

22 (1976) Nr. 6

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1995 Nr. 172

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

De Nederlandse en de Engelse tekst van de Overeenkomst, met Bijlage en Protocol van ondertekening zijn geplaatst in *Trb.* 1976, 131.

Zie voor wijziging van de Overeenkomst rubriek J van *Trb.* 1990, 10 en voor wijziging van de Bijlage rubriek J van *Trb.* 1990, 10 en rubriek J hieronder.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1977, 183, rubriek J van *Trb.* 1990, 10 en rubriek J hieronder.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1977, 183 en rubriek J hieronder.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1976, 131, *Trb.* 1982, 73 en *Trb.* 1990, 10.

In overeenstemming met artikel 8, eerste lid, van de Overeenkomst zijn op 21 maart en op 8 juni 1995 te Brasilia brieven gewisseld tussen de Nederlandse en de Braziliaanse Regering tot wijziging van de onderhavige Overeenkomst. De tekst van de brieven luidt als volgt:

URGENTE
MRE/DTCS/CJ/DAI/DE-I/01/ETRA-BRAS-HOLA

Brasília, em 21 de março de 1995

Senhor Embaixador,

1. Tenho a honra de referir-me à Terceira Reunião de Consulta Aero-náutica Brasil – Países Baixos (Maastricht, 9 a 11 de maio de 1994) e ao Memorando de Entendimento firmado na Haia e no Rio de Janeiro em 12 de dezembro de 1994.

2. Com base no art. 8º do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino dos Países Baixos, celebrado em 6 de julho de 1976, o Governo brasileiro propõe que o texto do Anexo ao referido Acordo passe a vigorar com a seguinte redação:

ANEXO AO ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE
O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O
GOVERNO DO REINO DOS PAÍSES BAIXOS, DE 6 DE JULHO DE
1976

Seção I

Troca de Direitos

As Partes contratantes se concedem mutuamente o direito de operar, por intermédio de suas respectivas empresas aéreas designadas e em conformidade com as condições deste Anexo, os serviços acordados nas rotas e pontos de pouso especificados no Quadro de Rotas que integra este Anexo.

Seção II

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a operação de serviços aéreos internacionais pela(s) empresa(s) aérea(s) da Parte Contratante:

- a) o direito de sobrevoar seu território sem pousar;
- b) o direito de pousar em seu território sem direitos de tráfego.

2. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados a seguir neste Anexo, para fins de operação de serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Na operação de um serviço acordado numa rota especificada, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante, além dos direitos especificados no parágrafo 1 desta Seção, usufruirá(ão):

a) do direito de embarcar e desembarcar no dito território, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou procedentes de pontos no território da outra Parte Contratante;

b) do direito de embarcar e desembarcar em territórios de terceiros países, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio internacionais, separadamente ou em combinação, destinados a ou procedentes de pontos no território da outra Parte Contratante.

3. O parágrafo 2 desta seção não implica concessão à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte Contratante do privilégio de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio, transportados mediante remuneração ou fretamento, e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

Seção III

Operação dos Serviços Acordados

1. Haverá justa e igual oportunidade para que a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de ambas as Partes Contratantes participem do transporte aéreo internacional objeto deste Acordo.

2. Cada Parte Contratante tomará todas as ações apropriadas em sua jurisdição para eliminar toda forma de discriminação ou prática competitiva desleal que afetem adversamente a posição competitiva da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante.

3. Com vistas a desenvolver suas operações, as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes serão encorajadas por suas respectivas autoridades aeronáuticas a buscar uma ampla cooperação em todos os campos possíveis, inclusive «code-sharing».

4. Os serviços acordados fornecidos pelas empresas aéreas designadas das Partes Contratantes terão como objetivo principal a oferta de uma capacidade adequada que atenda às necessidades de tráfego correntes e razoavelmente previsíveis nas rotas acordadas pelas duas Partes Contratantes.

5. A capacidade a ser oferecida nas rotas especificadas será conjuntamente determinada pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

Seção IV

Tarifas

1. As tarifas para transporte nos serviços acordados entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, atentando-se para todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos

usuários, o custo da operação, o lucro razoável, as características dos serviços e, quando cabível, as tarifas de outras empresas aéreas que operem a mesma rota, no todo ou em parte.

