



61820/3

**Voorontwerp van decreet houdende instemming met de
overeenkomst over luchtvervoer tussen het Koninkrijk België
en de Verenigde Mexicaanse Staten, ondertekend te _____
op _____.**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed
en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme
en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse
Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan
de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst over luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en de Verenigde Mexicaanse Staten, ondertekend te _____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

**ONTWERP VAN
MEMORIE VAN TOELICHTING**

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Samenvatting

Bilaterale luchtvaartakkoorden omvatten de beginselen van de opsomming van de uitgewisselde vrijheden, de aanwijzing van de luchtvervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reismegen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten.

Dit ontwerp van instemmingsdecreet kadert in de strategische doelstelling "Vlaanderen onderhoudt goede relaties met buitenlandse overheden" uit de beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking.

2. Situering

Algemeen

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate vrij als de zee. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij er slechts vrije toegang is voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit.

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden. Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading en passagiers en hun bagage, vracht en post.

De conventie van Chicago van 7 december 1944 kwam tegemoet aan de behoefte aan internationale standaarden en afspraken voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze conventie bepaalde onder meer dat er geen geregelde internationale luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van één van de verdragsluitende Staten, tenzij met de bijzondere toestemming of vergunning van die Staat. Sindsdien werden er bilaterale luchtvaartakkoorden gesloten om die toestemming te regelen. Het luchtvaartakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten geldt als basismodel. België heeft een 100-tal dergelijke luchtvaartakkoorden afgesloten.

Intussen werden er bevoegdheden op vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies' arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

Vlaamse bevoegdheden

Deze bilaterale luchtvaartakkoorden bevatten enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (art. 6, §3, 6° BWHI) en beveiliging van de luchtvaart (art. 6, §4, 4° BWHI).

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Artikel VI 'gebruikersvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen. Deze materie wordt binnen het Vlaams Gewest door de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 en 13 maart 2009 geregeld.

Artikel VIII 'grondafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Bovenstaande bepalingen hebben direct of indirect betrekking op de bevoegdheden van de gewesten, in het bijzonder deze vermeld in art. 6, §1, X, 7° BWHI (*de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal*).

3. Inhoud

Het luchtvaartakkoord bestaat uit de tekst van het akkoord zelf – het juridische kader – en een memorandum van overeenstemming (operationeel). Deze akkoorden bestaan grotendeels uit standaardbepalingen van de conventie van Chicago en van de EU.

Het akkoord en zijn uitvoeringsbepalingen voorzien in alle exploitatiemogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen van beide landen wensen, zowel op het gebied van het aantal vluchten per week als op het gebied van de uitgewisselde rechten.

4. Procedureverloop

4.1. Gemengd karakter en ondertekening

Sinds eind 2007 worden de bilaterale luchtvaartakkoorden die onderhandeld worden door ons land aan het eind van de onderhandelingen wel nog geparafeerd op administratief niveau, maar niet langer ondertekend. Het uitblijven daarvan, was het gevolg van uiteenlopende zienswijzen over het karakter van de bilaterale luchtvaartakkoorden (al dan niet gemengd) en de te volgen procedure met het oog op ondertekening.

Tijdens zijn vergadering van 15 februari 2017 stemde de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB) ermee in dat een aantal geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden namens het Koninkrijk België getekend worden met enkele ondertekening door de federale overheid, met dien verstande dat deze akkoorden, na ondertekening zullen beschouwd worden als gemengde verdragen.

De Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht. De werkgroep besliste dat de ondertekening zal gebeuren volgens formule 5. Dat wil zeggen één ondertekening, door een federale, gewest- of gemeenschapsminister, of een andere gemachtigde, met volmachten van alle betrokken overheden, enkel in naam van het Koninkrijk België en zonder verklaring bij de ondertekening.

4.2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

(p.m.)

4.3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

(p.m.)

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

In artikel I worden enkele definities weergegeven.

Overeenkomstig artikel II verlenen de partijen elkaar de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

- om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.

Artikel III betreft de aanwijzing voor het exploiteren van diensten. In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken (artikel IV). Artikel V betreft de vrijstellingen.

Luchtvaartmaatschappijen moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel IX).

Artikel X behandelt de bewijzen, vergunningen en veiligheidsnormen. Artikel XI en XII betreffen de beveiliging en de veiligheid van de luchtvaart. De partijen beschermen de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. Deze verplichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst.

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel VI). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondafhandeling te regelen en, samen te werken met andere transportdiensten (artikel VIII).

De overige artikelen betreffen de tarieven (artikel VII), fiscale behandeling (artikel XIII), bevoegdheid (artikel XIV) en de statistieken (artikel XV).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake onderling overleg (artikel XVI), wijzigingen (artikel XVII), regeling van geschillen (artikel XVIII), registratie van de overeenkomst (artikel XIX), multilaterale overeenkomsten (artikel XX) en de inwerkingtreding (artikel XXI).

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

OVEREENKOMST OVER LUCHTVERVOER

TUSSEN

DE VERENIGDE MEXICAANSE STATEN EN HET KONINKRIJK BELGIË

De Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk België, hierna te noemen "de Partijen";

GELEID door het verlangen om een bijdrage te leveren aan een luchtvervoersysteem dat aan de vliegtuigmaatschappijen van beide partijen eerlijke en redelijke kansen geeft om hun activiteit uit te oefenen, wat hen toelaat om op de markt te concurreren overeenkomstig de nationale wetgeving van elke Partij;

ERKENNEN het belang om de ontwikkeling van het internationale luchtvervoer te bevorderen;

WENSEN de veiligheid van het internationale luchtvervoer te verzekeren en spreken hun zorg uit met betrekking tot handelingen en bedreigingen van luchtvaartuigen die de veiligheid van personen of eigendom aantasten;

PARTIJ ZIJNDE van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening werd opengesteld in de stad Chicago;

Zijn het volgende overeengekomen:

ARTIKEL 1 DEFINITIES

Voor de interpretatie en de toepassing in de zin van deze Overeenkomst, en de Routelijst ervan, hebben de termen hierna de volgende betekenis:

- a) "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 in Chicago ter ondertekening werd opengesteld en elke wijziging ervan die door beide Partijen werd bekrachtigd;
- b) "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst, met inbegrip van de Bijlagen en elke wijziging aan de Overeenkomst of de Bijlagen ervan;
- c) "Luchtvaartautoriteiten" betekent in het geval van de Verenigde Mexicaanse Staten het Hoofdbestuur van de Burgerluchtvaart bij het Ministerie van Communicatie en Verkeerswezen, en in het geval van het Koninkrijk België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, of voor allebei, elke andere instantie of rechtspersoon die gemachtigd is om op te treden voor de genoemde autoriteiten die met deze overeenkomst in verband staan;

- d) "aangestelde luchtvaartmaatschappij" verwijst naar de luchtvervoersmaatschappij die een van de Partijen overeenkomstig Artikel III van deze Overeenkomst heeft aangesteld;
 - e) "grondgebied" met betrekking tot een Staat betekent grondgebied het landoppervlak en de hieraan grenzende territoriale wateren die zich onder de soevereiniteit, suzeriniteit, bescherming of rechtsbevoegdheid van deze Staat staan;
 - f) "luchtdienst" betekent elke regelmatige luchtdienst met luchtvaartuigen voor het openbare vervoer van passagiers, post of vracht;
 - g) "internationale luchtdienst" betekent de luchtdienst die verloopt langs het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat;
-
- h) "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden" betekent het landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, vracht en post;
 - i) "specifieke routes" betekent de vliegroutes die in de Bijlage bij deze Overeenkomst zijn vastgelegd of dienen te worden vastgelegd;
 - j) "overeengekomen diensten" betekent de internationale luchtdiensten die overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst op de specifieke vliegroutes kunnen worden vastgelegd;
 - k) "tarief" betekent de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht betaalde prijs en de voorwaarden waaronder deze prijs wordt toegepast, met inbegrip van de prijzen en commissies voor agentschappen of andere bijkomende diensten, met uitzondering van de vergoeding en andere voorwaarden voor het vervoer van post;
 - l) "capaciteit" betekent, met betrekking tot een luchtvaartuig, de beschikbare hoeveelheid stoelen en/of vracht van dit luchtvaartuig en met betrekking tot de overeengekomen diensten betekent het de capaciteit van het luchtvaartuig of van de luchtvaartuigen die voor dergelijke diensten worden gebruikt, vermenigvuldigd met het aantal frequenties dat deze luchtvaartuigen tijdens elk seizoen op een vliegroute of op een gedeelte van een vliegroute heeft aangedaan;
 - m) "frequentie" betekent het aantal retourvluchten die een bepaalde luchtvaartmaatschappij op een specifieke vliegroute in een bepaalde periode uitvoert;
 - n) "gemengde luchtdienst" betekent de geregelde luchtdienst waarlangs passagiers, post en vracht wordt vervoerd aan boord van hetzelfde luchtvaartuig;
 - o) "exclusieve vrachtluchtdienst" betekent de geregelde luchtdienst waarlangs uitsluitend vracht wordt vervoerd;

- p) "staatsburgers": in het geval van het Koninkrijk België worden hieronder de staatsburgers van de Lidstaten van de Europese Unie verstaan.

