

ingediend op **1936** (2023-2024) – Nr. 1
22 december 2023 (2023-2024)

Ontwerp van decreet

tot instemming
met de overeenkomst over luchtvervoer
tussen het Koninkrijk België
en de Verenigde Mexicaanse Staten,
ondertekend te Brussel op 22 februari 2023

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	9
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	13
Advies van de Raad van State	17
Ontwerp van decreet.....	29
Bijlagen:	
– Nederlandse tekst van de overeenkomst.....	35
– Spaanse tekst van de overeenkomst	57

MEMORIE VAN TOELICHTING

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 reiswegen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten.

I. ALGEMENE TOELICHTING**1. Situering**

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig maar 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 enkel vrije toegang is voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit.

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen worden gemaakt 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, met name 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 een 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 honderdtal dergelijke luchtvaartakkoorden afgesloten.

Intussen werden er bevoegdheden op het 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 zijn bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

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

Vlaamse bevoegdheden

Deze bilaterale luchtvaartovereenkomst heeft enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (artikel 6, §3, 6°, BWHI (bijzondere wet tot hervorming der instellingen)) en beveiliging van de luchtvaart (artikel 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 die voor nationale transportmaatschappijen.

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. Dat 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 die vermeld in artikel 6, §1, X, 7°, BWHI ("de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal").

2. Procedureverloop

Gemengd karakter

Sinds eind 2007 worden de bilaterale luchtvaartakkoorden die onderhandeld worden door België aan het eind van de onderhandelingen wel nog geparafeerd op administratief niveau, maar niet langer ondertekend. Het uitblijven van de ondertekening 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 haar 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 beschouwd zullen worden als gemengde verdragen.

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de 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.

Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen is op 25 juli 2017 goedgekeurd door de ICBB.

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

In zijn brief van 30 juni 2017 liet de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) weten geen uitgebreid technisch advies te formuleren vanwege de beperkte beleidsimpact. De MORA dringt er wel op aan om de onderhandelingen in de toekomst tijdiger, open en transparant te voeren ten aanzien van de Vlaamse stakeholders.

Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht op 25 oktober 2023 het advies uit met kenmerk 73.770/3.

– Bevoegdheid

De Raad van State stelt dat de voorliggende overeenkomst terecht wordt aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, §4, van de Grondwet, dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de gewestparlementen.

– Overeenstemming met het Europees recht

De Raad merkt op dat bij verordening (EG) nr. 847/2004 procedures zijn ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

De Vlaamse Regering bevestigt nogmaals dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn gevolgd.

– Procedure tot wijziging van de overeenkomst en procedure tot wijziging van de vliegroutes

De Raad merkt op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst en haar bijlage (artikel XVII). Zo blijkt uit artikel XVII, §1 en §3, dat wijzigingen van de overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten en dat deze wijzigingen van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd. Alvorens die wijzigingen het voorwerp uitmaken van diplomatieke notawisseling, zullen ze overeenkomstig artikel 167, §3, van de Grondwet de instemming van het Vlaams Parlement moeten hebben verkregen. Bij wijziging van de overeenkomst zal dus de gebruikelijke instemmingsprocedure worden gevolgd.

Bovendien wordt er door de Raad op gewezen dat in dit geval:

- het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging of aanvulling van de overeenkomst, die gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);
- de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;
- de wijzigingen (die met toepassing van artikel XVII, §1 en §3, in de overeenkomst worden aangebracht), bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.

Uit artikel XVII, §2, van de overeenkomst blijkt dat de bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten. De Raad van State merkt op dat het voorontwerp van federale instemmingswet voorziet in de mogelijkheid dat een voorafgaande goedkeuring wordt verleend aan de wijzigingen die met toepassing van artikel XVII, §2, van de overeenkomst in de bijlage bij de overeenkomst worden aangebracht.

Omwille van de rechtsduidelijkheid en eenvormigheid met de federale instemmingswet wordt beslist om het ontwerp van decreet alsnog in die zin aan te passen.

Daarnaast stelt de Raad dat het ontwerp van decreet zou kunnen worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn.

Omwille van de rechtsduidelijkheid en eenvormigheid met de federale instemmingswet wordt op dit voorstel niet ingegaan.

Verder stelt de Raad vast dat overeenkomstig artikel II, §3, van de overeenkomst het vervoersrecht van de vijfde vrijheid van alle sectoren van de Routelijst van de bijlage bij deze overeenkomst slechts mag worden uitgeoefend nadat de

luchtvaartautoriteiten van beide partijen dit recht eerst aan elkaar hebben toegekend. De Raad van State verwijst hierbij naar zijn advies van 8 mei 2007 met kenmerk 42.631/AV. In dat advies stelde de Raad dat dit soort akkoorden geen nieuwe verdragen betreft voor zover deze akkoorden alleen maar voorzien in de administratieve en technische uitvoering van een verdrag en ermee enkel beoogd wordt om de rechten en verplichtingen die in het verdrag zelf al zijn opgenomen, uitvoerbaar te maken. Voor dit type van 'executive agreements' volgt er dan ook geen instemmingsprocedure. Indien deze akkoorden wel nieuwe rechten en verplichtingen met zich meebrengen voor de overheden of de burgers, dienen ze als verdragen te worden beschouwd.

– Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

Tot slot merkt de Raad op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de Conventie van Chicago worden aangenomen. De negentien bijlagen bij de Conventie van Chicago die de International Standards and Recommended Practices vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO (International Civil Aviation Organization) tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

De Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht om internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze – desnoods op een geëigende wijze – die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

Dit probleem werd voorgelegd door de Werkgroep Gemengde Verdragen van 19 september 2017. De FOD (federale overheidsdienst) Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een algemeen probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de voortzetting van de instemmingsprocedure.

– Onderzoek van het voorontwerp van decreet

Tot slot merkt de Raad van State op dat volgens de memorie van toelichting het luchtvaartakkoord bestaat uit de tekst van het akkoord zelf, dat het juridische kader uitmaakt, en een memorandum van overeenstemming, dat de operationele aspecten regelt. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt er evenwel niet toe uitdrukkelijk instemming te verlenen met het voornoemde memorandum van overeenstemming.

De Raad van State stelt voor dat indien de adviesaanvrager de bedoeling heeft het memorandum van overeenstemming niet om instemming voor te leggen aan het Vlaams Parlement, dit duidelijk wordt aangegeven in de memorie van toelichting.

De memorie van toelichting werd in die zin gewijzigd.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

In artikel I worden enkele definities weergegeven.

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

- zonder te landen over hun grondgebied te vliegen;
- op hun grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- op hun 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 van maatschappijen 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 grondaafhandeling 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), de regeling van geschillen (artikel XVIII), de 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 Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering
en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



**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

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



De heer Ben WEYTS
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
Martelaarsplein 7
1000 Brussel

Contactpersoon
Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be

ons kenmerk
MORA_BR_20170630_internationale luchtvaartovereenkomsten

Brussel
30 juni 2017

Advies internationale luchtvaartovereenkomsten

Mijnheer de minister

Op maandag 9 juni 2017 verzocht u de MORA om advies over de 28 voorontwerpen van decreet houdende instemming met de luchtvervoersovereenkomst met Algerije, Benin, Burkina Faso, Burundi, Colombia, Congo Brazzaville, Costa Rica, Ecuador, Egypte, Ethiopië, Gabon, Ghana, Ivoorkust, Kaapverdië, Kameroen, Liberia, Malediven, Mali, Mexico, Oman, Peru, Qatar, Rwanda, Seychellen, Sierra Leone, Tanzania, Thailand en Togo.

Internationale verdragen of overeenkomsten zijn niet alleen technisch en specifiek, zeer vaak is er jarenlange onderhandeling aan vooraf gegaan of kaderen ze in andere internationale verdragen. Een advies op het einde van het onderhandelings- en goedkeuringsproces, over voorontwerpen van decreet tot *instemming* met internationale verdragen of overeenkomsten, heeft dan vaak weinig zin. Op dat moment is er weinig tot geen mogelijkheid of bereidheid om ze nog aan te passen.

Omwille van deze beperkte beleidsimpact is de MORA van oordeel dat een uitgebreid technisch advies van weinig toegevoegde waarde is in deze fase van de besluitvorming. Mede door het wegvallen van de SARIV is er geen interactie met het Vlaams maatschappelijk middenveld geweest.

De MORA onderschrijft volledig het belang van een afsprakenkader in de internationale luchtvaart, maar dringt erop aan om de onderhandelingen hierover in de toekomst tijdiger, open en transparant te voeren naar de Vlaamse stakeholders toe. Voor sociale partners is het immers belangrijk de impact van dergelijke verdragen op de luchthavengemeenschap tijdig te kunnen inschatten. Het is onze overtuiging dat overleg tot meer kwalitatieve verdragen kunnen leiden. Het zou goed zijn moest het witboek '**open en wendbare overheid**' hierover concrete voorstellen formuleren.

Hoogachtend

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'DS', with a horizontal line underneath.

Daan Schalck
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 73.770/3
van 25 oktober 2023

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest
‘houdende instemming met de overeenkomst over luchtvervoer
tussen het Koninkrijk België en de Verenigde Mexicaanse
Staten, ondertekend te Brussel op 22 februari 2023’

Op 5 juni 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst over luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en de Verenigde Mexicaanse Staten, ondertekend te Brussel op 22 februari 2023’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 3 oktober 2023. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Toon MOONEN, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 oktober 2023.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt ertoe instemming te verlenen aan “de overeenkomst over luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en de Verenigde Mexicaanse Staten, ondertekend te Brussel op 22 februari 2023” (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2 van het voorontwerp).