2. As tarifas referidas no parágrafo 1 desta Seção serão acordadas, se possível, entre as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes. Salvo se de outra forma determinado na aplicação do parágrafo 4 desta Seção, cada empresa aérea designada será responsável somente perante suas autoridades aeronáuticas pela justificação e razoabilidade das tarifas assim acordadas.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes pelo menos sessenta (60) dias antes da data proposta para sua implantação. Em casos especiais, este limite de tempo poderá ser reduzido, sujeito à aprovação das referidas autoridades. Ao receberem a proposta de tarifas, as autoridades aeronáuticas as examinarão sem demoras indevidas. A aprovação das tarifas poderá ser dada expressamente ou, se nenhuma das autoridades aeronáuticas tiver expressado sua desaprovação no prazo de trinta (30) dias a partir da data da proposta, a tarifa será considerada aprovada. Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes estiverem em desacordo com ela. As autoridades aeronáuticas poderão notificar as outras autoridades aeronáuticas da prorrogação da data proposta para a introdução da tarifa.

4. Se uma tarifa não puder ser estabelecida em conformidade com as disposições do parágrafo 2 desta Seção ou se, durante o período aplicável em conformidade com o parágrafo 3 desta Seção, uma comunicação de desacordo tiver sido apresentada, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes empenhar-se-ão em fixar a tarifa por acordo entre si. As consultas entre as autoridades aeronáuticas ocorrerão em conformidade com a Seção 7 do Acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não lograrem acordar uma tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do parágrafo 3 desta Seção ou não lograrem fixar uma tarifa nos termos do parágrafo 4 desta Seção, a controvérsia será resolvida em conformidade com as disposições do artigo 9 do Acordo.

6. a) Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes estiverem em desacordo com ela, salvo o disposto no parágrafo 2 do artigo 9 do Acordo.

b) Quando as tarifas tiverem sido estabelecidas em conformidade com os dispositivos desta Seção, essas tarifas permanecerão em vigor até que novas tarifas tenham sido estabelecidas em conformidade com os dispositivos desta Seção ou do artigo 9 do Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes se puserem em desacordo com uma tarifa estabelecida, notificará-lo-ão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante e as empresas aéreas

designadas tentarão, conforme necessário, chegar a um acordo. Se, no período de noventa (90) dias a partir da data do recebimento de tal notificação, uma nova tarifa não puder ser estabelecida em conformidade com o disposto nos parágrafos 2 e 3 desta Seção, aplicar-se-ão os procedimentos previstos nos parágrafos 4 e 5 desta Seção.

8. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes esforçar-se-ão por assegurar que:

- a) as tarifas cobradas e arrecadadas estejam em conformidade com as tarifas aceitas por ambas as autoridades aeronáuticas; e
- b) nenhuma empresa aérea ofereça descontos sobre parte de tais tarifas, por meio algum.

Seção V

Tarifas Aeroportuárias

1. Uma Parte Contratante não imporá ou permitirá que sejam impostas à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante tarifas aeroportuárias mais altas que aquelas impostas a sua própria empresa aérea que opere serviços aéreos internacionais similares.

2. Cada Parte Contratante favorecerá a realização de consultas sobre tarifas aeroportuárias entre suas autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações fornecidos por tais autoridades arrecadadoras, na medida do possível por meio das organizações representativas daquelas empresas aéreas. Qualquer proposta de modificação das tarifas aeroportuárias deverá ser comunicada aos usuários com antecedência razoável, de forma a habilitá-los a expressar suas opiniões a respeito antes que as mudanças sejam implementadas. Cada Parte Contratante encorajará ainda suas autoridades arrecadadoras competentes e tais usuários a trocar informações apropriadas no que respeita às tarifas aeroportuárias.

Seção VI

Vôo «Extra Section»

A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante poderá(ão), em conformidade com as necessidades de tráfego, requerer operação de «extra section» na rota especificada. O pedido de autorização para tal vôo será submetido, com pelo menos três dias de antecedência da data da operação proposta, às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante e o vôo somente poderá ser operado após a obtenção da aprovação de tais autoridades.

Seção VII

Viagem de empregados e de seus dependentes

Os empregados das empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, e seus dependentes, quando em viagem de serviço para a empresa aérea, poderão embarcar ou desembarcar nos pontos especificados no Quadro de Rotas.