ARTIKEL II VERLENEN VAN RECHTEN

1. Elke Partij verleent aan de andere Partij de in deze Overeenkomst bepaalde rechten, teneinde de geregelde internationale luchtdiensten in te stellen op de vliegroutes die in de Bijlage bij deze Overeenkomst nader zijn bepaald.

2. De luchtvaartmaatschappijen die door elk van de Partijen zijn aangewezen, genieten de volgende rechten tijdens het gebruik van de op een specifieke vliegroute overeengekomen diensten:

- a) overvliegen van het grondgebied van de andere Partij zonder hierop te landen;
- b) tussenlandingen maken voor niet commerciële doeleinden op het grondgebied van de andere Partij;
- c) tussenlandingen maken in de punten op het grondgebied van de andere Partij die nader worden bepaald in de Routelijst in de Bijlage bij deze Overeenkomst, om in internationaal luchtvervoer passagiers, post en vracht, en/of uitsluitend vracht afkomstig uit of bestemd voor de andere Partij, of overeenkomstig paragraaf 3 van dit Artikel, afkomstig uit of bestemd voor een andere Staat in te schepen of te ontschepen.

3. Het vervoersrecht van de vijfde vrijheid van alle sectoren van de Routelijst van de Bijlage bij deze Overeenkomst mag slechts worden uitgeoefend nadat de Luchtvaartautoriteiten van de beide Partijen ze eerst aan elkaar hebben toegekend.

4. De onder a) en b) van de paragraaf 2 van het huidige artikel nader bepaalde rechten worden gegarandeerd aan de niet aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij.

5. Niets in de inhoud van deze Overeenkomst mag worden beschouwd als het verlenen van het recht aan de genoemde luchtvaartmaatschappijen van een Partij om op het grondgebied van de andere Partij passagiers en vracht, met inbegrip van post, aan boord te nemen die tegen betaling of vergoeding worden vervoerd en die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van de andere Partij.

ARTIKEL III AANWIJZING VAN MAATSCHAPPIJEN

1. Elke Partij heeft het recht om schriftelijk, langs diplomatieke weg, bij de andere partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen om de in de specifieke routes afgesproken diensten te gebruiken en om een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij door een andere te vervangen. Deze aanwijzing geeft aan welke

reikwijdte de aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij verleende machtiging met betrekking tot het tot stand brengen van de afgesproken diensten heeft.

2. Bij de ontvangst van deze in de vastgestelde vorm opgestelde aanwijzing dient de andere Partij, op verzoek van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig de bepalingen van de paragrafen 3) en 4) van dit Artikel, de overeenkomstige vergunningen en machtigingen onmiddellijk te verlenen.

3. De Luchtvaartautoriteiten van een van de Partijen kunnen eisen dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij aantonen dat zij in staat zijn om aan de in de wetten en reglementen voorgeschreven verplichtingen te voldoen, die door deze Luchtvaartautoriteiten bij het gebruik van de internationale luchtdiensten overeenkomstig de bepalingen van de Overeenkomst normaal en redelijkerwijs worden toegepast.

4. Om de in paragraaf 2 van dit Artikel vermelde exploitatievergunning te verlenen, is het vereist dat:

4.1. Ingeval het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij aanwijst:

4.1.1. Dat deze overeenkomstig het Verdrag tot Oprichting van de Europese Unie is gevestigd op het grondgebied van het Koninkrijk België en dat zij in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht over een geldige exploitatievergunning beschikt, en

4.1.2. Dat de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het uitreiken van het Bewijs Luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) de effectieve reglementaire controle op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft. Dit dient duidelijk te zijn aangegeven in de aanwijzing door de betrokken Luchtvaartautoriteit, en

4.1.3. Dat zij, direct of middels een meerderheidsparticipatie, eigendom is en effectief wordt gecontroleerd door de Lidstaten van de Europese Unie of de staatsburgers ervan, en/of door de Staten die zijn genoemd in Bijlage II of door de staatsburgers van deze andere Staten.

4.2. Ingeval de Verenigde Mexicaanse Staten een luchtvaartmaatschappij aanwijzen:

4.2.1. Dat deze is gevestigd op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten en dat zij is toegelaten overeenkomstig de wetgeving die van toepassing is in de Verenigde Mexicaanse Staten, en

4.2.2. Dat er een effectief en voortdurend toezicht bestaat op deze door de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij, en

4.2.3. Dat zij, direct of middels een meerderheidsparticipatie, eigendom is en effectief wordt gecontroleerd door de Verenigde Mexicaanse Staten of door staatsburgers ervan.

5. Een luchtvaartmaatschappij die op deze manier is aangewezen en een vergunning heeft bekomen, kan te allen tijde de overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst afgesproken diensten beginnen te gebruiken.

ARTIKEL IV INTREKKINGEN

1. Elke Partij behoudt zich het recht voor om de exploitatievergunning of de technische toestemming van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij in te trekken, om de door deze maatschappij uitgeoefende en in Artikel II van deze Overeenkomst vermelde rechten te schorsen of om de voorwaarden op te leggen die zij nodig acht om deze rechten uit te oefenen:

1.1. Ingeval het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij aanwijst:

- 1.1.1 als deze overeenkomstig het Verdrag tot Oprichting van de Europese Unie niet is gevestigd op het grondgebied van het Koninkrijk België en als zij in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht niet over een geldige exploitatievergunning beschikt, of
- 1.1.2 als de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het uitreiken van het Bewijs Luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate), de effectieve reglementaire controle op de luchtvaartmaatschappij niet uitoefent en handhaaft of als de betrokken Luchtvaartautoriteit niet duidelijk is aangegeven op de aanwijzing, of
- 1.1.3 als de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet direct of middels een meerderheidsparticipatie eigendom is of feitelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of de staatsburgers ervan, en/of van de Staten die zijn genoemd in Bijlage II of door de staatsburgers van deze andere Staten.

Bij het uitoefenen van het recht dat door dit lid wordt toegekend, mogen de Verenigde Mexicaanse Staten omwille van hun nationaliteit geen onderscheid maken tussen luchtvaartmaatschappijen die zijn aangewezen door de Europese Unie.

1.2. Ingeval de Verenigde Mexicaanse Staten een luchtvaartmaatschappij aanwijzen:

- 1.2.1 als deze niet is gevestigd op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten of als zij niet is toegelaten overeenkomstig de wetgeving die van toepassing is in de Verenigde Mexicaanse Staten, of
- 1.2.2 als er geen effectief en voortdurend toezicht bestaat op deze door de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij, of
- 1.2.2 als de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet direct of middels een meerderheidsparticipatie eigendom is en niet effectief wordt

gecontroleerd door de Verenigde Mexicaanse Staten of door staatsburgers ervan.

- 1.3 Als deze maatschappij de wetten en reglementen van de Partij die deze rechten verleent niet nakomt, of
- 1.4 Als deze aangewezen luchtvaartmaatschappij de afgesproken diensten overeenkomstig de in deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden stopzet, of
- 1.5 Als de andere Partij de in Artikel XI en XII van deze Overeenkomst bepaalde veiligheidsnormen niet handhaaft of toepast.

2. Onverminderd de bepalingen van Artikel XI en XII en tenzij de intrekking, de schorsing of het onmiddellijke opleggen van de voorwaarden die in paragraaf 1) van dit Artikel zijn bepaald van wezenlijk belang zijn om verdere overtredingen van de wetten en reglementen te verhinderen, mag dit recht enkel worden uitgeoefend na overleg met de andere Partij.

ARTIKEL V VRIJSTELLINGEN

1. De luchtvaartuigen die de internationale luchtdiensten uitvoeren voor de door een van de Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen, de gebruikelijke uitrustingen, de leveringen van brandstof en smeermiddelen, en de benodigdheden (met inbegrip van levensmiddelen, dranken en tabak) aan boord van de luchtvaartuigen, zijn op basis van wederkerigheid en overeenkomstig de toepasselijke wetgeving op het vlak van douanerechten, belastingen, controlequota en andere soortgelijke lasten en andere rechten of heffingen vrijgesteld bij het bereiken van het grondgebied van de andere Partij, zolang deze uitrustingen en leveringen tot op het ogenblik van de wederuitvoer aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. De volgende uitrustingen en posten zijn op basis van wederkerigheid, met uitzondering van de rechten op de geleverde diensten, eveneens vrijgesteld van dezelfde rechten en belastingen:

- a) de vluchtbenodigdheden die aan boord zijn genomen op het grondgebied van een van de Partijen, binnen de door de Luchtvaartautoriteiten van deze Partij vastgelegde grenzen, om te worden verbruikt aan boord van de luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten van de andere Partij bestemd zijn;
- b) de kleine herstellingen die op het grondgebied van een van de partijen zijn uitgevoerd voor het onderhoud of de herstelling van de luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt die door de andere Partij zijn aangewezen voor de internationale luchtdiensten;
- c) de brandstof en smeermiddelen voor de bevoorrading van de luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt die door de andere Partij zijn aangewezen en die voor internationale luchtdiensten worden ingezet, zelfs

wanneer deze benodigdheden worden verbruikt tijdens de vlucht boven het grondgebied van de Partij waarin zij aan boord werden genomen, en

- d) de reservevoorraad aan gedrukte formulieren, luchtvrachtbrieven en/of reisbladen, evenals alle gedrukte materiaal met het logo van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, uniformen en reclamemateriaal dat normaal gesproken gratis door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

De vrijstellingen waarnaar in de vorige punten werd verwezen worden verleend in het kader van de douanewetgeving die bij elk van de Partijen van kracht is.