BEVOEGDHEID

3. De Werkgroep Gemengde Verdragen, ingesteld bij het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten ‘over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen’, heeft op 16 februari 2017 geoordeeld dat de Overeenkomst een gemengd verdrag is in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de parlementen van de federale overheid en de gewesten.²

Hiermee kan worden ingestemd, gelet op wat volgt.

Weliswaar wordt in artikel XIII van de Overeenkomst bepaald dat “[d]e 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” en dat “[n]iettegenstaande het bepaalde in artikel XVIII, ‘Regeling van geschillen’, van de onderhavige overeenkomst, (...) elk geschil op fiscaal gebied uitsluitend [wordt] beslecht overeenkomstig het bepaalde in de voornoemde Overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting”.

In artikel 8, lid 1, van de ‘overeenkomst tussen de Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk België tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen’, waarnaar die bepaling verwijst, wordt evenwel de belasting geregeld van winst uit de exploitatie van schepen of luchtvaartuigen in internationaal verkeer. In zoverre die bepaling betrekking heeft op de belasting van winst in de vennootschapsbelasting, gaat het om een federale aangelegenheid. In zoverre ze betrekking heeft

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB) stemde via de schriftelijke procedure in met het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen, wat bij brieven van 25 juli 2017 is bevestigd.

op de belasting van winst in personenbelasting,³ gaat het om een aangelegenheid die tot de bevoegdheid van de federale overheid en de gewesten behoort.

Aangenomen dat met “elk geschil op fiscaal gebied” in de tweede zin van artikel XIII van de thans voorliggende Overeenkomst geschillen worden bedoeld betreffende de in de eerste zin van die bepaling geregelde fiscale behandeling van de door de Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen, gaat het evenzeer om geschillen die tot de bevoegdheid van de federale overheid en de gewesten behoren. Het gaat derhalve niet om geschillen over een aangelegenheid die ook tot de bevoegdheid van de gemeenschappen zouden behoort.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPEES RECHT

4. In de tweede overweging van verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 ‘inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen’ wordt op het volgende gewezen:

“Volgens het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaken C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 en C-476/98 is de Gemeenschap als enige bevoegd inzake de diverse aspecten van dergelijke overeenkomsten.”

Bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn procedures ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten die het mogelijk maken die bevoegdheidsverdeling in acht te nemen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

Naar aanleiding van een vraag in dat verband heeft de gemachtigde bevestigd dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004 wel degelijk zijn gevolgd.

PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST EN PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE VLIEGROUTES

5.1. Artikel XVII van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar bijlage.

5.2. Zoals de afdeling Wetgeving in het verleden reeds heeft beklemtoond, is het voor de decreetgever niet onmogelijk om met zulke toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, op voorwaarde dat aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zo heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in verband met het Verdrag van Lissabon inzonderheid het volgende opgemerkt:

³ Voor zover de exploitatie van schepen of luchtvaartuigen in internationaal verkeer gebeurt door een natuurlijke persoon.

“Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd.⁴ De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moet[en] worden genomen, doet niets af aan die vaststelling.⁵

Zowel het Hof van [C]assatie⁶ als de afdeling [W]etgeving van de Raad van State⁷ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4 van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁸ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.⁹

5.3. Uit artikel XVII, paragrafen 1 en 3, van de Overeenkomst blijkt dat wijzigingen van enige bepaling van die Overeenkomst kunnen worden overeengekomen na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten, en dat die wijzigingen van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

Gelet op het ruime toepassingsgebied dat elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst omvat, kunnen die paragrafen 1 en 3 slechts worden aanvaard indien ze zo worden geïnterpreteerd dat de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht,

⁴ Voetnoot 57 van het aangehaalde advies: Zie de toepasselijke teksten onder (...) nr. [23] (...).

⁵ Voetnoot 58 van het aangehaalde advies: De meeste “overbruggingsclausules” bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

⁶ Voetnoot 59 van het aangehaalde advies: Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁷ Voetnoot 60 van het aangehaalde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl.St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl.St.*, W.Gew.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl.St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

⁸ Voetnoot 61 van het aangehaalde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁹ Adv.RvS 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juni 2008 ‘houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007’, opmerking 28 (*Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356); zie eveneens adv.RvS 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 20 juni 2012 ‘houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012’, onder “Algemene opmerkingen”, punt 1.2 (*Parl.St.* Senaat 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41).

overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet de instemming van het Vlaams Parlement moeten hebben verkregen alvorens ze het voorwerp uitmaken van de in paragraaf 3 bedoelde wisseling van diplomatieke nota's.

5.4. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van artikel XVII, paragrafen 1 en 3, in de Overeenkomst worden aangebracht, moet bovendien worden opgemerkt:

- dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die ze wijzigen of aanvullen, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);
- dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;
- dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.¹⁰

5.5. Voorts blijkt uit artikel XVII, paragraaf 2, van de Overeenkomst dat de bijlage (lees: “bijlage I”)¹¹ bij die Overeenkomst kan worden gewijzigd bij uitwisseling van diplomatieke nota's. Die bijlage I definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben (afdeling I), voorziet in de mogelijkheid om in de tussenliggende punten van de vermelde routes het gebruikte luchtvaartuig om te wisselen (afdeling II) en voorziet in de voorwaarden waaronder code-sharing-overeenkomsten kunnen worden gesloten (afdeling III).

Gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen die bij artikel XVII, paragraaf 2, van de Overeenkomst worden toegestaan, doet een voorafgaande instemming van het Vlaams Parlement ermee, geen principieel probleem rijzen.¹²

¹⁰ Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR van 10 maart 2015 over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013’, opmerking 4.3 (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3039/001, 17), met verwijzing naar adv.RvS 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juli 2013 ‘houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005’ (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28); adv.RvS 54.630/VR van 14 januari 2014 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 25 april 2014 ‘houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006’ (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35).

¹¹ De Overeenkomst bevat een “bijlage I” en een “bijlage II”. Uit de tekst van artikel XVII, paragraaf 2, van de Overeenkomst kan evenwel worden afgeleid dat in die bepaling bijlage I wordt bedoeld. In de Overeenkomst wordt immers uitdrukkelijk naar “Bijlage II” verwezen waar deze bijlage wordt gevisieerd (zie artikel III, § 4.1.3, en artikel IV, § 1.1.3), terwijl elders in de Overeenkomst ook “de Bijlage” wordt geschreven waar “bijlage I” wordt bedoeld (zie artikel I, punt i), artikel II, §§ 1 en 3, artikel X, § 1, en artikel XIV, § 2). De gemachtigde bevestigde dat met de verwijzing naar “Bijlage” in de Overeenkomst, “bijlage I” moet worden begrepen.

¹² Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv.RvS 37.954-37.970-37.977-37.978/AV van 15 februari 2005 over:

- een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 9 juni 2006 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004’ (37.954/AV) (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64);
- een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.970/AV) (*Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25);

Gegeven die mogelijkheid zou kunnen worden overwogen om het voorontwerp aan te vullen met een bepaling die strekt tot het verlenen van voorafgaande instemming door het Vlaams Parlement met die toekomstige wijzigingen van de bijlage. Daarbij wordt het best voorzien in een informatieplicht van de Regering aan het Parlement met betrekking tot voorgenomen wijzigingen en in een voldoende tijd voor het Parlement om die te onderzoeken en desgevallend overeenkomstig die bepaling zijn verzet kenbaar te maken. Bijgevolg zou in die bepaling in een minimumtermijn moeten worden voorzien (bv. drie maanden), zodat het Parlement voldoende tijd heeft om een oordeel te vellen.

Hiertoe zou het voorontwerp kunnen worden aangevuld met een nieuw artikel 3 dat luidt:

“Onder voorbehoud van het derde lid, zullen de wijzigingen aan bijlage I bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel XVII van de Overeenkomst worden aangenomen, volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elke wijziging van die bijlage die aangenomen wordt overeenkomstig artikel XVII, paragraaf 2, van de Overeenkomst aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de melding overeenkomstig het tweede lid, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.”¹³

Ten slotte gelden de opmerkingen die hiervoor in punt 5.4 zijn gemaakt eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel XVII in bijlage I van de Overeenkomst worden aangebracht.

6. Luidens artikel II, paragraaf 3, van de Overeenkomst, mag het vervoersrecht van de vijfde vrijheid van alle sectoren van de Routelijst van de bijlage (lees: “bijlage I) bij deze Overeenkomst slechts worden uitgeoefend nadat de Luchtvaartautoriteiten van de beide partijen

- een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.977/AV) (*Parl.St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25);

- een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.978/AV) (*Parl.St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539).

¹³ Voor de formulering van een dergelijke bepaling kan inspiratie worden gezocht in bijvoorbeeld artikel 3 van het decreet van 29 juni 2018 ‘houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa inzake cinematografische coproductie (herzien), opgemaakt te Rotterdam op 30 januari 2017’ of de artikelen 3 en 4 van het decreet van 4 april 2014 ‘houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake biodiversiteit, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010’. Zie adv.RvS 63.030/VR van 23 maart 2018 over een voorontwerp dat tot het voornoemde decreet van 29 juni 2018 heeft geleid, opmerkingen 7.1 tot 7.3.3 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1586/1, 24-25), adv.RvS 64.118/VR van 25 september 2018 over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018’, opmerking 4.5 (*Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 17-19) en adv.RvS 68.646/3 van 5 februari 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaamse Gewest van 18 juni 2021 ‘tot instemming met de overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Mali betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Bamako op 29 augustus 2017’, opmerking 5.4 (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 782/1, 26-27).

ze (lees: dit recht) eerst aan elkaar hebben toegekend. In punt 3 van de algemene nota's bij afdeling I van bijlage I bij de Overeenkomst wordt bepaald dat de tussenliggende en de verder gelegen punten van routes die luchtvaartmaatschappijen met vervoersrechten van de vijfde vrijheid moeten exploiteren, door de Luchtvaartautoriteiten van de beide partijen moeten worden overeengekomen. Overeenkomstig artikel 1, punt c), van de Overeenkomst betekent "Luchtvaartautoriteiten" in het geval van de Verenigde Mexicaanse Staten, het Federale Agentschap van de Burgerluchtvaart bij het Ministerie van Infrastructuur, Communicatie en Vervoer, en in 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.