Seção VIII

Tripulantes Estrangeiros

As empresas aéreas designadas pelo Brasil e pelos Países Baixos, no que se referir a tripulantes estrangeiros empregados nos serviços acordados, conforme disposto na última linha do artigo 6, parágrafo 2, alínea b do Acordo, submeterão, respectivamente, às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante uma relação completa, com o nome, nacionalidade e funções como tripulante, tipo e número da licença e autoridade emitente dessa licença.

Desde que licenciados pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que submeteu a relação ou, alternativamente, desde que sob a supervisão e responsabilidade expressas das autoridades aeronáuticas daquela Parte Contratante, estes tripulantes poderão exercer suas funções nos serviços acordados.

Seção IX

Atividades Comerciais

1. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de ambas as Partes Contratantes será(ão) autorizadas a:

- a) estabelecer no território da outra Parte Contratante escritórios para a promoção do transporte aéreo e a venda de passagens aéreas, bem como outras instalações necessárias ao fornecimento de transporte aéreo;
- b) ocupar-se da venda de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, diretamente e, a critério daquela empresa aérea, por intermédio de seus agentes.

2. A empresa aérea designada de uma Parte Contratante será autorizada a trazer e manter no território da outra Parte Contratante seu pessoal gerencial, comercial, operacional e técnico, conforme as necessidades do fornecimento de transporte aéreo.

3. As necessidades funcionais poderão, a critério da empresa aérea designada, ser satisfeitas por seu próprio pessoal ou através do recurso a serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte Contratante que esteja autorizada a desempenhar tais serviços no território daquela Parte Contratante.

4. As atividades acima referidas serão realizadas em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante.

Seção X

Transferência de Fundos

1. As empresas aéreas designadas das Partes Contratantes poderão vender livremente serviços de transporte aéreo nos territórios de ambas Partes Contratantes, diretamente ou por intermédio de um agente, em qualquer moeda.

2. As empresas aéreas designadas das Partes Contratantes poderão transferir livremente do território de venda para seu território de origem o excedente, no território de venda, das receitas sobre as despesas. Incluem-se em tais transferências líquidas as receitas de vendas – realizadas diretamente ou por intermédio de agentes – de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ou suplementares, bem como os juros comerciais normais obtidos sobre tais rendimentos em depósito no aguardo da transferência.

3. As empresas aéreas designadas das Partes Contratantes receberão aprovação para tal transferência dentro de no máximo 30 (trinta) dias do pedido, em moeda de livre conversão, na cotação oficial de câmbio para conversão de moeda local, na data da venda. As empresas aéreas designadas das Partes Contratantes poderão efetuar livremente a transferência quando do recebimento da autorização.

Seção XI

Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou todo vôo nos serviços acordados, a seu critério, trocar de aeronave no território da outra Parte Contratante ou em qualquer ponto ao longo das rotas especificadas, desde que:

a) a aeronave usada além do ponto de troca de aeronave seja programada em coincidência com a aeronave que chega ou que parte, conforme o caso;

b) no caso de troca de aeronave no território da outra Parte Contratante e quando mais de uma aeronave estiver sendo operada além do ponto de troca, não mais que uma aeronave seja de igual tamanho e nenhuma seja maior que a aeronave usada no setor de terceira e quarta liberdade.

2. Uma empresa aérea designada poderá usar seu próprio equipamento e, respeitadas as regulamentações nacionais, equipamentos arrendados.

3. Uma empresa aérea designada poderá operar sob arranjo comercial, inclusive «code sharing» e «interlining».

4. Uma empresa aérea designada poderá usar números de voo diferentes ou idênticos para os setores de suas operações de troca de aeronaves.

Quadro de rotas

A – ROTAS

Cada empresa aérea designada terá o direito de operar as seguintes rotas:

- I – Para a empresa aérea designada do Reino dos Países Baixos: Todos os pontos nos Países Baixos – todos os pontos intermediários – Recife e/ou Rio de Janeiro e/ou São Paulo – todos os pontos além, vv.
- II – Para a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da República Federativa do Brasil:
Todos os pontos no Brasil – todos os pontos intermediários – Amsterdã – todos os pontos além, vv.

NOTAS

- 1. Os pontos intermediários e além poderão ser servidos em qualquer ordem e/ou poderão ser omitidos a critério da empresa aérea designada.
- 2. Os serviços deverão servir um ponto no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea.