3. De gebruikelijke uitrusting van de luchtvaartuigen, evenals het materiaal en de vluchtbenodigdheden van de luchtvaartuigen van elk van de Partijen, mogen niet op het grondgebied van de andere Partij worden ingescheept zonder de vergunning van de douaneautoriteiten op dit grondgebied. In dat geval mogen deze autoriteiten deze onder toezicht houden tot ze opnieuw worden uitgevoerd of worden toegewezen aan een douaneregeling volgens de douanewetgeving die van kracht is.

4. De vrijstellingen in dit Artikel zullen ook van toepassing zijn ingeval de door een van de Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen overeenkomsten hebben afgesloten met andere luchtvaartmaatschappij over het uitlenen of overdragen naar het grondgebied van de Partij van de gebruikelijke uitrusting van de luchtvaartuigen en van andere artikelen die in dit Artikel vermeld zijn, zoals de levering van brandstof, smeermiddelen en benodigdheden (inclusief levensmiddelen, dranken en tabak), mits de andere luchtvaartmaatschappij(en) dezelfde door de andere Partij toegekende vrijstellingen geniet(en).

5. De passagiers die over het grondgebied van een van de Partijen doorreizen en hun bagage zijn onderworpen aan de controles die zijn opgelegd door de douanewetgeving die op dat ogenblik van kracht is. De bagage en de vracht in directe transit zijn vrijgesteld van douanerechten en van de andere importbelastingen en -heffingen.

ARTIKEL VI LUCHTHAVENBELASTING

De belastingen, of andere heffingen voor het gebruik van elke luchthaven met inbegrip van de installaties, technische diensten en andere installaties ervan, en elke andere heffing voor het gebruik van de luchtvaartinstallaties, communicatievoorzieningen en diensten worden opgelegd overeenkomstig de barema's die elke partij in overeenstemming met zijn nationale wetgeving heeft vastgelegd voor het grondgebied van zijn Staat, op voorwaarde dat deze belastingen of heffingen overeenkomstig Artikel 15 van het Verdrag niet hoger zijn dan de belastingen of heffingen voor het gebruik van deze luchthavens en diensten die worden opgelegd aan de eigen nationale luchtvaartuigen die bestemd zijn voor vergelijkbare internationale diensten.

ARTIKEL VII TARIEVEN

1. De tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen die elke Partij heeft aangewezen voor het vervoer van of naar het grondgebied van de andere Partij, worden op een rationeel niveau vastgelegd, waarbij terdege rekening wordt gehouden met alle beoordelingselementen, in het bijzonder met de exploitatiekosten, de noden van de gebruikers, een redelijke winst en de kenmerken van de dienstverlening, zoals snelheid en structuur.

2. De tarieven worden ten minste vijftien (15) dagen voor de voorgenomen datum van inwerkingtreding ter goedkeuring voorgelegd aan de Luchtvaartautoriteiten van beide Partijen. In bijzondere gevallen kan deze termijn met de instemming van deze Luchtvaartautoriteiten worden verkort.

3. Vooraleer een tarief in werking treedt, dient het vooraf door beide Partijen te worden goedgekeurd volgens hun respectieve bijzondere administratieve procedures. Als een tarief niet wordt goedgekeurd, dient de Luchtvaartautoriteit van de Partij die het heeft afgekeurd dit mee te delen aan de luchtvaartmaatschappij die dit tarief heeft voorgesteld en aan de Luchtvaartautoriteit van de andere Partij, in normale gevallen, binnen een termijn van vijftien (15) dagen na de afkeuring of, in bijzondere gevallen, binnen een kortere termijn vanaf de datum waarop het tarief werd voorgesteld en dient zij de redenen voor de afkeuring toe te lichten.

4. De Luchtvaartautoriteit die de mededeling heeft ontvangen waarnaar in de vorige paragraaf wordt verwezen, kan om overleg met de Luchtvaartautoriteit van de andere Partij verzoeken om te pogen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te leggen. Dit overleg dient plaats te vinden binnen een termijn van dertig (30) dagen vanaf het indienen van het verzoek.

5. Indien de Luchtvaartautoriteiten niet tot een overeenkomst kunnen komen over het overeenkomstig paragraaf 4 hiervoor toe te passen tarief, wordt het geschil opgelost krachtens de bepalingen in Artikel XVIII van deze Overeenkomst.

6. Een tarief dat is vastgelegd overeenkomstig de bepalingen van dit artikel blijft van kracht tot een nieuw tarief wordt vastgelegd.

7. De tarieven die een door een Partij aangewezen en/of goedgekeurde luchtvaartmaatschappij dient toe te passen in het kader van exploitatieovereenkomsten in codesharing met andere luchtvaartmaatschappij op een bepaalde route dienen overeenkomstig de vorige paragrafen te worden onderworpen aan de goedkeuring van de aangewezen en/of goedgekeurde luchtvaartmaatschappij en mogen in geen geval minder bedragen dan de tarieven die voor de directe exploitatie door elke andere aangewezen luchtvaartmaatschappij op deze route werden goedgekeurd.

8. Voor de diensten die onder deze Overeenkomst vallen, staat elke Partij toe dat de aangewezen en/of goedgekeurde luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij tarieven aanbiedt die gelijklopend zijn aan die van eender welke andere maatschappij voor een vergelijkbare dienst tussen dezelfde punten. De Partijen aanvaarden niet dat de aangewezen en/of goedgekeurde luchtvaartmaatschappijen dumpingprijzen toepassen.

9. De tarieven die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen toepassen voor vervoer dat volledig binnen de Europese Unie gebeurt, blijven onderworpen aan het Gemeenschapsrecht.

ARTIKEL VIII HANDELSMOGELIJKHEDEN

1. Aan de door elke Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden faciliteiten toegekend op het vlak van de tijdelijke plaatsing en van het verblijf van hun vertegenwoordigers, van het commercieel en technisch personeel en, zo nodig, op het vlak van het management, en voor het personeel dat in verband met de overeengekomen diensten in haar kantoren werkt. De faciliteiten die elke Partij verleent blijven onderworpen aan de wetten en reglementen van elke Partij. Hierbij verplichten zij zich ertoe om de verzoeken tot tijdelijke plaatsing en verblijf, het toekennen van visums en de vereiste documenten die door de door elke Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden gevraagd vlot en onmiddellijk af te handelen, waarbij het personeel van elke luchtvaartmaatschappij onderworpen blijft aan de wetten en reglementen van elke Partij en derhalve kunnen zij enkel toegelaten activiteiten uitvoeren, behalve wanneer overeenkomstig het immigratierecht van elke Partij vooraf toelating werd verleend.

2. Naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij kunnen deze personeelsvereisten worden vervuld, ofwel door hun eigen personeel, ofwel door de diensten van elke andere organisatie of aangewezen luchtvaartmaatschappij die diensten verstrekt op het grondgebied van de andere Partij, op voorwaarde dat het hun toegelaten is om deze diensten te verstrekken op het grondgebied van deze Partij.

3. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om op het grondgebied van de andere Partij de grondaafhandelingsdiensten zelf uit te voeren of voor deze diensten, naar keuze, geheel of gedeeltelijk, een van de agenten te engageren die gemachtigd zijn om deze te verstrekken. Indien en voor zover de reglementeringen die van toepassing zijn op de grondaafhandelingsdiensten van een van de Partijen hetzij de vrijheid om deze diensten uit te besteden of de zelfafhandeling verhinderen of beperken, dienen alle aangewezen luchtvaartmaatschappijen zonder onderscheid te worden behandeld wat betreft hun mogelijkheid om over te gaan tot zelfafhandeling en hun toegang tot grondaafhandelingsdiensten door een of verschillende leveranciers.

4. Op basis van wederkerigheid en van het non-discriminatiebeginsel ten aanzien van elke andere luchtvaartmaatschappij die internationaal luchtvervoer levert, staat het de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Partijen vrij om overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving bij elk van de Partijen, hetzij rechtstreeks of via agenten, luchtvervoerdiensten te verkopen op het grondgebied van beide Partijen, in het wettelijke betaalmiddel van het grondgebied van de Partijen of in andere vrij omwisselbare munteenheden.

5. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de Partijen vrij om, naargelang van de beschikbaarheid van de deviezen en op voorwaarde dat de nationale wetgeving wordt nageleefd, na aftrek van de kosten het overschot aan inkomsten verkregen op het grondgebied waar de verkoop plaatsvindt, in elke vrij omwisselbare munteenheid en

volgens de op de datum van de overschrijving op de markt geldende wisselkoers van het grondgebied waar de verkoop plaatsvindt naar het eigen nationale grondgebied over te schrijven. In deze netto-overschrijving worden de inkomsten uit de verkopen opgenomen die rechtstreeks of via een agent worden verkregen uit de luchtvervoerdiensten en uit de bijkomende en aanvullende diensten, evenals de normale commerciële interest die op deze inkomsten wordt verkregen terwijl zij in afwachting van hun overschrijving op een depositorekening staan.

6. Zulke overschrijvingen worden uitgevoerd onverminderd de geldende fiscale verplichtingen op het grondgebied van elk van de Partijen.

ARTIKEL IX WETTEN EN REGLEMENTEN

1. De wetten en reglementen van elke Partij die de toegang tot, het vertrek uit en het verblijf in hun respectieve land regelen van de luchtvaartuigen die bestemd zijn voor de internationale luchtvaart of die betrekking hebben op deze luchtvaartuigen tijdens hun verblijf binnen de grenzen van hun grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Partij toegewezen luchtvaartmaatschappijen.

2. De wetten en reglementen die de toegang tot, het verblijf in of het vertrek uit het grondgebied van elke Partij van passagiers, bemanningen, bagage, post en vracht, evenals de procedures met betrekking tot formaliteiten voor de toegang tot en het vertrek uit het land, immigratie, veiligheid van de luchtvaart, paspoorten, douane en sanitaire maatregelen regelen, zijn op dit grondgebied ook van toepassing op de passagiers, bemanningen, bagage, post en vracht van de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

ARTIKEL X GETUIGSCHRIFTEN EN VERGUNNINGEN

1. De luchtwaardigheidscertificaten, de bevoegdheidscertificaten en de getuigschriften die door een van de Partijen zijn uitgereikt of gehomologeerd en die niet zijn vervallen, worden voor de exploitatie van de afgesproken diensten op de in Bijlage hierbij gespecificeerde routes door de andere Partij als geldend erkend, op voorwaarde dat de vereisten voor het uitreiken of homologeren van dergelijke getuigschriften of vergunningen gelijk zijn aan of hoger liggen dan het minimum dat in het Verdrag zou zijn bepaald.

2. Toch behoudt elke Partij zich voor het overvliegen van het eigen grondgebied het recht voor om de bevoegdheidscertificaten en de vergunningen die de andere Partij voor haar eigen staatsburgers heeft uitgereikt niet te erkennen.

ARTIKEL XI VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAARTACTIVITEITEN

1. Elke Partij kan te allen tijde overleg vragen over de door de andere Partij aangenomen veiligheidsnormen op het vlak van de bemanning, de luchtvaartuigen of het

gebruik ervan. Dit overleg dient in de loop van de dertig (30) dagen na de datum van het respectieve verzoek plaats te vinden.

2. Als een van de Partijen na het overleg van oordeel is dat de andere Partij in een van deze kwesties geen veiligheidsnormen doeltreffend omzet of toepast die ten minste gelijk zijn aan de overeenkomstige minimumnormen die in toepassing van het Verdrag zijn vastgelegd, zal deze de andere Partij in kennis stellen van haar besluiten en van de maatregelen die nodig worden geacht om zich aan de genoemde minimumnormen aan te passen. De andere partij zal gepaste corrigerende maatregelen nemen. En ingeval de andere Partij binnen de vijftien (15) dagen of binnen elke langere afgesproken termijn geen gepaste maatregelen neemt, is de toepassing van artikel IV van deze Overeenkomst gerechtvaardigd.

3. Onverminderd de verplichtingen uit Artikel 33 van het Verdrag, wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat de door een Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) voor de dienstverlening naar of van het grondgebied van de andere Partij gebruikt, terwijl het zich op het grondgebied van de andere Partij bevindt, kan worden onderworpen aan een onderzoek dat in dit Artikel "platforminspectie" wordt genoemd, zolang deze geen onredelijke vertraging veroorzaakt. De platforminspectie wordt aan boord en aan de buitenzijde van het luchtvaartuig uitgevoerd door de bevoegde autoriteiten of de gemachtigde vertegenwoordigers van de andere Partij om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning als de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de uitrusting ervan te verifiëren.

4. Als er na een platforminspectie of uit een reeks van deze platforminspecties blijkt dat:

- a) er ernstige bezwaren bestaan over het feit dat het luchtvaartuig of de werking ervan niet voldoet aan de minimumnormen die overeenkomstig het Verdrag zijn vastgelegd, of
- b) er ernstige bezwaren bestaan over het feit dat de veiligheidsnormen die overeenkomstig het Verdrag zijn vastgelegd niet doeltreffend worden uitgevoerd en toegepast,

kan de partij die de inspectie uitvoert krachtens Artikel 33 van het Verdrag tot het besluit komen dat deze niet gelijk zijn aan of hoger liggen dan de minimumnormen die in toepassing van het Verdrag zijn vastgelegd, vereisten op basis waarvan het overeenkomstige certificaat of de vergunningen voor dit luchtvaartuig of voor de bemanning ervan werden opgesteld, te weten de vereisten waaronder dit luchtvaartuig wordt gebruikt.

5. Ingeval, overeenkomstig paragraaf 3 hiervoor, bij het begin van een platforminspectie van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Partij de toegang wordt geweigerd door de vertegenwoordiger van deze aangewezen luchtvaartmaatschappij(en), kan de andere Partij hieruit afleiden dat er zich ernstige bezwaren voordoen in de zin van paragraaf 4 hiervoor en kan zij tot het besluit komen waarnaar deze paragraaf verwijst.

6. Elke Partij behoudt zich het recht voor om de vergunning voor de activiteiten van de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) onmiddellijk te schorsen of te wijzigen wanneer zij als gevolg van een platforminspectie of van een reeks van

platforminspecties, door de weigering om toegang te verlenen voor een platforminspectie, op grond van overleg of op enige andere manier tot de conclusie komt dat het voor de veiligheid bij de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van wezenlijk belang is om onmiddellijk te handelen.

7. Elke maatregel die een Partij neemt op grond van de bepalingen in de paragrafen 2 of 6 hiervoor wordt stopgezet als de reden voor het aannemen ervan verdwijnt.

8. Als het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarvan het toezicht door een andere Lidstaat van de Europese Unie wordt uitgevoerd en gehandhaafd, zijn de in dit artikel aan de andere Partij toegekende rechten ook van toepassing voor wat betreft het aannemen, uitoefenen en handhaven van de veiligheidsnormen door deze Lidstaat van de Europese Unie en ten aanzien van de vergunning voor de activiteiten van deze aangewezen luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL XII VEILIGHEID

1. Overeenkomstig de rechten en verplichten die hen worden opgelegd door het internationale recht, erkennen de Partijen dat hun wederzijdse plicht om de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden te beschermen, een bestanddeel is van deze Overeenkomst. Zonder de algemene geldigheid van hun rechten en plichten krachtens het internationale recht in te perken, handelen de Partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963; het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970; het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971; het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 24 februari 1988, in aanvulling op het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, opgesteld in Montreal op 23 september 1971, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend in Montreal op 1 maart 1991.

2. De Partijen verstrekken elkaar alle nodige hulp om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke handelingen tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanning ervan, luchthavens en installaties voor de luchtvaart en elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart te verhinderen.

3. In hun onderlinge relaties handelen de Partijen overeenkomstig de bepalingen over de veiligheid van het luchtverkeer die zijn opgesteld door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart en die Bijlagen bij het Verdrag worden genoemd, voor zover deze bepalingen over de veiligheid van toepassing zijn op de Partijen; zij eisen van de exploitanten van de luchtvaartuigen die bij hen zijn ingeschreven, of van de exploitanten die hun hoofdkantoor of vaste verblijfplaats op hun grondgebied hebben, of in het geval van het Koninkrijk België, van de exploitanten van luchtvaartuigen die zich op zijn grondgebied hebben gevestigd op grond van het Verdrag tot Oprichting van de Europese Unie en die

overeenkomstig de regelgeving van de Europese Unie over een Vergunning Luchtvaartexploitant beschikken, en van de exploitanten van de luchthavens die zich op hun grondgebied bevinden, dat zij overeenkomstig deze bepalingen over de veiligheid van de luchtvaart handelen.

4. Elke Partij spreekt af dat zij van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan eisen dat zij de in de vorige paragraaf vermelde bepalingen over de veiligheid van de luchtvaart naleven. De andere Partij eist dat deze worden nageleefd bij de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van deze partij. Voor het vertrek uit of gedurende het verblijf op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten wordt van de exploitanten van luchtvaartuigen geëist dat zij overeenkomstig de geldende Mexicaanse wetgeving de bepalingen over de veiligheid van de luchtvaart naleven. Voor het vertrek uit of gedurende het verblijf op het grondgebied van het Koninkrijk België wordt van de exploitanten van luchtvaartuigen geëist dat zij overeenkomstig het geldende Gemeenschapsrecht de bepalingen over de veiligheid van de luchtvaart naleven. Elke Partij verzekert zich ervan dat op haar grondgebied inderdaad de gepaste maatregelen worden toegepast om het luchtvaartuig te beschermen en de passagiers, de bemanning, de persoonlijke bezittingen, de bagage, de vracht en de voorzieningen van het luchtvaartuig voor en tijdens de inscheping of het laden te inspecteren. Elke Partij is verder bereid om gevolg te geven aan elk verzoek van de andere Partij om redelijke bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om aan een bepaalde bedreiging het hoofd te bieden.