In verband met dergelijke overeenkomsten tussen luchtvaartautoriteiten kan worden verwezen naar wat de Raad van State in advies 42.631/AV van 8 mei 2007 heeft opgemerkt:

"Voor zover deze akkoorden alleen maar voorzien in de administratieve en technische uitvoering van een verdrag en ermee slechts beoogd wordt de rechten en verplichtingen die in het verdrag zelf reeds zijn opgenomen uitvoerbaar te maken, zijn deze akkoorden geen nieuwe verdragen, doch louter '*executive agreements*'. Ze behoeven dan ook niet door de Koning te worden gesloten. De Wetgevende Kamers hoeven er hun instemming niet aan te verlenen."¹⁴

Uit de praktijk blijkt echter ook dat sommige akkoorden wel zelf autonome regelingen inhouden, die nieuwe rechten en verplichtingen met zich brengen voor de overheden of de burgers. In dat geval dienen deze akkoorden als verdragen te worden beschouwd. Op grond van artikel 167, § 2, van de Grondwet zouden ze dan ook in beginsel door de Koning moeten worden gesloten en de Wetgevende Kamers zouden er hun instemming mee dienen te betuigen. Voor zover het gaat om 'gemengde verdragen' dienen daarenboven de gemeenschaps- en/of gewestregeringen te worden betrokken bij het sluiten ervan en dienen ook de gemeenschaps- en/of gewestparlementen er hun instemming mee te verlenen."¹⁵

De in het vooruitzicht gestelde overeenkomst lijkt te kwalificeren als een dergelijke uitvoeringsovereenkomst (*executive agreement*). Zelfs als deze uitvoeringsovereenkomst niet ter instemming van het parlement hoeft te worden voorgelegd, blijven de hiervoor in punt 5.4 gemaakte opmerkingen van toepassing.

¹⁴ Voetnoot 7 van het aangehaalde advies: Zie onder meer J. MASQUELIN, *Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique*, Brussel, 1980, p. 206-208; G. CRAENEN, *De staatsrechtelijke regeling van aanvaarding en invoering van verdragen in België*, Preadvies VVSRBN, Deventer, 2006, p. 7.

¹⁵ Adv.RvS 42.631/AV van 8 mei 2007 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 9 februari 2009 'houdende instemming met het Raamakkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Franse Republiek betreffende de grensoverschrijdende samenwerking inzake gezondheidszorg, ondertekend te Moeskroen op 30 september 2005', opmerking 11 (*Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-912/1, 15).

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

7. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die worden aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag ‘inzake de internationale burgerlijke luchtvaart’, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago), en die op die manier ook verbindend worden gemaakt.

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de “International Standards and Recommended Practices” (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel niet aan particulieren tegenwerpbaar zijn wanneer ze niet in het Belgisch Staatsblad zijn bekendgemaakt.¹⁶

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen¹⁷ bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking¹⁸ voorzien had, wat thans niet het geval is¹⁹.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

8. Volgens de memorie van toelichting bij het voorontwerp bestaat het luchtvaartakkoord uit de tekst van het akkoord zelf, dat het juridische kader uitmaakt, en een memorandum van overeenstemming, dat de operationele aspecten regelt.

Het voor advies voorgelegde voorontwerp strekt er evenwel niet toe uitdrukkelijk instemming te verlenen met het voornoemde memorandum van overeenstemming. Overigens wordt in de Overeenkomst niet verwezen naar dit memorandum.

¹⁶ Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

¹⁷ Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT*, 1998, 95). Zie evenwel adv.RvS 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 ‘houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008’ (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66).

¹⁸ Zie in dat verband adv.RvS 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart’ (*Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13).