Apêndice 1

Direitos de Tráfego

- 1. Cada empresa aérea designada terá o direito de exercer plena composição e direitos de «stop-over» próprios em todos os pontos no Quadro de Rotas.
- 2. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de ambas as Partes Contratantes terá(ão) o direito de exercer direitos completos de tráfego de quinta liberdade em todos os pontos intermediários e além, com exceção de:
 - a) Paramaribo para a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil; e
 - b) Porto, Lisboa, Madri, Barcelona, Paris, Bruxelas e Londres, para a empresa aérea designada dos Países Baixos.

Apêndice 2

CAPACIDADE

1. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante terá(ão) o direito de operar pelo menos sete freqüências semanais por Parte Contratante nas rotas especificadas, com qualquer tipo de aeronave em qualquer configuração.

2. Essas freqüências serão implementadas conforme segue:

a) a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante terá(ão) o direito de operar três freqüências semanais por Parte Contratante;

b) a partir de 15 de janeiro de 1995, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante terá(ão) o direito de operar cinco freqüências semanais por Parte Contratante;

c) a partir de 1^ª de outubro de 1995, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante terá(ão) o direito de operar sete freqüências semanais por Parte Contratante.

3. Caso o Governo do Reino dos Países Baixos concorde com a proposta acima, esta Nota e a Nota de Resposta de Vossa Excelência, em que manifeste tal concordância, constituirão uma modificação ao Anexo ao Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Brasil e os Países Baixos, a entrar em vigor na data do recebimento da referida resposta.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia da minha mais alta consideração.

(firma) L. F. LAMPREIA

LUIZ FELIPE LAMPREIA
Ministro de Estado das
Relações Exteriores

*A Sua Excelência o Senhor
Hendrik Jan van Oordt,
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do
Reino dos Países Baixos*

Nr. II

Nr. 68

Brasília, 8 June, 1995

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of 21 March 1995, which reads as follows:

(Zoals in Nr. I)

The above text reads as follows in the Netherlands language:

„Ik heb de eer te verwijzen naar het Derde Luchtvaartoverleg Brazilië - Nederland (Maastricht 9 tot 11 mei 1994) en naar het Memorandum van Overeenstemming getekend in Den Haag en Rio de Janeiro op 12 december 1994.

2. Op basis van artikel 8 van het Luchtvaartverdrag tussen de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, gesloten op 6 juli 1976, stelt de Regering van Brazilië voor dat de tekst van de Bijlage bij genoemde Overeenkomst als volgt zal gaan luiden:

BIJLAGE BIJ DE LUCHTVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN DE FEDERATIEVE REPUBLIEK BRAZILIË EN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, VAN 6 JULI 1976

Paragraaf 1

Uitwisseling van rechten

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 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de exploitatie van internationale luchtvaartdiensten door de luchtvaartmaatschappij(en) van de Overeenkomstsluitende Partijen, de volgende rechten:

- a. het recht haar grondgebied te overvliegen zonder te landen;
- b. het recht op haar grondgebied te landen zonder verkeersrechten.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de hierna in deze Bijlage opgesomde rechten, ten behoeve van de exploitatie van internationale luchtvaartdiensten op een omschreven route. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft voor de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, naast de in lid 1 van deze paragraaf genoemde rechten:

- a. het recht om passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, bestemd voor of komend van punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op genoemd grondgebied, op de punten van de omschreven routes, op te nemen of af te zetten;

b. het recht om passagiers, bagage, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd, bestemd voor of komend van punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op te nemen of af te zetten op het grondgebied van derde landen, op de punten van de omschreven routes.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een der Overeenkomstsluitende Partijen ontlenen aan het gestelde in lid 2 van deze paragraaf niet het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, bagage, vracht en post op te nemen, voor vervoer tegen een vergoeding of vrachtprijs, welke bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

Paragraaf 3

Exploitatie van de overeengekomen diensten

1. Er wordt een billijke en gelijke behandeling gegeven aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk der Overeenkomstsluitende Partijen om deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop deze Overeenkomst betrekking heeft.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen zal in haar rechtsmacht alle nodige maatregelen nemen om elke vorm van discriminatie of oneerlijke concurrentie, die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloedt, uit te sluiten.

