

**VERDRAG INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN DE VERENIGDE
MEXICAANSE STATEN EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO**

De Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk der Nederlanden,
ten behoeve van Curaçao, hierna te noemen "de partijen";

PARTIJ zijnde bij het Verdrag inzake de internationale
burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944;

GELEID door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van
de regionale en internationale burgerluchtvaart;

GELEID door de wens een internationaal luchtvaartstelsel te
bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen;

GELEID door de wens een verdrag te sluiten ten behoeve van het
instellen en exploiteren van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden
grondgebieden;

GELEID door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging
van internationale luchtdiensten te waarborgen;

Zijn het volgende overeengekomen:

ARTIKEL 1
Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders is bepaald:

1. wordt onder "luchtvaartautoriteiten" verstaan, wat de Verenigde Mexicaanse Staten betreft, het Secretariaat voor Communicatie en Transport, via het Federaal Agentschap voor luchtvaart; wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
2. wordt onder "overeengekomen diensten" verstaan luchtdiensten op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
3. wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag, de Bijlage daarbij, en alle wijzigingen daarvan;
4. hebben "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
5. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
6. wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" verstaan een luchtvaartmaatschappij die is of luchtvaartmaatschappijen die zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
7. wordt onder "prijs" verstaan alle prijzen, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, hun agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, bagage en/of vracht, met inbegrip van elke andere wijze van vervoer in verband daarmee, en de voor de beschikbaarheid van deze prijzen, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
8. heeft "grondgebied" met betrekking tot een partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
9. wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.

2. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag genieten tevens de rechten die omschreven zijn in het eerste lid, onderdelen a en b, van dit artikel.

3. Geen van de bepalingen van dit Verdrag wordt geacht de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding of beloning passagiers, vracht of post, afzonderlijk of gecombineerd, op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

4. Het uitoefenen van vijfdevrijheidsverkeersrechten dient te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide partijen en kan in een regeling worden afgesproken.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben zevendevrijheidsverkeersrechten ten aanzien van vrachtdiensten.

ARTIKEL 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij langs diplomatieke weg een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten in overeenstemming met dit Verdrag en deze aanwijzing in te trekken of te wijzigen.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent de andere partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:

- a. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft;
- b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;
- c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; en
- d. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

ARTIKEL 4

Intrekking van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent, wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij verzuimt te voldoen aan de voorwaarden van het tweede lid van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) en van artikel 12 (Toepassing van wetten) van dit Verdrag.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.

ARTIKEL 5

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten.

2. Elke partij staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe:

- a. medewerkers te zenden naar en te doen verblijven op haar grondgebied voor het uitvoeren van leidinggevende, commerciële, technische, operationele en andere specialistische taken die nodig zijn voor het verzorgen van luchtdiensten, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de ontvangende staat inzake binnenkomst, verblijf en werk; en
- b. gebruik te maken van de diensten en het personeel van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op haar grondgebied en gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen.

3. De geldende wet- en regelgeving van de andere partij is op de vertegenwoordigers en de medewerkers van toepassing en in overeenstemming met deze wet- en regelgeving:

- a. verleent elke partij op basis van wederkerigheid en met een zo gering mogelijke vertraging, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of overige soortgelijke documenten aan de in het tweede lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en medewerkers; en
- b. vergemakkelijkt en bespoedigt elke partij de vereiste werkvergunningen voor medewerkers die bepaalde tijdelijke taken verrichten.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht zelf hun gronddiensten ("self-handling") te verrichten op het grondgebied van de andere partij of, naar hun keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een agent te kiezen van een concurrent, behalve wanneer dit aantoonbaar onpraktisch is en wanneer hieraan beperkingen worden gesteld vanwege de relevante veiligheids- en beveiligingsoverwegingen en, uitgezonderd self-handling, vanwege het feit dat de schaal van de afhandeling op de luchthaven te gering is voor concurrerende aanbieders. Wanneer dergelijke overwegingen self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de heffingen dienen gebaseerd te zijn op de kosten van de verleende diensten, en de aard en kwaliteit van deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten als self-handling wel mogelijk zou zijn.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten bezighouden met de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere partij. Aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht deze luchtdiensten te verkopen in lokale valuta of in elke vrij te gebruiken valuta.

6. Het is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goeddunken kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij deze uitgaven op het grondgebied van de andere partij betalen in elke vrij te gebruiken valuta volgens de lokale valutavoorschriften.

7. Bij de exploitatie of het onderhouden van de overeengekomen diensten op de omschreven routes kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, zoals vast af te nemen plaatsen, code-sharing, joint ventures of lease-regelingen, met

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen; en
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land, mits dit derde land soortgelijke regelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en andere luchtvaartmaatschappijen inzake diensten naar, van en via dit derde land toestaat of daarin toestemt,

op voorwaarde dat alle aangewezen luchtvaartmaatschappijen die aan een dergelijke overeenkomst deelnemen 1. de vereiste bevoegdheden hebben en 2. voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn.