¹⁹ Wat betreft de tegenwerpbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

Hieromtrent om toelichting gevraagd verklaarde de gemachtigde dat het memorandum van overeenstemming geen deel uitmaakt van het juridische kader en dat het dan ook niet het voorwerp uitmaakt van de instemmingsakte. Dit moet duidelijker blijken uit de memorie van toelichting.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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 Brussel op 22 februari 2023, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlage bij de overeenkomst, die met toepassing van artikel XVII, §2, van de overeenkomst over luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en de Verenigde Mexicaanse Staten, ondertekend te Brussel op 22 februari 2023, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel, 8 december 2023.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering
en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGEN:

- Nederlandse tekst van de overeenkomst
- Spaanse tekst van de overeenkomst

OVEREENKOMST
OVER LUCHTVERVOER
TUSSEN
HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE VERENIGDE MEXICAANSE STATEN

OVEREENKOMST
OVER LUCHTVERVOER
TUSSEN
HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE VERENIGDE MEXICAANSE STATEN

HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE VERENIGDE MEXICAANSE STATEN,

HIERNA “DE PARTIJEN” GENOEMD,

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 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 Federale Agentschap van de Burgerluchtvaart bij het Ministerie van Infrastructuur, Communicatie en Vervoer, 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, en
- 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, en
- 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,
- 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,
- 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
 - 1.2.3 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

DOUANERECHTEN EN VRIJSTELLINGEN

1. Elke Partij stelt de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op basis van wederkerigheid en overeenkomstig haar nationale wetgeving vrij van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke rechten en lasten die niet zijn gebaseerd op de kosten van de geleverde diensten bij aankomst van het luchtvaartuig dat de overeengekomen diensten uitvoert, evenals van de normale uitrusting, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen (met inbegrip van motoren), proviand (met inbegrip van levensmiddelen, dranken en tabak) aan boord van voornoemd luchtvaartuig, en andere producten die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij dat de overeengekomen diensten uitvoert, evenals gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven, alle drukwerk waarop het logo van de luchtvaartmaatschappij voorkomt en het reclamemateriaal dat door voornoemde aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspeid

2 De bij dit artikel verleende vrijstellingen zijn van toepassing op de in lid 1 genoemde uitrusting en producten, ongeacht of zij geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de Partij die de vrijstelling heeft verleend, op voorwaarde dat deze producten op het grondgebied van voornoemde Partij niet worden vervoerd en dat zij

- a) op het grondgebied van een van de Partijen worden ingevoerd door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij;
- b) bij aankomst in, of vertrek uit het grondgebied van de andere Partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Partij blijven, of
- c) aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de door een van de Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten

3 De normale uitrusting kan, evenals alle voorraden en materialen die aan boord blijven van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Partijen, alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere Partij worden uitgeladen op het grondgebied van die Partij. In dat geval moeten zij onder het toezicht of de controle van voornoemde autoriteiten blijven tot het moment waarop zij opnieuw worden uitgevoerd of er anderszins over wordt beschikt overeenkomstig de vigerende wetgeving en douanevoorschriften van die Partij.

4 Passagiers in rechtstreekse doorreis alsook bagage, vracht en post in rechtstreekse doorvoer over het grondgebied van een Partij die het daarvoor gereserveerde gedeelte van de luchthaven

niet verlaten, worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen, behalve als er beveiligingsmaatregelen zijn getroffen tegen daden van geweld, drugshandel en kaping. De bagage, vracht en post in rechtstreekse doorvoer worden op basis van wederkerigheid en overeenkomstig de wetgeving van de andere Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke rechten en lasten.

5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Partij overeenkomsten zijn aangegaan met een andere luchtvaartmaatschappij voor het op het grondgebied van de andere Partij uytlenen of overdragen van de in lid 1 van dit artikel genoemde uitrusting en producten, mits de andere luchtvaartmaatschappij dezelfde vrijstellingen geniet als de andere Partij.

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 een of 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 aangewezen 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, naaigelang 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(en) 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. Niettegenstaande het bepaalde in artikel XVIII, “Regeling van geschillen”, van de onderhavige overeenkomst, wordt elk geschil op fiscaal gebied uitsluitend beslecht overeenkomstig het bepaalde in de voornoemde Overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting.

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**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.

3. 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.

GEDAAN te Brussel, België, op 22 februari 2023, in twee originele exemplaren in het Spaans, Frans en Nederlands, waarbij alle exemplaren authentiek zijn. Bij interpretatiegeschillen geldt de Spaanse tekst.

VOOR HET KONINKRIJK BELGIË:

**VOOR DE VERENIGDE MEXICAANSE
STATEN:**

Theodora Gentzis

**Voorzitster a.i. van het Directiecomité van
de Federale Overheidsdienst Buitenlandse
Zaken, Buitenlandse Handel en
Ontwikkelingssamenwerking**

Rogelio Granguillhome Morfin

**Ambassadeur van de Verenigde Mexicaanse
Staten in het Koninkrijk België**

BIJLAGE I**BIJ DE OVEREENKOMST OVER LUCHTVERVOER TUSSEN HET KONINKRIJK
BELGIE EN DE VERENIGDE MEXICAANSE STATEN****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 erna 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).

