

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 opgesteld 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 opgesteld 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 grondafhandelingsdiensten 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 grondafhandelingsdiensten 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 grondafhandelingsdiensten 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 GETUIGSCRIFTEN 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 ander 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 medelen dat zij hebben voldaan aan de vereisten van hun nationale wetgeving.

ARTIKEL XVIII REGELING 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 ROUDELIJST

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 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).