappijen;

b) wanneer de stuurhutbemanningen op de overeengekomen diensten geen onderdanen zijn van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, behoudens wanneer het betreft de opleiding van stuurhutpersoneel door instructeurs die daartoe deugdelijk bevoegd zijn verklaard door de verantwoordelijke instellingen van de Overeenkomstsluitende Partij welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en gedurende de opleidingsperiode, of indien bijzondere vergunning is verleend.

3. Bij herhaling van de in het vorige lid bedoelde inbreuken kan de vergunning worden ingetrokken.

4. Tot intrekking van de exploitatie-vergunning als bedoeld in lid 1 en lid 3 van dit Artikel wordt eerst overgegaan na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het overleg moet binnen zestig (60) dagen gerekend van de datum van de betreffende kennisgeving worden aangevangen.

Artikel 7

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen onderhouden nauw contact teneinde een hechte samenwerking te verzekeren ten aanzien van alle in deze Overeenkomst geregelde gelegenheden, met het oog op de bevredigende naleving daarvan.

Artikel 8

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van de Bijlage bij deze Overeenkomst te wijzigen,

request a consultation between the aeronautical authorities of both Parties, such consultation to be initiated within sixty (60) days from the date of the respective notification.

2. The results of the consultation shall become effective after confirmation by exchange of notes through diplomatic channels.

Article 9

1. Disputes between the Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Agreement and its Annex which cannot be settled by means of negotiation or direct consultation shall be submitted to arbitration, in accordance with the procedures set forth in Article 85 of the Convention on International Civil Aviation concluded at Chicago in 1944, as to the composition and functioning of the respective tribunal. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall engage their best efforts in the carrying out of the arbitral decision.

Article 10

Whenever a multilateral air convention accepted by both Contracting Parties becomes effective, the present Agreement shall be modified so that its provisions shall comply with those of the new convention.

Article 11

The present Agreement and its Annex, as well as any modification thereof, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 12

Either of the Contracting Parties may, at any time, notify the other Contracting Party of its intention to terminate the present Agreement, making a simultaneous communication of this purpose to the International Civil Aviation Organization. The termination of the present Agreement shall become effective twelve (12) months after receipt of the notice by the other Contracting Party, unless it is withdrawn by mutual consent of the Parties before expiration of said period. If receipt of the notice is not acknowledged by the Contracting Party to which it is addressed, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

kan zij om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide partijen verzoeken, hetwelk dient aan te vangen binnen zestig (60) dagen, te rekenen van de datum van de betreffende kennisgeving.

2. De resultaten van het overleg treden in werking na bevestiging middels notawisseling langs diplomatieke weg.

Artikel 9

1. Geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage, welke niet door onderhandeling of onmiddellijk overleg kunnen worden opgelost, worden onderworpen aan arbitrage, overeenkomstig de procedure voorzien in Artikel 85 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, gesloten te Chicago in 1944, voorzover het betreft de samenstelling en de werkwijze van het betreffende tribunaal. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen zullen al het mogelijke doen om de scheidsrechterlijke uitspraak na te komen.

Artikel 10

Zodra een multilateraal Verdrag, aanvaard door beide Overeenkomstsluitende Partijen, in werking treedt wordt deze Overeenkomst zodanig gewijzigd dat haar bepalingen aan die van het nieuwe Verdrag voldoen.

Artikel 11

Deze Overeenkomst en haar Bijlage en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 12

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij kennisgeven van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijker tijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Deze Overeenkomst eindigt twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving in onderling overleg tussen de Partijen wordt ingetrokken vóór het verstrijken van deze periode. Indien de ontvangst van de kennisgeving niet door de Overeenkomstsluitende Partij tot welke deze is gericht wordt bevestigd, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na haar ontvangst door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Article 13

The present Agreement supersedes all permissions, privileges and concessions in respect of the subject matter of this Agreement and which are in existence on the date that it becomes effective and which have been granted for any reason by one of the Contracting Parties to the airline of the other Contracting Party.

