

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1985 Nr. 6

A. TITEL

*Overeenkomst inzake vervoer over zee tussen het Koninkrijk der
Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten;
's-Gravenhage, 18 oktober 1984*

B. TEKST

**Agreement on maritime transport between the Kingdom of the
Netherlands and the United Mexican States**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Mexican States, hereinafter referred to as the Contracting Parties, for the purpose of further developing the friendly relations between the two countries and of strengthening co-operation in the field of maritime transport, have in accordance with the principles of equality and mutual benefit, agreed as follows:

Article I

For the purpose of the present Agreement

1. The "Competent Maritime Authority" in the United Mexican States means the General Directorate for the Merchant Marine of the Undersecretariat of Operations of the Ministry of Communications and Transport and in the Kingdom of the Netherlands the Directorate-General Shipping and Maritime Affairs of the Ministry of Transport and Public Works.

2. The term "vessel of a Contracting Party" means any seagoing vessel used in commercial service, with the exception of fishing vessels and factory ships, which is registered in the territory and flies the flag of a Contracting Party in compliance with its national laws and regulations.

3. The term “crew member” means the ship’s master and any person actually employed on board a vessel with regard to the working or service of the vessel, who is included in the crew list and who is a holder of a seaman’s identity document.

Article II

The Contracting Parties shall in their mutual relations contribute in every respect to the freedom of merchant shipping and shall refrain from any action which might harm the development of international shipping.

Article III

The Contracting Parties shall promote the bilateral maritime transport and where applicable each Contracting Party shall apply the provisions of the UN Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, done at Geneva on 6 April 1974.

The Contracting Parties shall ensure that their shipping companies involved shall, in determining the shares, use the cargo sharing formula, deriving from Chapter II, Article 2, paragraph 4 of that Convention.

Article IV

Concerning the availability of conference agreements, tariffs and related documents and conditions, the recognition of a carrier as national shipping line, the consultation machinery, freight rates and all other matters regulated by the Convention, mentioned in Article III, the Contracting Parties shall apply the provisions of that Convention.

Article V

1. If in the opinion of one Contracting Party the provisions contained in the Code of Conduct are violated, that Contracting Party shall notify the other Contracting Party of that violation.

2. Consequently the Contracting Parties shall, on request of one Contracting Party, conduct consultations with a view to arrive at the proper implementation of the relevant provisions of the Code of Conduct.

3. None of the above-mentioned will prevent the conduction of consultations by each Contracting Party within its own jurisdiction.

Article VI

The Contracting Parties agree,

a. to promote the development of maritime transport in a spirit of consideration of their mutual interests and to remove any difficulties in this field;

b. to facilitate the transfer of technology and know-how in the field of shipping.

Article VII

1. Each Contracting Party shall grant to the vessels of the other Contracting Party the same treatment as to its own vessels used in international sea transport, with regard to official formalities, free access to ports, utilisation of such ports for loading and discharging of cargo, and embarkment of passengers, payment of tonnage dues and other taxes or charges, utilisation of services and facilities applied for navigation, shipping and normal commercial transactions.

This applies also to vessels chartered by shipping companies of the other Contracting Party, unless the Competent Maritime Authority of that Contracting Party objects.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article:

- a) do not apply to ports which are closed for foreign vessels;
- b) do not affect the right of the Contracting Parties to adopt measures to guarantee national security;
- c) do not oblige the Contracting Parties to extend the exemption of obligatory pilotage granted to their own vessels to the vessels of the other Contracting Party.

3. The documents to certify the nationality of the ship, the tonnage certificates and other ships' documents issued or recognized by a Contracting Party shall be accepted by the other Party.

4. The vessels of each of the Contracting Parties, carrying tonnage certificates issued in accordance with national laws and regulations shall not be subject to remeasurement in ports of the other Contracting Party and, if the port dues are calculated on the basis of gross registered tonnage or net tonnage, the relevant tonnage on the certificate of the vessel shall be used for that purpose.

Article VIII

The Contracting Parties shall adopt, within the limits of their respective national laws and regulations, all appropriate measures to facilitate and expedite maritime traffic, to prevent unnecessary delays to vessels and to expedite and simplify as much as possible the carrying out of official formalities applicable in ports.

