

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

A República Portuguesa

e

o Reino dos Países Baixos, relativamente a Curação, (doravante designadas "as Partes");

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

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

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

Acordam o seguinte:

**ARTIGO 1.º**  
**DEFINIÇÕES**

Para efeitos deste Acordo, entende-se por:

a) "Convenção", a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944, incluindo qualquer Anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao

abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

b) "Tratados UE", o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

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

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

e) "Território", que este tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

f) "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo" e "escala para fins não comerciais", que estes têm o significado que lhes é atribuído no artigo 96º da Convenção;

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

h) "Anexo", o Quadro de Rotas apenso a este Acordo, bem como quaisquer cláusulas ou notas que constem desse Anexo.

**ARTIGO 2.º**  
**DIREITOS DE TRÁFEGO**

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

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

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

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

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

**ARTIGO 3.º**  
**DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DAS EMPRESAS DE**  
**TRANSPORTE AÉREO**

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

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

- a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:
- (i) A empresa de transporte aéreo se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; e
  - (ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e
  - (iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da UE ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados.

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

- (i) A empresa de transporte aéreo se encontre estabelecida no território de Curaçao e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito aplicável; e
- (ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido por Curaçao e Curaçao seja responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e
- (iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada por Curaçao e/ou pelos seus nacionais;

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

#### **ARTIGO 4.º**

#### **RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO OU LIMITAÇÃO DE DIREITOS**

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

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

- (i) A empresa de transporte aéreo não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou

não for titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o Direito da União Europeia; ou

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

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

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

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

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

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

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

- d) No caso dessa empresa de transporte aéreo designada não cumprir a legislação da Parte que concede a autorização ou permissão; ou
- e) No caso da empresa de transporte aéreo designada não explorar os serviços acordados, em conformidade com as condições previstas neste Acordo e no seu Anexo.

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

#### **ARTIGO 5.º**

#### **APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO E PROCEDIMENTOS**

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

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

## ARTIGO 6.º

### ISENÇÃO DE DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

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

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

- a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização nos voos de partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;
- b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo trazidos para o território de uma das Partes tendo em vista a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;
- c) Combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento de aeronaves em voos de partida, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.



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

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

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

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

## **ARTIGO 7.º**

### **TAXAS DE UTILIZAÇÃO**

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

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

### **ARTIGO 8.º**

#### **TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO**

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

### **ARTIGO 9.º**

#### **RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS**

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

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

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

**ARTIGO 10.º**  
**REPRESENTAÇÃO COMERCIAL**

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

- a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e a venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações necessárias à prestação de serviços de transporte aéreo, em conformidade com a legislação da outra Parte;
- b) Trazer para o e manter no território da outra Parte – em conformidade com a legislação dessa outra Parte relativa à entrada, à residência e ao emprego –, pessoal executivo, comercial, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à prestação de serviços de transporte aéreo; e
- c) Proceder diretamente e, se as empresas de transporte aéreo assim o entenderem, através dos seus agentes, à venda de transporte aéreo no território da outra Parte.

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

**ARTIGO 11.º**  
**ATIVIDADES COMERCIAIS**

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

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

### **ARTIGO 12.º**

#### **CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS**

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

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

### **ARTIGO 13.º**

#### **CONCORRÊNCIA LEAL**

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

2. Cada Parte permitirá que cada empresa de transporte aéreo designada determine a frequência e capacidade de serviços aéreos internacionais que oferece, com base em considerações comerciais de mercado. De acordo com esse direito, nenhuma das Partes pode limitar unilateralmente nem o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte, exceto se exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais, em condições uniformes, compatíveis com o artigo 15.º da Convenção.