5. Als een burgerlijk luchtvaartuig wederrechtelijk in iemands macht wordt gebracht of als de dreiging hiertoe bestaat of als er zich andere wederrechtelijke handelingen voordoen die de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen en deze van de passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartinstallaties in gevaar brengen, zullen de Partijen elkaar bijstaan en contacten en andere gepaste maatregelen mogelijk maken met het doel, snel en veilig, een einde te maken aan dit incident of aan deze bedreiging.

6. Als een Partij gegronde redenen heeft om te geloven dat de andere Partij afgeweken is van de in dit Artikel vastgelegde normen voor de veiligheid in het luchtverkeer, kan deze Partij om onmiddellijk overleg met de andere Partij verzoeken.

7. Niettegenstaande de bepalingen van Artikel IV van deze Overeenkomst zal het feit dat er binnen de vijftien (15) dagen vanaf de datum van dit verzoek geen tevredenstellende overeenkomst wordt bereikt, een reden vormen om de van kracht zijnde vergunningen die aan de luchtvaartmaatschappij van beide Partijen werden verleend te schorsen, in te trekken, te beperken of er voorwaarden aan op te leggen.

8. In geval van een onmiddellijke en buitengewone bedreiging kan een partij voorlopige maatregelen nemen voordat de termijn van vijftien (15) dagen verstreken is.

9. Elke maatregel die wordt genomen als bedoeld in de paragrafen 7 en 8 hiervoor wordt geschorst zodra de andere Partij zich houdt aan de bepalingen van dit Artikel.

ARTIKEL XIII

FISCALE BEHANDELING

De fiscale behandeling die van toepassing is op de door de Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen wordt beheerst door Artikel 8 van de Overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting en ter voorkoming van belastingontwijking in de personenbelasting tussen de Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk België, ondertekend in Mexico op 24 november 1992.

ARTIKEL XIV BEVOEGDHEID

1. De door elke Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die diensten verrichten op een in deze Overeenkomst bepaalde route, krijgen eerlijke en redelijke gelijke kansen.
2. Het hoofddoel van de diensten die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een van de in de Bijlage bij deze Overeenkomst bepaalde routes leveren, is te zorgen voor een capaciteit die past bij de noden van het handelsverkeer tussen de twee landen.
3. Bij het uitoefenen van de afgesproken diensten beschikken de door elke Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen over de vrijheid om de frequentie van deze diensten, de voor het uitoefenen ervan aangeboden capaciteit en het gebruikte type luchtvaartuig vast te leggen. Niettegenstaande het voorgaande worden bij operaties in punten in derde landen met vervoersrechten van de vijfde vrijheid in overleg tussen de respectieve Luchtvaartautoriteiten de frequenties bepaald, evenals de capaciteit aan te bieden door luchtvaartmaatschappijen die door elke Partij zijn aangewezen. De vervoersrechten van de vijfde vrijheid zijn aanvullend op de vervoersrechten van de derde en de vierde vrijheid.
4. De frequenties en de dienstregeling van de operaties van de afgesproken luchtdiensten worden desgevraagd ten minste twintig (20) dagen voor het begin van deze operaties meegedeeld aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Partij, tenzij de Luchtvaartautoriteiten van de andere Partij een kortere termijn toestaan.
5. Ingeval een van de Partijen van mening is dat de dienstverlening door een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij zich niet houdt aan de normen en principes die in dit Artikel zijn vastgelegd, kan deze overeenkomstig Artikel XVI van deze Overeenkomst om een overleg vragen om de handelingen in kwestie te onderzoeken en in onderling overleg de corrigerende maatregelen te bepalen die zij gepast achten.

ARTIKEL XV STATISTIEKEN

De Luchtvaartautoriteiten van elke Partij dienen, als hierom wordt verzocht, aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Partij de gegevens en statistieken te verstrekken die verband houden met het volume dat de door de eerste Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen in de afgesproken dienstverlening hebben vervoerd naar of van het grondgebied van de andere Partij, zoals de luchtvaartmaatschappijen deze hebben opgesteld en ter publicatie hebben voorgelegd aan hun nationale Luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL XVI OVERLEG

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de Luchtvaartautoriteiten van beide Partijen wederzijds overleg om te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden toegepast en dat eraan wordt voldaan.

2. Elke Partij kan te allen tijde verzoeken om te overleggen over de uitvoering, de interpretatie of de wijziging van deze Overeenkomst of over de eerbiediging ervan. Dergelijk overleg vindt plaats binnen de zestig (60) dagen vanaf de datum waarop de andere Partij het schriftelijke verzoek ontvangt, tenzij tussen de Partijen anders wordt overeengekomen.

ARTIKEL XVII WIJZIGINGEN

1. Als een van de Partijen een wijziging van de bepalingen van deze Overeenkomst nuttig acht, kan deze om een overleg met de andere Partij verzoeken. Dit overleg dient te gebeuren tussen de Luchtvaartautoriteiten en begint binnen een termijn van zestig (60) dagen vanaf de datum van het verzoek.

2. De wijzigingen aan de Bijlage van deze Overeenkomst dienen onderhands te gebeuren tussen de Luchtvaartautoriteiten van de Partijen en dienen te worden bevestigd door een uitwisseling van diplomatieke nota's. Het overleg begint binnen een termijn van zestig (60) dagen vanaf de datum van het verzoek.

3. Als de Partijen overeenkomen om deze Overeenkomst te wijzigen, dienen de wijzigingen te worden geformaliseerd door een uitwisseling van diplomatieke nota's en worden zij van kracht door een bijkomende uitwisseling van diplomatieke nota's waarin beide Partijen elkaar meedelen dat zij hebben voldaan aan de vereisten van hun nationale wetgeving.

ARTIKEL XVIII REGLING VAN GESCHILLEN

1. Ingeval een geschil ontstaat over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst tussen de Partijen, zullen deze zich in de eerste plaats inspannen om door overleg tot een oplossing te komen.

2. Als de Partijen door overleg niet tot een oplossing komen, kan het geschil op verzoek van een van de Partijen worden voorgelegd aan het oordeel van een Scheidsgerecht dat is samengesteld uit drie scheidsrechters, waarbij er telkens een is benoemd door elke Partij en een derde wordt aangeduid door de twee zo benoemde scheidsrechters. Elke Partij benoemt een scheidsrechter binnen een termijn van zestig (60) dagen vanaf de datum waarop elke partij, langs diplomatieke weg, een nota heeft ontvangen van de andere Partij waarin om arbitrage van het geschil wordt verzocht. De derde scheidsrechter wordt binnen een termijn van zestig (60) dagen vanaf de aanstelling van de tweede van de genoemde scheidsrechters aangesteld. Deze dient in elk geval een staatsburger van een derde Staat te zijn. Hij zal optreden als Voorzitter van de Rechtbank en bepaalt de plaats waar de arbitrage plaatsvindt.

Als een van de Partijen geen scheidsrechter benoemt binnen de aangeduide termijn, of als er geen derde scheidsrechter werd benoemd binnen de vastgestelde termijn, kan elke Partij aan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart vragen om respectievelijk een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen. Indien dit het geval zou zijn, dient de derde scheidsrechter een staatsburger van een derde Staat te zijn en zal deze als Voorzitter van de Rechtbank optreden.

4. De Partijen verplichten zich ertoe om de door de scheidsrechter in overeenstemming met paragraaf 2 van dit Artikel gedane uitspraak te eerbiedigen. Het Scheidsgerecht treft een beslissing over de verdeling van de kosten die voortkomen uit deze procedure.

ARTIKEL XIX **REGISTRATIE**

Deze Overeenkomst en elke wijziging ervan dienen te worden geregistreerd bij de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart.

ARTIKEL XX **MULTILATERALE OVEREENKOMSTEN**

Als beide Partijen zich na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst aansluiten bij een multilaterale overeenkomst die betrekking heeft op kwesties die in deze Overeenkomst zijn geregeld, zullen de Partijen overleg plegen om te bepalen of het wenselijk is om deze Overeenkomst te herzien zodat zij wordt aangepast aan de multilaterale overeenkomst waarvan sprake.

ARTIKEL XXI **SLOTBEPALINGEN**

1. Deze Overeenkomst treedt in werking dertig (30) dagen na de datum waarop beide Partijen door een uitwisseling van diplomatieke nota's de laatste mededeling hebben ontvangen waarop zij elkaar hebben meegedeeld dat de vereisten van hun nationale wetgeving zijn vervuld.

2. Deze Overeenkomst heeft een geldigheidsduur van onbepaalde duur, tenzij een van de Partijen de andere Partij ten minste twaalf (12) maanden van tevoren via diplomatieke weg schriftelijk haar besluit kenbaar maakt om de Overeenkomst op te zeggen. Deze kennisgeving dient tegelijk te worden meegedeeld aan de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart, tenzij deze kennisgeving voor de afloop van deze termijn in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken. Bij gebrek aan een ontvangstbevestiging van deze kennisgeving door de andere Partij, wordt geacht dat deze kennisgeving veertien (14) dagen na de ontvangst ervan door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart is ontvangen.