Article IX

Each Contracting Party shall grant to the shipping company which has its place of effective management in the territory of the other Contracting Party the right of free transfer in convertible currency of

all revenues earned by that shipping company from activities covered by this Agreement in the territory of the first Contracting Party. Such transfers shall be granted regularly and currently and shall be based on official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

Article X

The Contracting Parties shall recognize the seaman's identity documents, issued by the competent authorities of the other Contracting Party.

These identity documents are:

- a. for crew members on Mexican vessels:
the Carta de Identidad de la Gente de Mar de Mexico;
- b. for crew members on Netherlands vessels:
the Netherlands "Monsterboekje" (seaman's book).

Article XI

1. During the time a vessel of either Contracting Party is berthed in a port of the other Contracting Party, each crew member of that vessel shall be permitted shore leave on the territory of the municipality to which the port belongs, as well as on the territories of adjacent municipalities, without visas being required provided he can show the relevant identity document, mentioned in Article X.

However, such leave shall only be permitted if the ship's master has submitted a crew list on which the crew member occurs to the competent authorities, in accordance with the regulations in force in that port.

2. When going ashore and returning to the vessel, the person in question shall be subject to the control and customs formalities in force in that port.

Article XII

1. Crew members holding the relevant identity documents, mentioned in Article X, have the right, regardless of the mode of transport, to enter the territory of the other Contracting Party or pass through that territory in order to rejoin their vessel, to be transferred to another vessel in order to return to their country, or to travel for any other purpose with the consent of the competent authorities of that other Contracting Party.

2. When a crew member holding the relevant identity document, mentioned in Article X, is disembarked in a port on the territory of the other Contracting Party for reasons of health, or other ground

recognized by the competent authorities, these authorities shall give the necessary authorisation in order to enable the crew member to remain on their territory to receive medical attention or to be hospitalized and to return to his country by any means of transport or to go to another port of embarkation.

Article XIII

Without prejudice to the generality of the Article XI to XII, the applicable laws and regulations of either Contracting Party concerning the entry, the stay and the termination of the stay of foreigners, remain in force.

Article XIV

The authorisations contained in Articles XI to XII do not imply a restriction to the right of either Contracting Party to refuse any crew member the entry in its territory.

Article XV

1. Should vessels of either Contracting Party be involved in maritime casualties or encounter any other danger in the territorial waters or ports of the other Contracting Party, the latter shall give all possible assistance and attention to the vessels, crew members, cargo and passengers in danger, and notify the appropriate authorities of the Contracting Party concerned without delay.

2. Where cargo on board a vessel of either Contracting Party involved in a maritime casualty needs to be discharged and stored temporarily in the territory of the other Contracting Party before its return to the country of shipment or carriage to third countries, the other Contracting Party shall provide all facilities required, and such cargo shall be exempt from all customs duties, dues and taxes.

Article XVI

1. The vessels and crew members of either Contracting Party shall observe the relevant laws and regulations of the other Contracting Party during their stay in the latter's territorial sea, internal waters and ports.

The authorities of either Contracting Party shall not exercise jurisdiction over or intervene in the internal affairs of the vessels of the other Contracting Party in its territorial sea and its ports, except in the cases and to the extent expressly provided in generally accepted international rules and regulations and in treaties, in force between the Contracting Parties.

2. When a crew member of a vessel of either Contracting Party has committed a crime on board that vessel in the territorial sea of the other Contracting Party, the competent authorities of that Contracting Party shall not prosecute him without the consent of the master of the vessel or of a diplomatic or consular officer of the former Contracting Party, unless:

- a) the consequences of the crime extend to their territory; or
- b) the crime is of a kind to disturb the peace of their country or the good order of the ports and the territorial sea; or
- c) according to the law of their country, the crime is a serious offence; or
- d) the crime has been committed against a foreigner on board the vessel; or
- e) such measures are necessary for the suppression of illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances.

3. The provisions of paragraph 2 do not affect the right of either Contracting Party to take any steps authorized by its laws for the purpose of arrest or investigation on board a foreign ship passing through the territorial sea after leaving the internal waters.

Article XVII

1. With a view to assuring full implementation of the present Agreement and facilitating maritime transport between the two States, the Contracting Parties shall establish a Joint Committee, which will be composed of representatives of the competent Government authorities of the two Contracting Parties.