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

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

EL REINO DE BÉLGICA

Y

LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,

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 firma en la ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1944;

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO I

DEFINICIONES

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

- a) “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) “Convenio” significa el presente Convenio, incluyendo sus Anexos y toda enmienda al Convenio o a sus Anexos;
- c) “Autoridades Aeronáuticas” significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal de Aviación 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 ejercidas por las autoridades mencionadas relacionadas con este Convenio;
- d) “línea 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) “territorio” en relación con 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) “servicio aéreo” significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga;
- g) “servicio aéreo internacional” significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
- h) “escala para fines no comerciales” significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo;
- i) “rutas especificadas” significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Convenio;
- j) “servicios convenidos” significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Convenio, pueden operarse en las rutas especificadas;
- k) “tarifa” significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicho precio, incluyendo los costos y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyendo la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;
- l) “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) “frecuencia” significa el número de vuelos de ida y vuelta que una línea aérea designada efectúa en una ruta específica en un período determinado;
- n) “servicio aéreo mixto” significa el servicio aéreo regular por el que se transportan pasajeros, correo y carga a bordo de la misma aeronave;
- o) “servicio aéreo exclusivo de carga” significa el servicio aéreo regular que transporta carga únicamente, y
- p) “nacionales” en el caso del Reino de Bélgica, se refiere a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión 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 líneas 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, y
- 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 2 del presente Artículo serán garantizados a las líneas aéreas no designadas de cada Parte.

5. Nada de lo contenido en el presente Convenio debe considerarse que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el derecho de llevar 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 LÍNEAS AÉREAS**

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

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la línea 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 permisos y autorizaciones correspondientes.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes podrán exigir que las líneas 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 línea 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 Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho Comunitario;
- 4.1.2 que el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Unión 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 Unión 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 línea 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;
- 4.2.2 que exista un control reglamentario efectivo y continuado de dicha línea 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 línea aérea haya sido designada y autorizada de este modo, 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 línea aérea designada por la otra Parte, de suspender el ejercicio por dicha línea aérea 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 línea 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 Unión Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho Comunitario, o
- 1.1.2. cuando el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Unión 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 línea aérea designada no sea propiedad ni esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por Estados Miembros de la Unión 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 líneas aéreas designadas de la Unión Europea por motivos de nacionalidad.

1.2. En el caso de una línea 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 reglamentario efectivo y continuado de dicha línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, o
- 1.2.3 cuando la línea 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 línea no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte que otorga estos derechos, o

- 1.4. Cuando dicha línea 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

ADUANAS Y EXENCIONES

1. Cada Parte exentará sobre bases de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares que no se basen en el costo de los servicios prestados al arribo de la aeronave que opere los servicios convenidos, así como a su equipo regular, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores) provisiones (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dicha aeronave y otros productos destinados para su uso o utilizados exclusivamente en relación con la operación y servicio de la aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte que opere los servicios convenidos, así como boletos impresos, guías aéreas, cualquier material impreso con el logotipo de la línea aérea y el material publicitario que sea distribuido gratuitamente por dichas líneas aéreas designadas.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán al equipo y materiales referidos en el párrafo 1, independientemente de si son usados o consumidos, totalmente en el territorio de la Parte que concedió la exención, siempre que tales productos no se enajenen en el territorio de dicha Parte, y sean:

- a) introducidos al territorio de una de las Partes por o en representación de las líneas aéreas designadas de la otra Parte;
- b) retenidos a bordo de la aeronave de las líneas aéreas designadas de una Parte al arribar o salir del territorio de la otra Parte; o
- c) llevados a bordo de la aeronave de las líneas aéreas designadas por una de las Partes y destinados para su uso en la operación de los servicios convenidos.

3. El equipo regular, así como todos los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte. En tal caso, deberán mantenerse bajo supervisión o control de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de otra manera de conformidad con la legislación y regulaciones aduaneras en vigor de esa Parte.

4. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte, que no abandonen el área del aeropuerto reservado para dicho propósito, estarán sujetos únicamente a un control simplificado, excepto por razones de seguridad en contra de actos de violencia, tráfico de drogas y piratería aérea. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos,

sobre bases de reciprocidad y de conformidad con la legislación de la otra Parte, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares.

5. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan celebrado acuerdos con otra línea aérea, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte del equipo y materiales mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, siempre que la otra línea aérea disfrute de las mismas exenciones que la otra Parte.

ARTÍCULO VI

TASAS AEROPORTUARIAS

Las tasas 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 tasas establecidas por cada Parte en el territorio de su Estado acorde con su legislación nacional, siempre que dichas tasas no sean superiores a las tasas 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 líneas 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 línea 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 anterior, 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 línea aérea designada y/o autorizada de una Parte, bajo acuerdos de operación en código compartido con otras líneas aéreas en una ruta determinada, deberán ser sometidas a la aprobación correspondiente por la línea 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 línea aérea designada en dicha ruta.

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

9. Las tarifas aplicadas por las líneas aéreas designadas a los transportes realizados íntegramente en el interior de la Unión Europea quedarán sujetas al Derecho Comunitario.

ARTÍCULO VIII

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las líneas aéreas designadas de cada Parte se les 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 líneas aéreas designadas por cada Parte, quedando sujeto el personal de cada línea 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 consideración de las líneas aéreas designadas de cada Parte, ser cumplimentados por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización o línea aérea designada que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte, siempre que esté autorizada para prestar tales servicios en el territorio de dicha Parte.