Article 14

For the purpose of the present Agreement and its Annex:

a) the term "aeronautical authority" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport, Water Control and Public Works and, in the case of the Federative Republic of Brazil, the Minister of Aeronautics, or in both cases, any person or agency that is legally authorized to perform the functions which they now exercise;

b) the term "agreed services" means scheduled air services for the transport of passengers, cargo and mail on the specified routes herein;

c) the term "designated airline" refers to any airline the Contracting Parties may have selected to operate the agreed services and regarding which written communication has been made by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, according to Article 2, paragraph 1, item b, of the present Agreement;

d) the term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which this price applies, including prices and conditions for agency and other related services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

e) the expression "territory" shall have the same meaning as that given to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, concluded at Chicago in 1944, it being understood that, as regards the Kingdom of the Netherlands, the present Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only;

f) the definitions of "airline", "air service", "international air service" and "stop for non-commercial purposes" are the same as those contained in Article 96 of the abovementioned Convention on International Civil Aviation.

Artikel 13

Deze Overeenkomst treedt in de plaats van alle vergunningen, voorrechten en concessies betreffende aangelegenheden waarin zij voorziet en die op de datum van inwerking treden bestaan en die uit enigerlei hoofde door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn verleend aan de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 14

Met betrekking tot de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage:

a. de uitdrukking „Luchtvaartautoriteit” betekent in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister van Verkeer en Waterstaat en in het geval van de Federatieve Republiek Brazilië, de Minister van Luchtvaart of, in beide gevallen, iedere persoon of instelling die wettig bevoegd is de functies te vervullen die thans door hen worden vervuld;

b. de uitdrukking „overeengekomen diensten” betekent geregelde luchtdiensten voor het vervoer van passagiers, vracht en post op de omschreven route;

c. de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekent een luchtvaartmaatschappij welke een van de Overeenkomstsluitende Partijen heeft gekozen om de overeengekomen diensten te exploiteren en betreffende dewelke schriftelijk mededeling is gedaan aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, als voorzien in Artikel 2 lid 1 onder b, van deze Overeenkomst;

d. de uitdrukking „tarief” betekent de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van passagiers en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijs van toepassing is, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor bemiddeling en aanverwante diensten, echter met uitsluiting van vergoeding en voorwaarden voor het vervoer van post;

e. de uitdrukking „grondgebied” heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 2 van het Verdrag inzake Internationale Burgerluchtvaart gesloten te Chicago in 1944, met dien verstande dat, voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, deze Overeenkomst slechts van toepassing is op het Koninkrijk in Europa;

f. de betekenis van „luchtvaartmaatschappij”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „landing voor andere dan verkeersdoelenden” is dezelfde als daaraan toegekend in artikel 96 van het hoger vermelde Verdrag inzake Internationale Burgerluchtvaart.

Article 15

This agreement shall be provisionally applied from the date of its signature within the administrative powers of the aeronautical authorities of each Contracting Party; and it shall enter into force through notification via diplomatic channels after the accomplishment of constitutional procedures of each Contracting Party, from the date of the last one of these notifications.

DONE in Brasília, on July 6th 1976, in two originals, in the Netherlands, Portuguese and English languages, all being equally authentic. In the case of any inconsistency the text in the English language shall prevail.

For the Government of the
Kingdom of the Netherlands:

(sd.) L. QUARLES VAN UFFORD

For the Government of the
Federative Republic of Brazil:

(sd.) A. F. AZEREDO DA SILVEIRA

Artikel 15

Deze overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van haar ondertekening binnen de administratieve bevoegdheid van de luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen en treedt in werking door kennisgeving langs diplomatieke weg nadat voldaan is aan de constitutioneel vereiste procedures van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vanaf de datum van de laatste zodanige kennisgeving.

GEDAAN te Brasília, de zesde juli negentienhonderd zesenzeven-
tig, in twee originelen, in de Nederlandse, Portugese en Engelse taal,
alle teksten gelijkelijk authentiek zijnde. In geval van enige tegen-
strijdigheid is de Engelse tekst beslissend.

Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) L. QUARLES VAN UFFORD

Voor de Regering van de
Federatieve Republiek Brazilië:

(w.g.) A. F. AZEREDO DA SILVEIRA

Annex to the Air Transport Agreement

Section I

The Contracting Parties grant each other the right to operate, through the intermediary of their respective designated airlines and in accordance with the conditions of this Annex, the agreed services on the Routes and landing points specified in the Route Schedules that form part of this Annex.