2. The Joint Committee shall meet once a year, unless otherwise mutually agreed.

3. The Joint Committee shall:
- a. review the situation with regard to the sharing of maritime transport of each country;
 - b. study the ways of enhancing co-operation in maritime sectors; and
 - c. discuss matters which might arise from the application of the Agreement and all other matters relating to the improvement of maritime transport relations, and make appropriate recommendations.

4. The rules of procedure of the Joint Committee shall be established by common agreement between the Government authorities referred to in paragraph 1.

Article XVIII

1. As regards the Kingdom of the Netherlands the present Agreement shall apply to the Kingdom in Europe.

2. The present Agreement may be extended with any necessary modifications to the Netherlands Antilles. Such extension shall take effect from such date and subject to such modifications and conditions, including conditions as to termination, as may be specified and agreed in notes to be exchanged through diplomatic channels.

Article XIX

The present Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing through diplomatic channels that the procedures constitutionally required therefore in their respective countries have been fulfilled, and shall remain in force for an indefinite period.

If either Contracting Party wishes to denounce the present Agreement, it shall notify the other Contracting Party in writing through diplomatic channels and the denunciation of the Agreement shall take effect twelve months after the date of receipt of such notification by the other Contracting Party.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at The Hague, on this 18th October 1984, in duplicate in the English language, which will be the authentic text.

Each Contracting Party undertakes to provide a translation in its national language.

*For the Government of
the Kingdom of the Netherlands,*

(sd.) H. VAN DEN BROEK

*For the Government of
the United Mexican States,*

(sd.) F. DE GARAY

C. VERTALING**Overeenkomst inzake vervoer over zee tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen, zijn, met het oogmerk de vriendschappelijke betrekkingen tussen de beide landen verder tot ontwikkeling te brengen en de samenwerking op het gebied van het vervoer over zee te intensiveren, overeenkomstig de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel, overeengekomen als volgt:

Artikel I

Voor de toepassing van deze Overeenkomst

1. betekent de „bevoegde scheepvaartautoriteit” in de Verenigde Mexicaanse Staten het Directoraat-Generaal voor de Koopvaardij van het Onderministerie van Vervoersoperaties van het Ministerie van Verbindingen en Vervoer en in het Koninkrijk der Nederlanden het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

2. betekent de uitdrukking „schip van een Overeenkomstsluitende Partij” elk zeeschip dat wordt gebruikt voor commerciële doeleinden, met uitzondering van vissersschepen en fabrieksschepen, dat is geregistreerd op het grondgebied en de vlag voert van een Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig haar nationale wetten en voorschriften.

3. betekent de uitdrukking „bemanningslid” de kapitein van het schip en elke persoon die daadwerkelijk aan boord van een schip werkzaam is met betrekking tot de exploitatie of dienst van het schip, die op de bemanningslijst staat vermeld en die houder is van identiteitspapieren als zeeman.

Artikel II

De Overeenkomstsluitende Partijen dragen in hun onderlinge betrekkingen in alle opzichten bij tot de vrijheid van de handelsscheepvaart en onthouden zich van elke handeling die de ontwikkeling van de internationale scheepvaart zou kunnen schaden.

Artikel III

De Overeenkomstsluitende Partijen bevorderen het bilaterale vervoer over zee en waar van toepassing past elke Overeenkomstsluitende Partij de bepalingen toe van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een

gedragscode voor lijnvaartconferenties, gedaan te Genève op 6 april 1974.

De Overeenkomstsluitende Partijen waarborgen dat hun hierbij betrokken scheepvaartmaatschappijen bij de bepaling van het vervoersaandeel de formule voor ladingverdeling hanteren, die ontleend is aan Hoofdstuk II, artikel 2, vierde lid, van dat Verdrag.

Artikel IV

Met betrekking tot de beschikbaarheid van conference-overeenkomsten, tarieven en daarmee samenhangende documenten en regelingen, de erkenning van een vervoerder als nationale scheepvaartlijn, de overlegprocedure, vervoerstarieven en alle andere in het in artikel III vermelde Verdrag geregelde aangelegenheden, passen de Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen van dat Verdrag toe.

Artikel V

1. Indien naar de mening van de ene Overeenkomstsluitende Partij de bepalingen in de Gedragscode worden overtreden, stelt deze Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij van die overtreding in kennis.