3. Cada línea aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte, o bien, a contratar dichos servicios, total o parcialmente, según su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando 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 líneas

aéreas designadas serán tratadas sin discriminación, en lo que respecta a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

4. De conformidad con los principios de reciprocidad y no discriminación en relación con cualquier otra línea aérea que opere en tráfico internacional, las líneas aéreas designadas de las Partes tendrán la libertad de vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes, ya sea directamente o a través de agentes, y en la 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 líneas aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán la libertad de transferir, sujeto a la disponibilidad de divisas y a la observancia de 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 transferencia. 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 líneas 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 líneas 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 vencidos, 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, a condición que los requisitos bajo los cuales dichos certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a los que puedan ser establecidos 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 a 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 adoptará las medidas correctivas adecuadas. En caso que la otra Parte no adopte las 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 línea o líneas 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 o 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) sospecha grave de que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las normas mínimas establecidas en aplicación de la Convención, o
- b) sospecha grave de que existe una falta de aplicación eficaz de las normas de seguridad establecidas de conformidad con la Convención,

la Parte que realiza la inspección podrá, para 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 línea o líneas aéreas designadas de una Parte, sea denegado el acceso por el representante de dicha línea o líneas aéreas designadas, la otra Parte podrá deducir que se plantean sospechas graves 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 línea o líneas 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 las líneas aéreas designadas.

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 una línea aérea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión 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 Unión Europea y en relación a la autorización de operación de esa línea 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 1º 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, así como cualquier 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 Unión Europea y dispongan de una licencia de operador de conformidad con la normativa de la Unión 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 mencionan 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 a efecto de adoptar 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 líneas 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 adopte 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 líneas aéreas designadas de las Partes se regirá por lo dispuesto en el Artículo 8 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. No obstante lo dispuesto en el Artículo XVIII “Solución de Controversias” del presente Convenio, cualquier controversia relacionada con cuestiones impositivas será resuelta únicamente de conformidad con lo establecido en el Convenio para Evitar la Doble Imposición antes citado.

ARTÍCULO XIV

CAPACIDAD

1. Las líneas 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 líneas 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 líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán libertad para establecer las frecuencias de dichos servicios, la capacidad de ofrecer 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 líneas 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 caso que una de las Partes considere que el servicio prestado por una o más líneas 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 correctivas 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 líneas 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 líneas 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 a fin de 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 implementación, interpretación o enmienda de este Convenio o su cumplimiento. 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 realizarse entre las 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 el cumplimiento de 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 una de las Partes no nombrara 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 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 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 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 Bruselas, Bélgica el veintidós de febrero de dos mil veintitrés, en dos ejemplares originales en idiomas español, francés y neerlandés, siendo todos los ejemplares igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación, el texto en español prevalecerá.

POR EL REINO DE BÉLGICA:

**POR LOS ESTADOS UNIDOS
MEXICANOS:**

Theodora Gentzis

**Presidenta a.i. del Comité de Dirección del
Servicio Público Federal de Asuntos
Exteriores, Comercio Exterior y
Cooperación al Desarrollo**

Rogelio Granguillhome Morfín

**Embajador de los Estados Unidos
Mexicanos en el Reino de Bélgica**

ANEXO I**AL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE BÉLGICA Y LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS****SECCIÓN I****CUADRO DE RUTAS**

1. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las líneas 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 líneas 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 líneas 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 líneas aéreas.
3. Los puntos intermedios y puntos más allá de las citadas rutas a operar con derechos de tráfico de quinta libertad por las líneas 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 líneas aéreas designadas de cada Parte y serán notificados a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes veinte (20) días antes del inicio de los servicios. Asimismo, los puntos inicialmente elegidos podrán ser reemplazados.
5. Las líneas 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 líneas 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 líneas 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 continuación de los servicios.

SECCIÓN III

CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

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

- a) Una línea o líneas aéreas de la misma Parte.
- b) Una o más líneas aéreas de la otra Parte.
- c) Una o más líneas 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 líneas aéreas designadas y/o autorizadas de la otra Parte, que exista un entendimiento sobre códigos compartidos con el tercer país del que sea nacional la línea aérea involucrada.

Con sujeción a las siguientes condiciones:

- Todas las líneas 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 líneas 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 líneas 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 línea aérea que operará cada segmento de la ruta.
- Las líneas aéreas designadas y/o autorizadas que ofrecen servicios en régimen de código compartido como líneas aéreas comercializadoras podrán ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades. En ningún caso estas líneas aéreas podrán ejercitar derechos de tráfico de quinta libertad o derechos de escala-estancia.

- Las líneas 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 línea aérea operadora.

ANEXO II**LISTA DE OTROS ESTADOS A QUE SE REFIEREN LOS ARTICULOS 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).