3. Teneinde de exploitatie verder te ontwikkelen, worden de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Overeenkomstsluitende Partijen door hun luchtvaartautoriteiten aangemoedigd tot brede samenwerking op alle mogelijke gebieden, met inbegrip van „code-sharing”.

4. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Overeenkomstsluitende Partijen worden geleverd hebben tot voornaamste doel een capaciteit te verschaffen die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs voorzienbare vraag naar vervoer op de door de beide Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen routes.

5. De aan te bieden capaciteit op de omschreven routes wordt door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen gezamenlijk vastgesteld.

Paragraaf 4

Tarieven

1. De tarieven te heffen voor het vervoer op de overeengekomen diensten tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Par-

tijen worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen het belang van de gebruikers, de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en, voor zover van toepassing, de tarieven geheven door andere luchtvaartmaatschappijen op dezelfde routes of delen daarvan.

2. De in lid 1 van deze paragraaf genoemde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Overeenkomstsluitende Partijen. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) legt alleen aan haar eigen luchtvaartautoriteiten verantwoording af met betrekking tot de billijkheid en redelijkheid van de aldus overeengekomen tarieven, behoudens indien deze door toepassing van lid 4 van deze paragraaf anderszins worden bepaald.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden tenminste zestig (60) dagen voor de vastgestelde datum van invoering ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen voorgelegd. In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, indien genoemde autoriteiten hiermee instemmen. Het tariefvoorstel wordt, na ontvangst, onverwijld door de luchtvaartautoriteiten in behandeling genomen.

De goedkeuring kan uitdrukkelijk worden verleend of het tarief wordt, indien geen der luchtvaartautoriteiten binnen een termijn van dertig (30) dagen na datum van het voorstel haar afkeuring kenbaar heeft gemaakt, geacht te zijn goedgekeurd. Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen daarmee niet instemmen. De luchtvaartautoriteiten kunnen de andere luchtvaartautoriteiten kennis geven van uitstel van de voorgestelde datum voor de invoering van het tarief.

4. Indien het niet mogelijk is om overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van deze paragraaf een tarief vast te stellen, of indien, gedurende de periode welke krachtens lid 3 van deze paragraaf van toepassing is, een bericht van afkeuring wordt uitgegeven, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderling overleg vast te stellen. Het overleg tussen de luchtvaartautoriteiten vindt plaats overeenkomstig het gestelde in artikel 7 van de Overeenkomst.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen overeenstemming te bereiken over een tarief dat hun overeenkomstig het gestelde in lid 3 van deze paragraaf is voorgelegd, of indien zij er niet in slagen een tarief vast te stellen volgens lid 4 van deze paragraaf, wordt het geschil opgelost in overeenstemming met de bepalingen van artikel 9 van de Overeenkomst.

6. a. Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen daarmee niet instemmen, behoudens het gestelde in lid 2 van artikel 9 van de Overeenkomst.

b. De tarieven die zijn vastgesteld volgens de bepalingen van deze paragraaf blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig deze zelfde bepalingen of volgens artikel 9 van de Overeenkomst.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen niet langer instemmen met een vastgesteld tarief, maken zij dit kenbaar aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de luchtvaartmaatschappij(en), zoals nodig, tot overeenstemming te komen. Indien het niet mogelijk blijkt binnen een termijn van negentig (90) dagen gerekend vanaf de datum van ontvangst van genoemde kennisgeving een nieuw tarief vast te stellen in overeenstemming met de bepalingen in de leden 2 en 3 van deze paragraaf, worden de bepalingen van de leden 4 en 5 van deze paragraaf toegepast.

8. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen zetten zich ervoor te waarborgen dat:

a. de geheven en geïnde tarieven overeenkomen met de tarieven die door de beide luchtvaartautoriteiten zijn aanvaard, en:

b. een luchtvaartmaatschappij op generlei wijze enige vorm van korting over een deel van genoemde tarieven verleent.