2. Bijgevolg voeren de Overeenkomstsluitende Partijen, op verzoek van de ene Overeenkomstsluitende Partij, overleg ten einde te komen tot de juiste tenuitvoerlegging van de desbetreffende bepalingen van de Gedragscode.

3. Niets in het bovenstaande zal het voeren van overleg door elke Overeenkomstsluitende Partij binnen haar eigen jurisdictie beletten.

Artikel VI

De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen,

a. de ontwikkeling te bevorderen van het vervoer over zee met inachtneming van hun wederzijdse belangen en moeilijkheden in dezen weg te nemen;

b. de overdracht van technologie en technische kennis op scheepvaartgebied te vergemakkelijken.

Artikel VII

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kent de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij dezelfde behandeling toe als haar eigen in internationaal zeevervoer gebruikte schepen, wat betreft de officiële formaliteiten, de vrije toegang tot de havens, het gebruik van deze havens voor het in- en uitladen van vracht en het inschepen van passagiers, de betaling van havengelden en andere belastingen of heffingen,

de gebruikmaking van diensten en voorzieningen die beschikbaar zijn voor de navigatie, de scheepvaart en normale handelstransacties.

Dit geldt tevens voor door scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij gecharterde schepen, tenzij de bevoegde scheepvaartautoriteit van die Overeenkomstsluitende Partij daartegen bezwaar maakt.

2. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel:

a) zijn niet van toepassing op havens die gesloten zijn voor buitenlandse schepen;

b) zijn niet van invloed op het recht van de Overeenkomstsluitende Partijen maatregelen ter waarborging van de nationale veiligheid te nemen;

c) verplichten de Overeenkomstsluitende Partijen niet tot uitbreiding van de vrijstelling van verplichte loodsdiensten die aan hun eigen schepen is toegekend, tot de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. De documenten ter staving van de nationaliteit van het schip, de meetbrieven en andere scheepspapieren, afgegeven of erkend door een Overeenkomstsluitende Partij worden door de andere Partij aanvaard.

4. De schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, die in het bezit zijn van meetbrieven, afgegeven overeenkomstig de nationale wetten en voorschriften, worden niet onderworpen aan hernieuwde meting in de havens van de andere Overeenkomstsluitende Partij; indien de havengelden worden berekend op basis van de bruto geregistreerde tonnage of de netto tonnage, wordt de desbetreffende tonnage op de meetbrief van het schip daarvoor gebruikt.

Artikel VIII

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen, binnen de grenzen van hun onderscheiden nationale wetten en voorschriften, alle passende maatregelen om het vervoer over zee te vergemakkelijken en te bespoedigen, onnodig oponthoud voor schepen te voorkomen en de afwikkeling van officiële formaliteiten die in de havens moeten worden vervuld, zoveel mogelijk te bespoedigen en te vereenvoudigen.

Artikel IX

Elke Overeenkomstsluitende Partij kent de scheepvaartmaatschappij die haar plaats van werkelijk bestuur op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft, het recht toe van vrije overmaking in convertibele valuta van alle door die scheepvaartmaatschappij uit werkzaamheden vallend onder deze Overeenkomst op haar grondgebied genoten inkomsten. Deze overmakingen worden regelmatig en zonder verwijl toegestaan en zijn gebaseerd op de officiële wisselkoersen voor

lopende betalingen of geschieden, wanneer er geen officiële wisselkoersen zijn, tegen de geldende koersen op de buitenlandse valutamarkt voor lopende betalingen. Op deze overmakingen zijn geen andere kosten van toepassing dan de normale bankkosten.

Artikel X

De Overeenkomstsluitende Partijen erkennen de identiteitspapieren als zeeman afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Deze identiteitspapieren zijn:

- a. voor bemanningsleden op Mexicaanse schepen: de Carta de Identidad de la Gente de Mar de Mexico;
- b. voor bemanningsleden op Nederlandse schepen: het Nederlandse Monsterboekje.

Artikel XI

1. Gedurende de tijd dat een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen gemeerd is in een haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij, wordt elk bemanningslid van dat schip verlof aan wal toegestaan op het grondgebied van de gemeente waartoe de haven behoort, alsook op het grondgebied van daaraan grenzende gemeenten, zonder dat visa nodig zijn, mits deze het vereiste identiteitspapier, genoemd in artikel X kan tonen.