3. Als deze Overeenkomst in werking treedt, worden de bepalingen van de Overeenkomst over het Luchtvervoer tussen de Regering van de Verenigde Mexicaanse

Staten en de Regering van het Koninkrijk België, getekend in Mexico op 26 april 1999 en elk ander document dat eruit is voortgekomen, ingetrokken.

Ondertekend in _____, op _____, in drie originele exemplaren in het Spaans, Frans en Nederlands, waarbij alle exemplaren authentiek zijn. Bij interpretatiegeschillen geldt de Spaanse tekst.

**VOOR DE VERENIGDE MEXICAANSE
STATEN**

VOOR HET KONINKRIJK BELGIË

BIJLAGE

bij de Overeenkomst over Luchtvervoer tussen de Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk België

AFDELING I ROUTELIJST

1. Route die in beide richtingen kan worden geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappijen die door de Verenigde Mexicaanse Staten zijn aangewezen:

Punten in de Verenigde Mexicaanse Staten - tussenliggende punten - punten in het Koninkrijk België (co-terminal) - verder gelegen punten.

2. Route die in beide richtingen kan worden geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen:

Punten in het Koninkrijk België - tussenliggende punten - punten in de Verenigde Mexicaanse Staten (co-terminal) - verder gelegen punten.

ALGEMENE NOTA'S

1. De punten die in elke Partij gelegen zijn kunnen tijdens dezelfde vlucht worden gecombineerd en het spreekt voor zich dat er tussen deze punten geen handelsrecht wordt uitgeoefend.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen de volgorde veranderen of hun diensten in een of meer punten in de routes die in de paragrafen 1 en 2 van Afdeling I in deze Bijlage zijn opgegeven geheel of gedeeltelijk achterwege laten, op voorwaarde dat het vertrekpunt van de route zich op het grondgebied van de Partij bevindt die deze luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen.
3. De tussenliggende en verder gelegen punten van de genoemde routes die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen met vervoersrechten van de vijfde vrijheid dienen te exploiteren, dienen door de Luchtvaartautoriteiten van beide Partijen te worden overeen gekomen.
4. De punten op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten en de punten op het grondgebied van het Koninkrijk België die zijn opgegeven in paragrafen 1 en 2 en de tussenliggende en verder gelegen punten die op beide routes zijn vastgelegd om te worden geëxploiteerd zonder vervoersrechten van de vijfde vrijheid, worden vrij gekozen door de luchtvaartmaatschappijen die elke Partij heeft aangewezen. Deze punten worden twintig (20) dagen voor het begin van de dienstverlening meegedeeld aan de Luchtvaartautoriteiten van beide Partijen. Tevens kunnen de aanvankelijk gekozen punten worden vervangen.

5. De door elke Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen tot veertien (14) frequenties per week exploiteren op de routes die erkend zijn ten behoeve van de marketing van passagiers-, post- en vrachtdiensten en tot veertien (14) frequenties per week ten behoeve van de marketing van vrachtdiensten alleen.
6. Overeenkomstig de bepalingen in Artikel III van de Overeenkomst heeft elke Partij het recht om twee luchtvaartmaatschappijen aan te duiden voor elk paar steden ten behoeve van de marketing van passagiers-, post- en vrachtdiensten en/of vrachtdiensten alleen.

AFDELING II WIJZIGING VAN GROOTTE

Bij het uitvoeren van de afgesproken diensten hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij het recht om in de tussenliggende punten van de vermelde routes het gebruikte luchtvaartuig om te wisselen voor een of meerdere luchtvaartuigen, zolang de totale capaciteit van de luchtvaartuigen die verder opereren dan het punt waar de tussentijdse in- en uitlading van de goederen gebeurt in verband staat met het oorspronkelijke luchtvaartuig en hier direct verband mee houdt en het doel erin bestaat om een echte voortzetting van de diensten te verzekeren.

AFDELING III CODESHARING-CLAUSULE

Bij het exploiteren of aanbieden van de overeengekomen diensten op de vermelde routes kunnen de aangewezen en/of gemachtigde luchtvaartmaatschappijen van elke Partij die als opererende luchtvaartmaatschappijen optreden of die hun diensten als commerciële luchtvaartmaatschappijen aanbieden die hun code verlenen aan vluchten die door andere luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd, codesharing-overeenkomsten sluiten met:

- a) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van dezelfde Partij;
- b) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij;
- c) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land. In dit geval eist geen van de Partijen dat bij de daadwerkelijke uitvoering van de diensten in codesharing door maatschappijen die de andere Partij heeft aangewezen en/of gemachtigd dat er overeenstemming bestaat over codesharing met het derde land waarvan de betrokken luchtvaartmaatschappij ingezetene is.

Onder voorbehoud van de volgende voorwaarden:

- Alle luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan overeenkomsten over codesharing dienen over de desbetreffende rechten te beschikken om de betrokken route of routesector te exploiteren.
- De luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan de voorwaarden die normaal gesproken van toepassing zijn op overeenkomsten en diensten van codesharing,

in het bijzonder deze met betrekking tot de informatie en bescherming van passagiers en met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaartactiviteiten.

- De commerciële luchtvaartmaatschappijen die hun diensten in codesharing aanbieden, garanderen dat de passagier op de plaats van de verkoop wordt geïnformeerd over de luchtvaartmaatschappij die elk gedeelte van de route exploiteert.
- De aangewezen en/of gemachtigde luchtvaartmaatschappijen die als commerciële luchtvaartmaatschappijen diensten in codesharing aanbieden, kunnen handelsrechten van de derde en de vierde vrijheid aanbieden. In geen geval kunnen deze maatschappijen vervoersrechten van de vijfde vrijheid of zogenaamde rechten van “stop-over” uitoefenen.
- De aangewezen of gemachtigde luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan overeenkomsten van codesharing dienen de programma's en dienstregelingen van deze diensten ten minste twintig (20) dagen voor de invoering ervan voorgestelde datum voor te leggen, en eventueel dienen zij deze ter goedkeuring voor te leggen aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Partij.
- De frequenties worden enkel berekend voor de exploiterende luchtvaartmaatschappij.

BIJLAGE II

Lijst met andere Staten waarnaar Artikel III en IV van deze Overeenkomst verwijzen

- a) Republiek IJsland (op basis van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte);
- b) Vorstendom Liechtenstein (op basis van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte);
- c) Koninkrijk Noorwegen (op basis van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte);
- d) Zwitserse Bondsstaat (op basis van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer).

Anexo 2

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL REINO DE BÉLGICA

Los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Bélgica, en adelante denominados "las Partes";

ANIMADOS por el deseo de coadyuvar al desarrollo de un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas de ambas Partes en el ejercicio de su actividad, que les permita competir en el mercado de conformidad con la legislación nacional de cada Parte;

RECONOCIENDO la importancia de promover el desarrollo del transporte aéreo internacional;

DESEANDO garantizar la seguridad en el transporte aéreo internacional y manifestar su preocupación en relación con los actos y las amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten la seguridad de las personas o de la propiedad;

SIENDO Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en la ciudad de Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I
DEFINICIONES

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio, y su Cuadro de Rutas, los términos abajo expuestos tendrán el siguiente significado:

- 
- a) el término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y toda enmienda a ella que haya sido ratificada por ambas Partes;
 - b) el término "Convenio" significa el presente Convenio, incluyendo sus Anexos y toda enmienda al Convenio o a sus Anexos;



- c) el término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y en el caso del Reino de Bélgica, el Servicio Público Federal de Movilidad y Transporte, o en ambos casos, cualquier otra institución o persona legalmente autorizada para asumir las funciones relacionadas con este Convenio que ejerzan las autoridades mencionadas;
- d) el término "empresa aérea designada", se refiere a la empresa de transporte aéreo que cualquiera de las Partes haya designado conforme al Artículo III de este Convenio;
- e) el término "territorio" con relación a un Estado, significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado;
- f) el término "servicio aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga;
- g) el término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
- h) el término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque de pasajeros, carga y correo;
- i) el término "rutas especificadas" significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Convenio;
- j) el término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Convenio, pueden establecerse en las rutas especificadas;
- k) el término "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad, incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;
- l) el término "capacidad" significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y en relación con los servicios convenidos significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta;
- m) el término "frecuencia" significa el número de vuelos de ida y vuelta que una empresa aérea designada efectúa en una ruta específica en un periodo determinado;

- n) el término "servicio aéreo mixto" significa el servicio aéreo regular por el que se transportan pasajeros y carga a bordo de la misma aeronave;
- o) el término "servicio aéreo exclusivo de carga" significa el servicio aéreo regular que transporta únicamente carga;
- p) el término "nacionales" en el caso del Reino de Bélgica, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Comunidad Europea.

ARTÍCULO II OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte concederá a la otra Parte los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo del presente Convenio.