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

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

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

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

7. Se uma das Partes considerar, de forma consubstanciada, que as suas empresas de transporte aéreo designadas estão a ser alvo de discriminação ou de práticas desleais, ou que a subvenção ou auxílio concedidos pela outra Parte são suscetíveis de afetar ou afetam adversamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às empresas de transporte aéreo da primeira Parte, na prestação de serviços aéreos

internacionais, esta tem o direito de suspender o exercício dos direitos de tráfego, especificados no artigo 2.º deste Acordo, concedidos à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, revogar a autorização de exploração ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias.

#### **ARTIGO 14.º**

#### **APROVAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO**

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

2. Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos cinco (5) dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em casos especiais, este prazo pode ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

#### **ARTIGO 15.º**

#### **SEGURANÇA AÉREA**

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

2. Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente os padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, a primeira Parte deverá notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas

consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte tomar as medidas corretivas necessárias. O facto da outra Parte não adotar, no prazo de quinze (15) dias ou num prazo maior, conforme acordado, medidas adequadas constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º deste Acordo.

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

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

- a) Preocupações sérias de que uma aeronave, ou de que a operação de uma aeronave não cumpre os padrões mínimos então estabelecidos pela Convenção; ou
- b) Preocupações sérias quanto à falta de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos pela Convenção;

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

5. No caso do acesso para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte, nos termos do número 3 deste artigo, ser negado pelos representantes dessa empresa

de transporte aéreo designada, a outra Parte pode inferir que há preocupações sérias do tipo referido no número 4 deste artigo e de tirar as conclusões nele referidas.

6. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou alterar de imediato a autorização de exploração da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, caso a primeira Parte conclua, em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de uma recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, de consultas, quer ainda de qualquer outro facto, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

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

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

## **ARTIGO 16.º**

### **SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

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

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



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

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

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

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

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

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

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

#### **ARTIGO 17.º**

#### **PROVISÃO DE ESTATÍSTICAS**

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

**ARTIGO 18.º****TARIFAS**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **ARTIGO 19.º**

#### **CONSULTAS**

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

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

#### **ARTIGO 20.º**

#### **EMENDAS**

1. Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição deste Acordo pode, em qualquer momento, solicitar negociações à outra Parte. Tais negociações deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido um pedido escrito.

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

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

## **ARTIGO 21.º**

### **RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS**

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTIGO 22.º**

### **VIGÊNCIA E DENÚNCIA**

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

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

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

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

## **ARTIGO 23.º**

### **REGISTO**

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

**ARTIGO 24.º**  
**APLICABILIDADE DO ACORDO**

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

**ARTIGO 25.º**  
**ENTRADA EM VIGOR**

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

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

FEITO em \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, em dois originais, nas línguas portuguesa, holandesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá a versão inglesa.

**PELA REPÚBLICA PORTUGUESA**

**PELO REINO DOS PAÍSES BAIXOS,  
RELATIVAMENTE A CURAÇÃO**

## ANEXO

### Quadro de Rotas

#### Secção 1

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

| <b>Pontos em Portugal</b> | <b>Pontos Intermédios</b> | <b>Pontos em Curaçao</b> | <b>Pontos Além</b> |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------|
| Quaisquer pontos          | Quaisquer pontos          | Curaçao                  | Quaisquer pontos   |

#### Secção 2

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

| <b>Pontos em Curaçao</b> | <b>Pontos Intermédios</b> | <b>Pontos em Portugal</b> | <b>Pontos Além</b> |
|--------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| Curaçao                  | Quaisquer pontos          | Quaisquer pontos          | Quaisquer pontos   |

### Notas

1. Os pontos intermédios e além a operar pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte têm de ser acordados diretamente entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.
2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem, em quaisquer voos ou em todos eles, omitir escalas em quaisquer dos pontos intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou as empresas de transporte aéreo.
3. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem selecionar quaisquer pontos intermédios e/ou além da sua escolha e alterar a sua seleção na estação seguinte desde que não sejam exercidos direitos de tráfego entre esses pontos e o território da outra Parte.
4. O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além especificados será sujeito a aprovação pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes e pode ser estabelecido num acordo.