Zulk verlof is evenwel alleen toegestaan indien de kapitein van het schip, overeenkomstig de in die haven geldende voorschriften, aan de bevoegde autoriteiten een bemanningslijst heeft overgelegd, waarop dit bemanningslid staat vermeld.

2. Wanneer de persoon in kwestie aan wal gaat en naar het schip terugkeert, is hij onderworpen aan de in die haven geldende controle en douaneformaliteiten.

Artikel XII

1. Bemanningsleden die in het bezit zijn van de vereiste identiteitspapieren, genoemd in artikel X, hebben het recht, ongeacht de wijze van vervoer, het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen of door dat grondgebied te reizen om zich weer bij hun schip te voegen, om te worden overgebracht naar een ander schip ten einde naar hun land terug te keren of om te reizen voor andere doeleinden zulks met toestemming van de bevoegde autoriteiten van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Wanneer een bemanningslid dat in het bezit is van het vereiste identiteitspapier, genoemd in artikel X, om gezondheidsredenen of om een andere door de bevoegde autoriteiten erkende reden wordt ont-

scheept in een haven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, verlenen deze autoriteiten de vereiste toestemming, opdat het bemanningslid op hun grondgebied kan blijven voor medische behandeling of om te worden opgenomen in een ziekenhuis, naar zijn land kan terugkeren met onverschillig welk vervoermiddel, of naar een andere inschepingshaven kan gaan.

Artikel XIII

Onverminderd de algemene toepasselijkheid van de artikelen XI en XII blijven de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van iedere Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst, het verblijf en de beëindiging van het verblijf van buitenlanders van kracht.

Artikel XIV

De toestemming vervat in de artikelen XI en XII houdt geen beperking in van het recht van iedere Overeenkomstsluitende Partij een bemanningslid de toegang tot haar grondgebied te weigeren.

Artikel XV

1. Indien schepen van een der Overeenkomstsluitende Partijen betrokken zijn bij scheepsongevallen of op andere gevaren stuiten in de territoriale wateren of havens van de andere Overeenkomstsluitende Partij, verleent de laatstgenoemde alle mogelijke bijstand en aandacht aan de schepen, bemanningsleden, vracht en passagiers die in gevaar verkeren en stelt zij de desbetreffende autoriteiten van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij onverwijld op de hoogte.

2. Wanneer lading aan boord van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen, dat betrokken is bij een scheepsongeval moet worden uitgeladen en tijdelijk opgeslagen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij alvorens te worden teruggezonden naar het land van verzending of te worden vervoerd naar derde landen, verschaft de andere Overeenkomstsluitende Partij alle vereiste faciliteiten en wordt zodanige lading vrijgesteld van alle douanerechten, heffingen en belastingen.

Artikel XVI

1. De schepen en bemanningsleden van iedere Overeenkomstsluitende Partij houden zich aan de desbetreffende wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij tijdens hun verblijf in de territoriale zee, op de binnenwateren en in de havens van laatstgenoemde Partij.

De autoriteiten van iedere Overeenkomstsluitende Partij oefenen geen

rechtsmacht uit over of mengen zich niet in de interne aangelegenheden van de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in haar territoriale zee en havens, behalve in de gevallen en voor zover uitdrukkelijk bepaald in algemeen aanvaarde internationale regels en voorschriften en in tussen de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht zijnde verdragen.

2. Wanneer een bemanningslid van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan boord van dat schip in de territoriale zee van de andere Overeenkomstsluitende Partij een misdrijf heeft begaan, stellen de bevoegde autoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij geen vervolging tegen hem in zonder toestemming van de kapitein van het schip of van een diplomatieke of consulaire ambtenaar van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, tenzij:

a) de gevolgen van het misdrijf zich uitstrekken tot hun grondgebied; of

b) het misdrijf van dien aard is dat daardoor de rust in hun land of de goede orde in de havens en de territoriale zee wordt verstoord; of

c) volgens de wet van hun land het misdrijf een ernstig vergrijp is; of

d) het misdrijf is begaan tegen een buitenlander aan boord van het schip; of

e) zodanige maatregelen nodig zijn voor de bestrijding van smokkel in verdovende middelen of psychotrope stoffen.