2. Las empresas aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes gozarán, durante la explotación de los servicios convenidos en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

- a) sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar en el mismo;
- b) hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte;
- c) hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo del presente Convenio, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, y/o exclusivamente carga, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte o, conforme al párrafo 3 de este Artículo, procedente o con destino a otro Estado.

3. El derecho de tráfico de quinta libertad de todos los sectores del Cuadro de Rutas del Anexo al presente Convenio, se ejercerá únicamente tras haberse acordado previamente entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

4. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte.

5. Nada de lo contenido en el presente Convenio debe considerarse que confiere a las empresas aéreas designadas de una Parte el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO III DESIGNACIÓN DE EMPRESAS

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte, a través de la vía diplomática, una o más empresas aéreas, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa aérea previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada empresa aérea designada en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente Artículo, otorgar sin demora los correspondientes permisos y autorizaciones.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes podrán exigir que las empresas aéreas de la otra Parte, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades Aeronáuticas a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo 2 de este Artículo requerirá:

4.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de Bélgica:

4.1.1. Que esté establecida en el territorio del Reino de Bélgica de conformidad con el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho Comunitario, y

4.1.2. Que el control reglamentario efectivo de la empresa aérea designada lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, apareciendo claramente indicada en la designación la Autoridad Aeronáutica pertinente, y

4.1.3. Que sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad Europea o de sus nacionales, y/o de los Estados enumerados en el Anexo II o de nacionales de esos otros Estados.

4.2. En el caso de una empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:

4.2.1. Que esté establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y autorizada conforme a la legislación aplicable en los Estados Unidos Mexicanos, y

4.2.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, y

4.2.3. Que sea propiedad y esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por los Estados Unidos Mexicanos o sus nacionales.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Convenio.

ARTÍCULO IV REVOCACIONES

1. Cada Parte se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una empresa aérea designada por la otra Parte, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo II del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

1.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de Bélgica:

1.1.1 cuando no esté establecida en el territorio del Reino de Bélgica de conformidad con el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho Comunitario, o

1.1.2 cuando el control reglamentario efectivo de la empresa aérea designada no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no figure claramente indicada en la designación, o

1.1.3 cuando la empresa aérea designada no sea propiedad ni esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por Estados Miembros de la Comunidad Europea o de sus nacionales, y/o los Estados enumerados en el Anexo II o nacionales de esos otros Estados.

Al ejercer el derecho otorgado por el presente apartado, los Estados Unidos Mexicanos no discriminará entre empresas aéreas designadas de la Comunidad Europea por motivos de nacionalidad.

1.2. En el caso de una empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:

1.2.1 cuando no esté establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos o no esté autorizada conforme a la legislación aplicable en los Estados Unidos Mexicanos, o

1.2.2 cuando no exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, o

1.2.2 cuando la empresa aérea designada no sea propiedad ni esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por los Estados Unidos Mexicanos o sus nacionales.

1.3 Cuando dicha empresa no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte que otorga estos derechos, o

1.4 Cuando dicha empresa aérea designada deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio, o

1.5 Cuando la otra Parte no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los Artículos XI y XII de este Convenio.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos XI y XII y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1) de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte.

ARTÍCULO V EXENCIONES

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos a condición de reciprocidad de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los derechos por el servicio prestado:

- a) las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte;
- b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte;
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas de la otra Parte, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte en que se hayan embarcado, y
- d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos y/o guías aéreas, cualquier material que lleve el emblema de la empresa aérea designada impreso en el mismo, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

Las exenciones contempladas en los subpárrafos a), b), c) y d) serán concedidas siguiendo el procedimiento establecido por la legislación aduanera en vigor.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la legislación aduanera en vigor.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán asimismo aplicables en caso de que las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado acuerdos con otras empresas aéreas sobre préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte del equipo habitual y otros artículos mencionados en el presente Artículo, siempre que la otra empresa o empresas aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte.

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera en vigor. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

ARTÍCULO VI TASAS/TARIFAS AEROPORTUARIAS

Las tasas/tarifas, u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y otras instalaciones, así como cualquier otro gravamen por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios se impondrán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte en el territorio de su Estado acorde con su legislación nacional, siempre que dichas tasas o tarifas no sean superiores a las tasas o tarifas impuestas, por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares, de conformidad con el Artículo 15 de la Convención.

ARTÍCULO VII TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él, se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y las características del servicio, tales como rapidez y configuración.

2. Las tarifas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, al menos quince (15) días de antelación a la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades Aeronáuticas.

3. Para la entrada en vigor de cualquier tarifa, será necesaria la aprobación previa de ambas Partes, bajo los procedimientos administrativos particulares de cada una de Ellas. Si una tarifa no es aprobada, la Autoridad Aeronáutica de la Parte que la desaprueba lo notificará a la empresa aérea que la presentó y a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, en un plazo de quince (15) días, a partir de que emita la desaprobación, en casos normales, o un plazo menor para los casos especiales, a partir de la fecha de presentación de la tarifa y exponiendo los motivos de la desaprobación.

4. La Autoridad Aeronáutica que ha recibido la notificación a que se hace referencia en el párrafo anterior podrá solicitar consultas a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte con objeto de tratar de determinar la tarifa de mutuo acuerdo. Tales consultas deberán celebrarse en un plazo de treinta (30) días a partir de la solicitud.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre la determinación de la tarifa que debe aplicarse conforme al párrafo 4 la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo XVIII del presente Convenio.

6. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa.

7. Las tarifas a ser aplicadas por una empresa aérea designada y/o autorizada de una Parte, bajo acuerdos de operación en código compartido con otras empresas aéreas en una ruta determinada, deberán ser sometidas a la aprobación correspondiente por la empresa aérea designada y/o autorizada conforme a los párrafos anteriores y en ningún caso podrán ser inferiores a las tarifas aprobadas en operación directa para cualquier empresa aérea designada en dicha ruta.

8. En los servicios contemplados en el presente Convenio, cada Parte permitirá a las empresas aéreas designadas y/o autorizadas de la otra Parte, ofrecer tarifas semejantes a las que aplique cualquier empresa aérea por un servicio comparable realizado entre los mismos puntos. Las Partes no aceptarán tarifas predatorias por parte de las empresas aéreas designadas y/o autorizadas.

9. Las tarifas aplicadas por las empresas aéreas designadas por transportes realizados íntegramente en el interior de la Comunidad Europea quedarán sujetas al Derecho Comunitario.

ARTÍCULO VIII OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte se le otorgarán facilidades en la internación temporal y permanencia de sus representantes y del personal comercial, técnico y de operaciones de nivel gerencial, que sea necesario, así como del personal que trabaje en sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos. Las facilidades que otorgará cada Parte quedarán sujetas a las leyes y reglamentos de cada Parte, comprometiéndose las mismas a resolver en forma, expedita y sin demora, las solicitudes de internación y permanencia, otorgamiento de visados y documentos requeridos solicitados por las empresas aéreas designadas por cada Parte, quedando sujeto el personal de cada empresa aérea designada a las leyes y reglamentos de cada Parte, por lo que no podrán realizar actividad distinta a las autorizadas, salvo permiso previo conforme a la legislación migratoria de cada Parte.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización o empresa aérea designada que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte, siempre que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte.

3. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando o mientras las regulaciones aplicables a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, todas las empresas aéreas designadas serán tratadas sin discriminación en cuanto a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

4. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de las Partes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes, ya sea directamente o a través de agentes, y en moneda en curso legal en el territorio de las Partes o en otras monedas libremente convertibles, de acuerdo con la legislación nacional vigente en cada una de las Partes.

5. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán la libertad de transferir sujeto a la legislación nacional aplicable desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta, en cualquier moneda libremente convertible y conforme al tipo de cambio vigente en el mercado en la fecha de la solicitud. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

6. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales vigentes en el territorio de cada una de las Partes.

ARTÍCULO IX LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte que regulen en su territorio la entrada, permanencia y salida del país, de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte la entrada, permanencia o salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad en la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las empresas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTÍCULO X CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes y no caducadas, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en la Convención.

2. No obstante, cada Parte se reserva, para el sobrevuelo de su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas por la otra Parte a sus propios nacionales.

ARTÍCULO XI SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS

1. Cada Parte podrá, en todo momento, solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación de la Convención, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días o, en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo IV del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 de la Convención, se acuerda que toda aeronave operada por la empresa o empresas aéreas designadas de una Parte en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen denominado en el presente Artículo "inspección en rampa", siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección en rampa será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por las autoridades competentes/representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

- a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación de la Convención, o
- b) graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con la Convención,

la Parte que realiza la inspección podrá, a efectos del Artículo 33 de la Convención, llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación de la Convención, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas designadas de una Parte sea denegado el acceso por el representante de dicha empresa o empresas aéreas designadas, la otra Parte podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de la empresa o empresas aéreas designadas de la otra Parte en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la empresa aérea designada.

7. Toda medida adoptada por una Parte en virtud de lo establecido en los párrafos 2 ó 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

8. Cuando el Reino de Bélgica haya designado a una empresa aérea cuyo control regulador sea ejercitado y mantenido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte en este Artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado Miembro de la Comunidad Europea y en relación a la autorización de operación de esa empresa aérea designada.