ARTIKEL 6

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen worden opgelegd door de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor andere aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij mogen overeenkomen met, maar niet hoger zijn dan, de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-, milieu-, luchtvaarnavigatie-, en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

3. Elke partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de gebruikersheffingen in overeenstemming met de grondbeginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

4. Geen van de partijen wordt bij procedures ter regeling van geschillen ingevolge artikel 18 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij i. zij nalaat een gebruikersheffing of praktijk waarop de klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om een gebruikersheffing of praktijk die onverenigbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

ARTIKEL 7

Eerlijke concurrentie

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij nadelig beïnvloeden.

3. Elke partij staat toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de frequentie en capaciteit van de overeengekomen diensten die zij aanbieden, bepalen op basis van de commerciële marktoverwegingen van de luchtvaartmaatschappij. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij derhalve enige andere eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane en andere inspectiediensten van de overheid, techniek of exploitatie uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

4. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis op ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

ARTIKEL 8

Prijzen

1. Elke partij staat toe dat aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op basis van commerciële marktoverwegingen prijzen voor luchtdiensten vaststellen. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:

- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;
- b. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.

2. Elke partij kan, in overeenstemming met haar nationale wetten en voorschriften, verlangen dat in rekening te brengen prijzen voor vluchten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter kennis worden gebracht of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten. Een dergelijke kennisgeving of indiening door de luchtvaartmaatschappijen kan verlangd worden uiterlijk op het tijdstip waarop de prijs wordt aangeboden, ongeacht de vorm waarin de prijs wordt aangeboden, hetzij elektronisch hetzij anderszins.

3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of wordt voorgesteld om te worden berekend door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de partijen. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen vervat in dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij binnen veertien (14) dagen na ontvangst van de indiening in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk veertien (14) dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de prijs van kracht.

ARTIKEL 9

Douanerechten en andere heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede zijn normale uitrustingsstukken, brandstof en smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen (waaronder motoren) en boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevinden, zijn op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de nationale wetgeving vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst op het grondgebied van de andere partij verleende diensten, mits deze uitrustingsstukken, reserveonderdelen (waaronder motoren), voorraden en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt tijdens het gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven dat grondgebied.

2. Tevens zijn op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de nationale wetgeving die in elk van de partijen van kracht is vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst op het grondgebied van de andere partij verleende diensten met inbegrip van:

- a. brandstof en smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden en boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), binnengebracht op het grondgebied van de andere partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aan boord genomen van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en bestemd voor gebruik in luchtvaartuigen die worden ingezet voor internationale luchtdiensten, zelfs wanneer deze normale uitrustingsstukken en goederen worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van de andere partij;

- b. reserveonderdelen (waaronder motoren) en normale uitrustingsstukken binnengebracht op het grondgebied van de andere partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aan boord genomen van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en bestemd voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten, en
- c. documentatie van de luchtvaartmaatschappij zoals bagagelabels, gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven, instapkaarten alsmede reclame- en promotiemateriaal dat gratis wordt verspreid en waarop het embleem van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij voorkomt, bestemd voor gebruik op het grondgebied van de andere partij, uitsluitend voor gebruik door die aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde goederen blijven onder toezicht of beheer van de douaneautoriteiten.

4. Normale boorduitrustingsstukken alsmede reserveonderdelen (waaronder motoren), brandstof en smeermiddelen, technische voorraden en boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij bevinden, mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die partij. In een dergelijk geval kunnen deze goederen onder toezicht of beheer van genoemde autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

5. Passagiers, bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een partij die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld, smokkel van verdovende middelen en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld, op basis van wederkerigheid en overeenkomstig de nationale wetgeving, van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen.

ARTIKEL 10

Vermijden van dubbele belasting

1. Winsten van een onderneming die inwoner is van een partij die worden verkregen uit de exploitatie van een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar op het grondgebied van die partij in overeenstemming met haar nationale wetten en voorschriften.

2. De bepalingen van het eerste lid zijn ook van toepassing op winst uit de deelneming in een "pool", een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

3. Dit artikel houdt op van kracht te zijn indien er een verdrag tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen tussen beide partijen van kracht wordt.

4. De belastingen waarop dit artikel betrekking heeft zijn met name:

a. In de Verenigde Mexicaanse Staten:

(i) de federale inkomstenbelasting;

b. In het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao:

(i) de inkomstenbelasting,

(ii) de winstbelasting.

ARTIKEL 11

Overmaking van gelden

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtdiensten en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtdiensten te wisselen en naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking geschieden in elke vrij te gebruiken valuta die van toepassing is op het tijdstip waarop deze opbrengsten voor inwisseling en overmaking worden aangeboden, en in overeenstemming met de respectieve van toepassing zijnde nationale wetten en voorschriften.

ARTIKEL 12

Toepassing van wetten

1. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij dienen haar wetten en voorschriften met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

2. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, beveiliging van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, de postreglementen) te worden nageleefd door of namens de passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijke internationale luchtdiensten verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.