Paragraaf 5

Gebruikerstarieven

1. Een Overeenkomstsluitende Partij legt de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen hogere gebruikerstarieven op dan de tarieven die worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtvaartdiensten exploiteert, noch staat zij toe dat dergelijke tarieven worden opgelegd.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen bevordert het voeren van overleg over de luchthaventarieven tussen haar bevoegde instantie die de gebruikerstarieven heft en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de door genoemde instantie geleverde diensten en faciliteiten, voor zover mogelijk door tussenkomst van organisaties die deze luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Elk voorstel tot wijziging van de gebruikerstarieven dient tijdig aan de gebruikers kenbaar te worden gemaakt, zodat deze zich daarover kunnen uitspreken voordat de wijziging wordt ingevoerd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen moedigt haar bevoegde instanties die de gebruikerstarieven heft en genoemde gebruikers aan relevante informatie met betrekking tot de gebruikerstarieven uit te wisselen.

Paragraaf 6

„Extra section” vlucht

De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan (kunnen), overeenkomstig de verkeersbehoeften, de uitvoering van een „extra section” vlucht op de omschreven route aanvragen. Het verzoek om toestemming voor een dergelijke vlucht wordt tenminste drie dagen voor de voorgestelde dag van uitvoering aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgelegd en de vlucht mag slechts worden uitgevoerd nadat genoemde autoriteiten hun goedkeuring hebben verleend.

Paragraaf 7

Reizen van employés en hun gezinsleden

De employés van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen en hun gezinsleden, reizend in dienst van de luchtvaartmaatschappij, mogen in- en uitstappen op de punten omschreven in de routetabel.

Paragraaf 8

Buitenlandse bemanningsleden

Met betrekking tot buitenlandse bemanningsleden die dienst doen op de overeengekomen diensten, als vermeld in de laatste regel van artikel 6 lid 2 sub b) van de Overeenkomst, verstrekken de door Brazilië en door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij een volledige lijst, bevattende de naam, nationaliteit, de functie als lid van de bemanning, de soort en het nummer van het bewijs van bevoegdheid en de instantie die het heeft afgegeven. Deze bemanningsleden mogen hun functie op de overeengekomen diensten uitoefenen indien zij daartoe bevoegd zijn verklaard door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij die de lijst heeft verstrekt danwel indien dit geschiedt onder uitdrukkelijk toezicht en verantwoordelijkheid van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die Overeenkomstsluitende Partij.

Paragraaf 9

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan:

a. kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van tickets, alsmede andere faciliteiten die voor de levering van luchtvervoer noodzakelijk zijn;

b) zich op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, hetzij rechtstreeks hetzij, zulks ter beoordeling van de luchtvaartmaatschappij, door middel van agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij toegestaan, in overeenstemming met de behoeften aan levering van luchtvervoer, leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te brengen en te houden.

3. In de personeelsbehoefte mag, zulks ter beoordeling van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, worden voorzien door eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van elke andere organisatie, bedrijf of luchtvaartmaatschappij, die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en vergunning heeft om dergelijke diensten op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij te verlenen.

4. Bovengenoemde activiteiten worden in overeenstemming met de wetten en regelingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij uitgevoerd.

Paragraaf 10

Overboeking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen mogen vrijelijk, hetzij rechtstreeks hetzij door middel van een agent, hun diensten op het gebied van luchtvervoer op de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen verkopen, in elke muntsoort.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen mogen het positief saldo op het grondgebied van verkoop, tussen inkomsten en uitgaven, vrijelijk overboeken van het grondgebied van verkoop naar hun grondgebied van herkomst.

In dergelijke netto overboekingen zijn begrepen de inkomsten uit, hetzij rechtstreekse hetzij door tussenkomst van agenten gerealiseerde, verkopen van luchtvervoersdiensten en van ondersteunende of aanvullende diensten, alsmede de normale commerciële rente over deze opbrengsten op deposito in afwachting van overboeking.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen krijgen binnen maximaal 30 (dertig) dagen na aanvraag goedkeuring voor een dergelijke overboeking in een vrij conver-

teerbare munt, tegen de officiële wisselkoers van de plaatselijke munt, op de datum van verkoop. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen mogen de overboekingen vrijelijk uitvoeren na ontvangst van de toestemming.

Paragraaf 11

Operationele flexibiliteit

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag, op enige of alle vluchten op de overeengekomen diensten, naar eigen beoordeling, van luchtvaartuig wisselen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, indien:

a. het luchtvaartuig dat na het wisselpunt wordt gebruikt zodanig wordt gepland dat dit samenvalt met het luchtvaartuig dat aankomt of vertrekt, al naar gelang het geval;

b. ingeval van wissel van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en wanneer er na het wisselpunt meer dan een luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, slechts een van de luchtvaartuigen gelijk is in grootte en geen enkele groter is dan het luchtvaartuig dat wordt gebruikt in de sector van de derde en vierde vrijheid.

2. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij mag haar eigen materieel gebruiken alsmede, met inachtneming van de binnenlandse regelingen, gehuurd materieel.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij mag onder een commercieel akkoord werken, waaronder begrepen „code-sharing” en „interlining”.

4. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij mag, voor de sectoren waarin een wisselluchtvaartuig wordt geëxploiteerd, afwijkende of dezelfde vluchtnummers gebruiken.

Routetabel

A – Routes

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht de volgende routes te exploiteren:

I – Voor de in Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappij:
alle punten in Nederland - alle tussenliggende punten - Recife en/of Rio de Janeiro en/of São Paulo - alle verdere gelegen punten, v.v.

II – Voor de in de Federatieve Republiek Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij(en):
alle punten in Brazilië – alle tussenliggende punten – Amsterdam – alle verdere gelegen punten, v.v.

Noten

1. De tussenliggende en verder gelegen punten mogen in elke volgorde worden bediend en/of worden weggelaten, zulks ter beoordeling van de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

2. De diensten dienen een punt te bedienen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

Bijlage 1

Verkeersrechten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht volledige 'commingling' uit te oefenen en eigen stop-over rechten op alle punten in de Routetabel.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide Overeenkomstsluitende Partij heeft (hebben) het recht volledige verkeersrechten van vijfde vrijheid uit te oefenen op alle tussenliggende en verder gelegen punten, met uitzondering van:

a. Paramaribo, voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Brazilië;

b. Oporto, Lissabon, Madrid, Barcelona, Parijs, Brussel en Londen, voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland.

Bijlage 2

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft (hebben) het recht om tenminste zeven frequenties per week per Overeenkomstsluitende Partij te exploiteren op de omschreven routes, met elk type luchtvaartuig en elke configuratie.

2. Deze frequenties worden als volgt ingevoerd:

a. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft (hebben) het recht om drie frequenties per week per Overeenkomstsluitende Partij te exploiteren;

b. met ingang van 15 januari 1995, heeft (hebben) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij het recht vijf frequenties per week per Overeenkomstsluitende Partij te exploiteren;

c. met ingang van 1 oktober 1995 heeft (hebben) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij het recht 7 frequenties per week per Overeenkomstsluitende Partij te exploiteren.

3. Indien de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden instemt met bovengenoemd voorstel, dan vormen deze Nota en de Nota van Antwoord van Uwe Excellentie waarin u uw instemming tot uitdrukking brengt, een wijziging van de bijlage bij de Luchtvaartovereenkomst tussen Brazilië en Nederland, welke in werking zal treden op de datum van ontvangst van genoemd antwoord.”

The above text reads as follows in the English language:

“I have the honour to refer to the third consultations between the Republic of Brazil and the Kingdom of the Netherlands (Maastricht, 9-11 Mai 1994) and to the Memorandum of Understanding signed at The Hague and Rio de Janeiro on 12 December 1994.

2. On the basis of Article 8 of the Air Transport Agreement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Kingdom of the Netherlands, concluded on 6 July 1976, the Government of Brazil proposes that the text of the Annex to said Agreement shall read as follows:

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, OF 6 JULY 1976.

Section I

Exchange of Rights

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

Granting of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of its international air services by the airline(s) of the Contracting Party:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for nontraffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Annex for the purpose of operating international air services on a specified route. While operating an agreed service on a specified route the designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this section:

a) the right to embark and disembark in the said territory at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;

b) the right to embark and disembark in the territories of third countries at the points on the specified routes international passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.

3. Nothing in paragraph 2 of this section shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

Section III

Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline(s) of the other Contracting Party.

3. With a view to developing their operations, the designated airlines of the Contracting Parties shall be encouraged by their respective aeronautical authorities to seek a broad cooperation in all possible aspects, including "code-sharing".

4. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision of an adequate capacity to meet the current and reasonably anticipated traffic requirements on the agreed routes established between the two Contracting Parties.