Section II

1. Under the conditions provided in the present Agreement and this Annex, each Contracting Party grants to the airline designated by the other Contracting Party and for the purpose of operating the agreed services on the specified routes the following rights:

a) the right of embarkation and disembarkation of passengers, cargo and mail whose point of origin or destination is in the territory of the other Contracting Party;

b) the right of embarkation and disembarkation of passengers, cargo and mail in international traffic, carried to and from landing points in third countries, included in the Route Schedules.

2. Each Contracting Party authorizes the overflight of its territory by the airline designated by the other Contracting Party, with or without technical landings at stops included in the Route Schedules.

3. The exercise of the rights mentioned above is subject to the conditions set forth in Section IV below.

Section III

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other at the request of either one, in order to determine whether the principles enunciated in Section IV are being observed by the designated airlines, and particularly to avoid the diverting of an unjust portion of traffic from one of the said airlines.

Section IV

1. The agreed services shall have as their fundamental purpose the supply of a capacity adequate to the traffic demand.

2. The exploitation of the agreed services, principally the operation of routes or sections of routes common to both designated air-

Bijlage bij de luchtvaartovereenkomst

Paragraaf I

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar het recht om door middel van hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage de overeengekomen diensten te exploiteren op de routes en punten opgesomd in de Routetabellen die deel uitmaken van deze Bijlage.

Paragraaf II

1. Onder de voorwaarden bepaald in deze Overeenkomst en deze Bijlage, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, de volgende rechten:

a. het recht om passagiers, vracht en post, komende van of bestemd voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te nemen en af te zetten;

b. het recht om passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, vervoerd naar en van punten in derde landen vermeld in de Routetabel op te nemen en af te zetten.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij staat het overvliegen van haar grondgebied door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij toe, met of zonder technische landing op de punten vermeld in de Routetabel.

3. De uitoefening van de hierboven vermelde rechten is onderworpen aan de voorwaarden vermeld in Paragraaf IV hierna.

Paragraaf III

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen treden op verzoek van een van haar in overleg om na te gaan of de beginselen vastgelegd in Paragraaf IV, hieronder, in acht worden genomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, en in het bijzonder om te voorkomen dat een deel van het verkeer onrechtvaardiglijk wordt ontnomen aan een der bedoelde luchtvaartmaatschappijen.

Paragraaf IV

1. De overeengekomen diensten hebben tot fundamenteel doel capaciteit te verschaffen die voldoet aan de vraag naar vervoer.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, voornamelijk de exploitatie van routes, of gedeelten daarvan, welke de aange-

lines of the Contracting Parties, shall take into account the interests of the other designated airline in order that the services performed by each of them shall not be unduly affected. Once the principles of reciprocity are ensured, a just and equitable treatment shall be granted to the designated airlines of the two Contracting Parties in order that they may operate the air services on the routes specified in the Schedules attached on equal conditions.

3. The right of an airline designated by one of the Contracting Parties to embark and disembark at the specified points of the routes, international traffic proceeding to or from countries other than those of the Contracting Parties, shall be exercised in such a way that the available capacity shall be related to:

- a) the traffic need between the country of origin and those of destination;
- b) the requirements of an economical operation of the agreed services;
- c) the existing traffic demand in the regions covered by the services, with due respect to the interest of local and regional services.

Section V

The aeronautical authorities of either of the Contracting Parties shall, at the request of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, periodically or at any time, supply the statistics that may be reasonably requested, for verification as to how the capacity provided by the airline designated by the other Contracting Party is being used for the agreed services. These statistics should contain all the elements necessary to determine the volume of traffic, as well as its points of origin and destination on-line.

Section VI

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party in payment for transportation of passengers and cargo proceeding to or from the territory of the other Contracting Party shall be set at reasonable levels, due consideration being given to all relevant factors, including the operating cost, characteristics of the service, reasonable profit and the tariffs charged by other airlines on the same or similar routes, observing as far as possible

wezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen gemeen hebben, wordt rekening gehouden met de belangen van de andere aangewezen luchtvaartmaatschappij opdat de door ieder hunner onderhouden diensten niet op onredelijke wijze worden getroffen. Zodra de beginselen van wederkerigheid zijn gewaarborgd, wordt een billijke en gelijke behandeling gegeven aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen om de luchtdiensten op de routes omschreven in de aangehechte Routetabellen onder gelijke omstandigheden te kunnen exploiteren.