ARTIKEL 13

Veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door de ene partij worden ten behoeve van de exploitatie van de luchtdiensten voorzien in dit Verdrag door de andere partij erkend als geldig en nog van kracht, mits de vereisten voor deze bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die kunnen worden vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Elke partij kan evenwel voor vluchten boven of landingen op haar eigen grondgebied weigeren de geldigheid te erkennen van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere partij ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard.

2. Elke partij kan, in overeenstemming met artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag, verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartuigen.

3. Indien, na dergelijk overleg, een partij oordeelt dat de andere partij op de gebieden bedoeld in het tweede lid van dit artikel niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die uit hoofde van het Verdrag van Chicago kunnen zijn vastgesteld, wordt de andere partij in kennis gesteld van dit oordeel en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, in het geval de andere partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen.

4. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een platforminspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de vergunningen van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

5. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door een aangewezen luchtvaartmaatschappij behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken.

6. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het vijfde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

7. Onder verwijzing naar het derde lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. Laatstgenoemde dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

ARTIKEL 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, gedaan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart gedaan te Montreal op 23 september 1971, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart die beide partijen naleven.

2. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, en van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en om elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart aan te pakken.

3. De partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de normen voor de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de ICAO en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke partij stelt de andere partij in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de Bijlagen waarnaar in dit lid wordt verwezen. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

4. Elke partij stemt ermee in dat van dergelijke exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en om passagiers, bemanning en hun bagage en handbagage, alsmede vracht en boordproviand, vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles te onderwerpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

6. Elke partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen vanaf de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, schorsen of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die partij. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een partij te allen tijde voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

ARTIKEL 15

Goedkeuring van schema's

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij dienen hun voorgenomen vluchtschema's ten minste dertig (30) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij wensen te exploiteren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze aangewezen luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken dienen ten minste vijftien (15) dagen voor het exploiteren van dergelijke vluchten te worden ingediend.

ARTIKEL 16

Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden.

ARTIKEL 17

Overleg

Elke partij mag te allen tijde verzoeken om schriftelijk overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging, wijziging of naleving van dit Verdrag of de Bijlage daarbij. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen die ontstaan ingevolge de artikelen 13 (Veiligheid) en 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in de eerste plaats door middel van overleg en onderhandelingen te regelen.

2. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen door middel van overleg en onderhandelingen tot een regeling te komen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

ARTIKEL 19

Wijziging

1. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van het eerste lid van artikel 24 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

2. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, worden wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag die tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen zijn overeengekomen, bij diplomatieke notawisseling bevestigd, en treden deze in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde bijlage.

ARTIKEL 20

Multilaterale verdragen

Indien ten aanzien van beide partijen een algemeen multilateraal verdrag inzake luchtvervoer in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Overleg teneinde te bepalen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op dit Verdrag vinden plaats in overeenstemming met artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.

ARTIKEL 21

Beëindiging

1. Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO.

2. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om middernacht buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de ICAO.

ARTIKEL 22

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO.

ARTIKEL 23

Territoriale toepassing

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Curaçao.

ARTIKEL 24

Inwerkingtreding

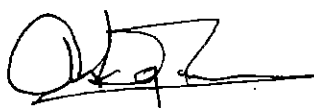
1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat hun onderscheiden grondwettelijke procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.

2. Bij inwerkingtreding vervangt dit Verdrag, in de relatie tussen de Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, de Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ondertekend te Mexico-Stad op 6 december 1971.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

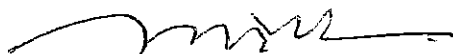
GEDAAN te Mexico-Stad, op 7 juli 2021, in tweevoud, in de Spaanse, de Nederlandse en de Engelse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in uitlegging van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

**VOOR DE VERENIGDE
MEXICAANSE STATEN**



**Jorge Arganis Díaz Leal
Minister van Communicatie en
Transport**

**VOOR HET KONINKRIJK DER
NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE
VAN CURAÇAO**



**Wilfred Theo Mohr
Ambassadeur van het Koninkrijk
der Nederlanden in Mexico**

BIJLAGE
Routetabel

1. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Verenigde Mexicaanse Staten:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt in de Verenigde Mexicaanse Staten	Elk punt	Curaçao	Elk punt

2. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Curaçao:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Curaçao	Elk punt	Elk punt in de Verenigde Mexicaanse Staten	Elk punt

3. Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert of exploiteren, mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij of mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten en naar keuze van elke luchtvaartmaatschappij:

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- c. landingen op een of alle punten overslaan, mits de diensten beginnen of eindigen op een punt op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
- d. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes;
- e. volledige derde- en vierdevrijheidsverkeersrechten uitoefenen; en
- f. op elk punt van de routetabel stopover-verkeer opnemen of afzetten mits de stopover-tijd op elk punt niet langer is dan vijftien (15) dagen.