ARTÍCULO XII SEGURIDAD

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos a la Convención, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de Bélgica, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y dispongan de una licencia de operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se menciona en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio de los Estados Unidos Mexicanos se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación, de conformidad con la legislación mexicana vigente. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de Bélgica se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la aviación, de conformidad con el Derecho Comunitario. Cada Parte se asegurará que en su territorio efectivamente se apliquen medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una de las Partes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte.

7. No obstante lo establecido en el Artículo IV del presente Convenio, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas concedidas a las empresas aéreas de ambas Partes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en los párrafos 7 y 8 anteriores se suspenderá cuando la otra Parte cumpla con las disposiciones de este Artículo.

ARTÍCULO XIII RÉGIMEN FISCAL

El régimen fiscal aplicable a las empresas aéreas designadas de las Partes se regirá por lo dispuesto en el Artículo VIII del Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Bélgica para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en materia de Impuestos sobre la Renta, firmado en la Ciudad de México el 24 de noviembre de 1992.

ARTÍCULO XIV CAPACIDAD

1. Las empresas aéreas designadas de cada Parte que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Convenio, disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

2. Los servicios que presten las empresas aéreas designadas en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio, tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

3. En la operación de los servicios convenidos, las empresas aéreas designadas de cada Parte tendrán libertad para establecer las frecuencias de dichos servicios, la capacidad a ofrecer en la operación de los mismos, así como el tipo de aeronave a utilizar. No obstante lo anterior, cuando se trate de operaciones a puntos situados en terceros países, con derechos de tráfico de quinta libertad, las frecuencias y la capacidad a ofrecer por las empresas aéreas designadas de cada Parte se establecerá por acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas. Los derechos de tráfico de quinta libertad tendrán un carácter complementario a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades.

4. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, al menos veinte (20) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte acuerden un plazo más corto.

5. En el caso de que una de las Partes considere que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo XVI del presente Convenio, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

ARTÍCULO XV ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las empresas aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales para su publicación.

ARTÍCULO XVI CONSULTAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se consultarán mutuamente con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación o enmienda de este Convenio o su acatamiento. Tales consultas se realizarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, a menos que se convenga de otra manera entre las Partes.

ARTÍCULO XVII MODIFICACIONES

1. Si cualquiera de las Partes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta con la otra Parte. Tal consulta podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas y se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

2. Las modificaciones del Anexo a este Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes y confirmado mediante Canje de Notas diplomáticas. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

3. Si las Partes acordaran modificar el presente Convenio, las modificaciones deberán ser formalizadas a través de un Canje de Notas diplomáticas y entrarán en vigor mediante un Canje de Notas diplomáticas adicional en el que ambas Partes se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

ARTÍCULO XVIII SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Convenio entre las Partes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante consultas.

2. Si las Partes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes, a la decisión de un Tribunal Arbitral compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes una nota de la otra Parte, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo. El Tribunal de Arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de tal procedimiento.

ARTÍCULO XIX REGISTRO

El presente Convenio y toda modificación al mismo, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO XX CONVENIOS MULTILATERALES

Si después de la entrada en vigor de este Convenio, ambas Partes se adhieren a un convenio o acuerdo multilateral referido a cuestiones reguladas en este Convenio, las Partes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el presente Convenio para adaptarlo al convenio o acuerdo multilateral de que se trate.



**ARTÍCULO XXI
DISPOSICIONES FINALES**

1. El presente Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la recepción de la última comunicación a través de la cual ambas Partes se hayan notificado, mediante Canje de Notas diplomáticas, el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación nacional para tal efecto.

2. El presente Convenio tendrá vigencia indefinida, a menos que cualquiera de las Partes manifieste su decisión de denunciarlo, mediante notificación por escrito, dirigida a la otra Parte a través de la vía diplomática, con doce (12) meses de antelación. Esta notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que la notificación mencionada sea retirada por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. En ausencia de acuse de recibo de dicha notificación por la otra Parte, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

3. Al entrar en vigor el presente Convenio, quedarán abrogadas las disposiciones del Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Bélgica, firmado en la Ciudad de México, el 26 de abril de 1999, así como cualquier otro documento derivado del mismo.

Firmado en _____, el _____ de _____, en dos ejemplares originales en idiomas español, francés y flamenco, siendo ambos ejemplares igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación, el texto en español prevalecerá.

**POR LOS ESTADOS
UNIDOS MEXICANOS**

**POR EL REINO DE
BÉLGICA**



ANEXO

Al Convenio sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Bélgica.

SECCIÓN I CUADRO DE RUTAS

1. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por los Estados Unidos Mexicanos:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos - puntos intermedios - puntos en el Reino de Bélgica (coterminal) - puntos más allá.

2. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por el Reino de Bélgica.

Puntos en el Reino de Bélgica - puntos intermedios - puntos en los Estados Unidos Mexicanos (coterminal) - puntos más allá.

NOTAS GENERALES

1. Los puntos situados en cada una de las Partes: podrán ser combinados en un mismo vuelo, y se entiende que ningún derecho comercial será ejercido entre esos puntos.
2. Las empresas aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los párrafos 1 y 2 de la Sección I de este Anexo, en todo o en parte de sus servicios, a condición de que el punto de salida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte que haya designado a dichas empresas aéreas.
3. Los puntos intermedios y puntos más allá de las citadas rutas a operar con derechos de tráfico de quinta libertad por las empresas aéreas designadas, deberán ser acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.
4. Los puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y los puntos en el territorio del Reino de Bélgica indicados en los párrafos 1 y 2 y los puntos intermedios y puntos más allá establecidos en ambas rutas para ser operados sin derechos de tráfico de quinta libertad, serán libremente elegidos por las empresas aéreas designadas de cada Parte y serán notificados a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes veinte (20) días antes del comienzo de los servicios. Asimismo, los puntos inicialmente elegidos podrán ser reemplazados.
5. Las empresas aéreas designadas de cada Parte, podrán operar hasta catorce (14) frecuencias semanales en las rutas autorizadas para la comercialización de servicios de pasajeros, correo y carga, y hasta catorce (14) frecuencias semanales para la comercialización de servicios exclusivos de carga.

6. De acuerdo con lo establecido en el Artículo III del Convenio, cada Parte tendrá derecho a designar a dos empresas aéreas por cada par de ciudades para la comercialización de servicios de pasajeros, correo y carga y/o exclusivamente carga.

SECCIÓN II CAMBIO DE CALIBRE

En la operación de los servicios convenidos las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán derecho a realizar en los puntos intermedios de las rutas especificadas, cambios de la aeronave utilizada por otra u otras aeronaves, siempre que la capacidad total de las aeronaves que operen más allá del punto en que se lleve a cabo la ruptura de carga esté relacionada con la de la aeronave inicial y se programe en conexión directa con la misma, con el fin de asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

SECCIÓN III CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

Al operar u ofrecer los servicios convenidos sobre las rutas especificadas, las empresas aéreas designadas y/o autorizadas de cada Parte que actúen como empresas aéreas operadoras o que ofrezcan sus servicios como empresas aéreas comercializadoras, poniendo su código en vuelos operados por otras empresas aéreas, podrán concertar acuerdos de código compartido con:

- a) Una empresa o empresas aéreas de la misma Parte.
- b) Una o más empresas aéreas de la otra Parte.
- c) Una o más empresas aéreas de un tercer país. En este caso, ninguna de las Partes exigirá para la puesta en práctica efectiva de servicios en régimen de código compartido por las empresas designadas y/o autorizadas de la otra Parte, que exista un entendimiento sobre códigos compartidos con el tercer país del que sea nacional la empresa aérea involucrada.

Con sujeción a las siguientes condiciones:

- Todas las empresas aéreas que tomen parte en acuerdos de código compartido deberán disponer de los correspondientes derechos para explotar la ruta o sector de ruta de que se trate.
- Las empresas aéreas cumplirán los requisitos que normalmente se aplican a los acuerdos y servicios de código compartido, en particular los relativos a la información y protección de los pasajeros, así como los relacionados con la seguridad de las operaciones aéreas.

- Las empresas aéreas comercializadoras que ofrezcan sus servicios en régimen de código compartido, garantizarán que el pasajero sea informado en el lugar de la venta acerca de la empresa aérea que operará cada segmento de la ruta.
- Las empresas aéreas designadas y/o autorizadas que ofrecen servicios en régimen de código compartido como empresas aéreas comercializadoras podrán ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades. En ningún caso estas empresas podrán ejercitar derechos de tráfico de quinta libertad o derechos de parada-estancia.
- Las empresas aéreas designadas o autorizadas que participen en acuerdos de código compartido deberán someter a consideración, y en su caso, a aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos veinte (20) días antes de la fecha propuesta para su introducción.
- Las frecuencias se contabilizarán únicamente para la empresa aérea operadora.



ANEXO II
Lista de otros Estados a que se refieren los Artículos III y IV
del presente Convenio

- a) República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- b) Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- c) Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- d) Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo).