3. Het recht van een door één der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij om internationaal verkeer bestemd voor of komende uit landen andere dan die van de Overeenkomstsluitende Partijen op te nemen en af te zetten op de punten van de omschreven routes wordt zodanig uitgeoefend dat de beschikbare capaciteit is afgestemd op:

a. de vervoersbehoefte tussen het land van herkomst en de landen van bestemming;

b. het vereiste van een economische exploitatie van de overeengekomen diensten;

c. de vraag naar vervoer die zich voordoet in de overvlogen gebieden, rekening houdend met lokale en regionale diensten.

Paragraaf V

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen, op verzoek van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, periodiek of te eniger tijd de statistieken die redelijkerwijze kunnen worden gevraagd om na te gaan hoe de capaciteit verschaft door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt benut op de overeengekomen diensten. Deze statistieken dienen alle gegevens te bevatten, benodigd om de omvang, alsmede de punten van herkomst en bestemming op de lijn van het verkeer te kunnen bepalen.

Paragraaf VI

1. De tarieven te heffen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij als betaling voor vervoer van passagiers en lading naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, een rede-

the mechanism adopted by the International Air Transport Association (IATA).

2. The tariffs thus established shall be submitted to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days before the date on which they should become effective; in special cases, this period may be shortened, if said authorities should so agree.

3. If, for any reason, a particular tariff cannot be determined according to the foregoing provisions, or if during the first fifteen (15) days of the period either of the aeronautical authorities notifies the other of its disapproval of any tariff that has been submitted to it, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall undertake to determine such tariff by consultation.

4. The tariffs established according to the provisions of this Section shall remain in effect until new tariffs are established in accordance with these same provisions.

5. The tariffs charged by the designated airline of one of the Contracting Parties, when serving sectors in common between the territories of both Parties or sectors included on routes common to both, between the territory of one Contracting Party and third countries, shall not be lower, than those charged by the airline of the other Party for the performance of identical services.

6. The airline designated by one Contracting Party may not, itself or through any intermediary, directly or indirectly, grant discounts, abatements, or any reductions of tariffs in effect, except those provided for in the resolutions approved by both Contracting Parties.

Section VII

The time-tables (schedules) shall indicate the type, model and configuration of the aircraft employed as well as the frequency of services and landing points and shall be submitted by the designated airline of each Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days before the date on which they are due to become effective. Such time-tables shall be approved within the abovementioned period, unless they involve alteration of landing points or capacity, in deviation of what is specified in this Annex.

lijke winst, en de tarieven geheven door andere luchtvaartmaatschappijen op dezelfde of overeenkomstige routes, zo veel mogelijk met inachtneming van de procedures aanvaard door de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA).

2. De aldus vastgestelde tarieven worden tenminste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgelegd; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, indien genoemde autoriteiten hiermede instemmen.

3. Indien om enigerlei reden een bepaald tarief niet kan worden vastgesteld volgens de hogergenoemde bepalingen, of indien gedurende de eerste vijftien (15) dagen van de periode een der luchtvaartautoriteiten aan de andere kennis geeft van haar afkeuring van enig tarief dat haar is voorgelegd, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg zulk een tarief vast te stellen.

4. De tarieven die zijn vastgesteld volgens de bepalingen van deze Paragraaf blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig deze zelfde bepalingen.

5. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de Overeenkomstsluitende Partijen geheven tarieven op gemeenschappelijke trajecten tussen de grondgebieden van beide Partijen of op trajecten van routes die zij gemeen hebben tussen het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en derde landen, mogen niet lager zijn dan die geheven door de luchtvaartmaatschappij van de andere Partij voor het uitvoeren van identieke diensten.

6. Het is de luchtvaartmaatschappij aangewezen door een der Overeenkomstsluitende Partijen niet toegestaan, zelf of door enige tussenpersoon, direct of indirect, kortingen, reducties of enigerlei verlaging van de toepasselijke tarieven te verlenen uitgezonderd die, voorzien in besluiten goedgekeurd door beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Paragraaf VII

De dienstregelingen vermelden het type, de uitvoering en indeling van de gebezigde luchtvaartuigen, zomede de frequentie van de diensten en de plaatsen waar wordt geland, en worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen tenminste vijfenveertig (45) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgelegd.