5. The capacity to be provided on the specified routes shall be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section IV

Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services between the territories of the Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of services, and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating on all or part of the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this section shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties. Unless otherwise determined in the application of paragraph 4 of this section, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within 30 (thirty) days from the date of submission, the tariff shall be considered as approved. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of an extension of the proposed date of tariff introduction.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this section, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this section a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with section 7 of the Agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this section or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this section the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article (9) of the Agreement.

6. a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the provisions of paragraph 2 of article 9 of the Agreement.

b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this section, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this section or article 9 of the Agreement.

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this section, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this section shall apply.

8. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that
- a) The tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and
 - b) No airline rebates portion of such tariffs by any means.

Section V

User Charges

1. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airline operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Section VI

Extra section flight

The designated airline(s) of either Contracting Party may, according to the traffic requirements, apply for operation of extra-section on the specified route. The application for such flight shall be submitted, at least three days before its proposed operation, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the flight can be operated only after approval has been obtained from such authorities.

Section VII

Travelling of employees and their dependents

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.

Section VIII

Foreign crew members

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 Agreement, will submit respectively to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, a complete list indicating the name, nationality, his functions as crew member, the type and licence number and the Authority who granted same.

Provided these crew members are licensed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties submitting the list, or alternatively, provided these crew-members fall under the express supervision and responsibility of the aeronautical authorities of that Contracting Party, these crew members may exercise their functions on the agreed services.

Section IX

Commercial Activities

1. The designated airline(s) of both Contracting Parties shall be allowed:
 - a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
 - b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Section X

Transfer of funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net

transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most 30 (thirty) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

Section XI

Operational Flexibility

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

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

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

2. A designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment.

3. A designated airline may operate under commercial arrangement, including codesharing and interlining.

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

Route schedule

A – Routes

Each designated airline shall have the right to operate the following routes:

I – For the designated airline of the Kingdom of the Netherlands:
All points in the Netherlands - all intermediate points - Recife and/or Rio de Janeiro and/or Sao Paulo - all beyond points, v.v.

II – For the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil:

All points in Brazil - all intermediate points - Amsterdam - all beyond points, v.v.

Notes

1. Intermediate and beyond points may be served in any order and/or may be omitted at the choice of a designated airline.
2. The services must serve a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Appendix 1

TRAFFIC RIGHTS

1. Each designated airline shall have the right to exercise full comingling and own stop-over traffic rights on all points in the route schedule.
2. The designated airline(s) of both Contracting Parties shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights on all intermediate and beyond points, with the exception of:
 - a – Paramaribo for the designated airline(s) of Brazil; and
 - b – Porto, Lisboa, Madrid, Barcelona, Paris, Brussels and London for the designated airline of the Netherlands.

Appendix 2

CAPACITY

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to operate at least seven weekly frequencies per Contracting Party on the specified routes, with any type of aircraft in any configuration.
2. The implementation of these frequencies will be as follows:
 - a – the designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to operate three weekly frequencies per Contracting Party;
 - b – as from January 15, 1995, the designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to operate five weekly frequencies per Contracting Party;
 - c – as from October 1, 1995, the designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to operate seven weekly frequencies per Contracting Party.

If the Government of the Kingdom of the Netherlands agrees to the above proposal, this Note and the Answering Note stating the agreement of Your Excellency, shall form a modification of the Annex to the Air Transport Agreement between Brazil and the Netherlands, which shall enter into force on the date of receipt of the abovementioned Answering Note.”

3. I have the honour to inform Your Excellency, on behalf of the Government of the Kingdom of the Netherlands that the Kingdom of the Netherlands accepts the above proposal of the Government of the Republic of Brazil and to confirm that Your Excellency's Note and this reply shall be regarded as constituting an agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Brazil, which shall enter into force on the date of this reply.

I avail myself of this opportunity to extend to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(sd.) HENDRIK J. VAN OORDT
Ambassador of the Kingdom of
the Netherlands

*His Excellency
Luiz Felipe Lampreia
Minister of External Relations*

Het in de brieven vervatte verdrag behoefde ingevolge artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

De bepalingen van het verdrag zijn ingevolge het in de laatste alinea van de brieven gestelde op 8 juni 1995 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt het verdrag alleen voor Nederland.

Uitgegeven de *twaalfde* juli 1995.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. A. F. M. O. VAN MIERLO