Bedoelde dienstregelingen worden binnen de boven vermelde periode goedgekeurd tenzij zij, in afwijking van het bepaalde in deze Bijlage, wijziging van plaatsen waar wordt geland of capaciteit inhouden.

Section VIII

1. The following alteration of routes shall not be dependent upon advance notice between the Contracting Parties, the respective communication from one aeronautical authorities to the other being sufficient:

a) inclusion or suppression of landing points in the territory of the Contracting Party which designated the airline;

b) omission of landing points in the territory of third countries.

2. The alteration of agreed routes by inclusion of a landing-point not provided for in the Route Schedule, outside the territory of the Contracting Party which designates the airline shall be subject to previous agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

Paragraaf VIII

1. De volgende wijzigingen van routes zijn niet afhankelijk van voorafgaande kennisgeving tussen de Overeenkomstsluitende Partijen; volstaan kan worden met de dienaangaande mededeling door één luchtvaartautoriteit aan de andere:

a. het opnemen of weglaten van punten op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b. het weglaten van punten op het grondgebied van derde landen.

2. Wijziging van overeengekomen routes door toevoeging van een niet in de Routetabel voorzien punt, buiten het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, is onderworpen aan voorafgaande overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen.

Route Schedule

1. *Route of the Netherlands*

Stops within the Netherlands	Intermediate stops ¹⁾	Stops within Brazil	Stops beyond ¹⁾
Points in the Netherlands	Zurich Lisbon or Monrovia	Rio de Janeiro and/or São Paulo	Montevideo ²⁾ Buenos Aires, Santiago

¹⁾ When filing its time-table the designated carrier can at its option omit stops in third countries.

²⁾ Montevideo can be served before or after Buenos Aires.

2. *Route of Brazil*

Stops within Brazil	Intermediate stops ¹⁾ ²⁾	Stops within the Netherlands	Stops beyond ¹⁾ ²⁾
Points in Brazil	(One point in West Africa or one point in Europe) (One point in Europe or one point in North Africa)	Amsterdam	(Three points beyond in Europe) ³⁾

¹⁾ When filing its time-table the designated carrier can at its option omit stops in third countries.

²⁾ The points will be established through notification of the Brazilian Government to the Netherlands Government when the Brazilian authorities designate a Brazilian airline to operate the agreed services.

³⁾ The Brazilian Government will indicate one of the three points that can be served before or after the related points when it makes the notification mentioned in Note ²⁾.

Routetabel1. *Nederlandse route*

Punten in Nederland	Tussenliggende punten ¹⁾	Punten in Brazilië	Verder gelegen punten ¹⁾
Punten in Nederland	Zürich Lissabon of Monrovia	Rio de Janeiro en/of São Paulo	Montevideo ¹⁾ Buenos Aires Santiago

¹⁾ Bij de indiening van haar dienstregeling kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij desgewenst punten in derde landen weglaten.

²⁾ Montevideo mag vóór of na Buenos Aires worden bediend.

2. *Braziliaanse route*

Punten in Brazilië	Tussenliggende punten ¹⁾ ²⁾	Punten in Nederland	Verdergelegen punten ¹⁾ ²⁾
Punten in Brazilië	(Een punt in West Afrika of een punt in Europa) (Een punt in Europa of een punt in Noord Afrika)	Amsterdam	(Drie verder- gelegen punten in Europa ³⁾)

¹⁾ Bij de indiening van haar dienstregeling kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij desgewenst punten in derde landen weglaten.

²⁾ De punten zullen worden vastgesteld door kennisgeving van de Braziliaanse Regering aan de Nederlandse Regering zodra de Braziliaanse autoriteiten een Braziliaanse luchtvaartmaatschappij aanwijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

³⁾ Ter gelegenheid van de kennisgeving bedoeld in Noot ²⁾ zal de Braziliaanse Regering een van de drie punten aanwijzen dat vóór of na het betreffende andere punt kan worden bediend.

Protocol of Signatures

On the occasion of the signing of the Air Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federative Republic of Brazil, the Contracting Parties agreed on the following:

1. The airline designated by the Netherlands is authorized to operate two frequencies per week with DC-8/63 or similar type of aircraft, with a maximum of 156 usable seats in the Brazilian territory. The normal passenger configuration may be used for traffic of passengers embarking or disembarking in the other stations mentioned in the Route Schedule.

2. The airline designated by Brazil is authorized to operate two frequencies per week with B-707-320 or DC 8/63 or similar type of aircraft, with a maximum of 156 usable seats, in Dutch territory. The normal passenger configuration may be used for traffic of passengers embarking or disembarking in the other stations mentioned in the Route Schedule.

3. The employees, and their dependents, of the airlines designated by the Contracting Parties, when travelling on service for the airline, may embark or disembark at the points specified in the Route Schedule.

4. The airlines designated by the Netherlands and Brazil, where it concerns foreign crew members, employed in the agreed services, as stated in the last line of Article 6, paragraph 2, alinea b of the Air Transport Agreement, will submit respectively to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, a complete list indicating the name, nationality, the function as crew member, the type and licence number and the Authority who granted same. Unless when stated to the contrary, these crew members may exercise their functions in the agreed services.

DONE in Brasília, on July 6th, 1976.

For the Government of the
Kingdom of the Netherlands:

(sd.) L. QUARLES VAN UFFORD

For the Government of the
Federative Republic of Brazil:

(sd.) A. F. AZEREDO DA SILVEIRA

Protocol van ondertekening

Ter gelegenheid van de ondertekening van de Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië zijn de Overeenkomstsluitende Partijen het volgende overeengekomen:

1. De door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappij is bevoegd twee frequenties per week te exploiteren met DC-8/63 of gelijksoortige luchtvaartuigen, met een maximum van 156 op Braziliaans grondgebied te gebruiken stoelen. De gebruikelijke passagiersconfiguratie kan worden benut voor passagiersverkeer opgenomen of afgezet op de andere in de Routetabel vermelde punten.

2. De door Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij is bevoegd twee frequenties per week te exploiteren met B-707-320 of DC-8/63 of gelijksoortige luchtvaartuigen, met een maximum van 156 op Nederlands grondgebied te gebruiken stoelen. De gebruikelijke passagiersconfiguratie kan worden benut voor passagiersverkeer opgenomen of afgezet op de andere in de Routetabel vermelde punten.

3. De employé's en hun gezinsleden van de door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen, reizend in dienst van de luchtvaartmaatschappij, mogen instappen en uitstappen op de punten vermeld in de Routetabellen.

4. De Luchtvaartmaatschappijen aangewezen door Nederland en Brazilië zullen met betrekking tot buitenlandse leden van de bemanning, die dienst doen op de overeengekomen diensten, als vermeld in de laatste regel van Artikel 6, tweede lid, onder b van de Luchtvaartovereenkomst, bij de betreffende luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij een volledige lijst indienen bevattende de naam, nationaliteit, de functie als lid van de bemanning, de soort en het nummer van het bewijs van bevoegdheid en de Autoriteit die het heeft afgegeven. Behoudens bericht van het tegendeel mogen deze bemanningsleden hun taak vervullen op de overeengekomen diensetn.

GEDAAN te Brasília, de 6e juli 1976.

Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) L. QUARLES VAN UFFORD

Voor de Regering van de
Federatieve Republiek Brazilië:

(w.g.) A. F. AZEREDO DA SILVEIRA

D. PARLEMENT

De Overeenkomst en het Protocol van ondertekening behoeven ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlage, alsmede van het Protocol van ondertekening, zullen ingevolge artikel 15 van de Overeenkomst in werking treden door kennisgeving langs diplomatieke weg nadat voldaan is aan de constitutioneel vereiste procedures van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vanaf de datum van de laatste zodanige kennisgeving.

Zij worden ingevolge hetzelfde artikel vanaf 6 juli 1976 voorlopig toegepast.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 14, letter e, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in artikel 9, eerste lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Stb.* H 165 en de vertaling in het Nederlands in *Trb.* 1973, 109.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in Paragraaf VI van de Bijlage bij de onderhavige Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de *dertigste* augustus 1976.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
M. VAN DER STOEL.