3. De bepalingen van het tweede lid zijn niet van invloed op het recht van elk der Overeenkomstsluitende Partijen door haar wetgeving toegestane maatregelen te nemen met het doel een buitenlands schip dat door haar territoriale zee vaart nadat het de binnenwateren heeft verlaten, aan te houden, of een onderzoek aan boord in te stellen.

Artikel XVII

1. Ten einde de volledige tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst en het vervoer over zee tussen de twee staten te vergemakkelijken, stellen de Overeenkomstsluitende Partijen een Gemengde Commissie in, die zal zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de bevoegde regeringsautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Tenzij onderling anders is overeengekomen, komt de Gemengde Commissie eenmaal per jaar bijeen.

3. De Gemengde Commissie:

a. beziet de situatie met betrekking tot de verdeling van het vervoer over zee van elk der beide landen;

b. bestudeert hoe de samenwerking in de maritieme sectoren kan worden verbeterd en uitgebreid; en

c. bespreekt aangelegenheden die zouden kunnen voortvloeien uit de toepassing van de Overeenkomst en alle andere aangelegenheden be-

treffende de verbetering van de betrekkingen inzake het vervoer over zee, en doet passende aanbevelingen.

4. De procedureregels van de Gemengde Commissie worden vastgesteld in gemeen overleg tussen de in het eerste lid bedoelde regeringsautoriteiten.

Artikel XVIII

1. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst van toepassing op het Koninkrijk in Europa.

2. Deze Overeenkomst kan, met de eventueel noodzakelijke wijzigingen, worden uitgebreid tot de Nederlandse Antillen. Zulk een uitbreiding wordt van kracht met ingang van een datum en met inachtneming van wijzigingen en voorwaarden, daaronder begrepen voorwaarden ten aanzien van beëindiging, nader vast te stellen en overeen te komen bij diplomatieke notawisseling.

Artikel XIX

Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen daarvoor grondwettelijk vereiste procedures is voldaan, en blijft voor onbepaalde tijd van kracht.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen deze Overeenkomst wenst op te zeggen, dient zij de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving daarvan te doen; de opzegging van de Overeenkomst wordt van kracht twaalf maanden na de datum van ontvangst van zodanige kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage, op 18 oktober 1984, in tweevoud in de Engelse taal, welke tekst de authentieke tekst is.

Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe een vertaling in haar officiële taal te laten vervaardigen.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden,*

*Voor de Regering van de
Verenigde Mexicaanse Staten,*

(w.g.) H. VAN DEN BROEK

(w.g.) F. DE GARAY

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91, eerste lid, van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de Overeenkomst kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel XIX van de Overeenkomst in werking treden op de eerste dag van de tweede maand volgende op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk langs diplomatieke weg in kennis hebben gesteld dat aan de daartoe in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste procedures is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel XVIII, eerste lid, alleen voor Nederland gelden.

Ingevolge artikel XVIII, tweede lid, kan de Overeenkomst uitgebreid worden tot de Nederlandse Antillen.

J. GEGEVENS

Van het op 6 april 1974 te Genève tot stand gekomen Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties, naar welk Verdrag in artikel III van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1979, 177 en de vertaling in het Nederlands in *Trb.* 1980, 165; zie ook *Trb.* 1983, 100.

Ten tijde van de ondertekening van de onderhavige Overeenkomst is door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het volgende verklaard:

“1.

The Netherlands Government declares that the promotion of Mexican and Netherlands maritime interests under the present Agreement cannot be limited to strictly bilateral matters.

In this respect it should be emphasized that the U.N. Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, done at Geneva on 6 April 1974, to which both the Kingdom of the Netherlands and the United Mexican States are a Party, acknowledges the right of third country shipping lines to acquire a significant part in the freight and volume of traffic generated by a party's foreign trade, which is carried by the conference.

2.

As far as the Government of the Kingdom of the Netherlands is concerned the application of this Agreement does neither affect the obligations with regard to the commercial redistribution of cargoes

between conference members from EC Member States and conference members of other OECD Member States on a reciprocal basis as laid down in the EC Council Regulation No. 954/79 of the Council of the European Communities nor its other obligations following from this regulation.

3.

It is the intention of the Government of the Kingdom of the Netherlands to promote and ameliorate on the basis of this Agreement cooperation in the field of offshore shipping activities between the Netherlands and Mexico to the mutual benefit of both parties.''.

De tekst van de EG-verordening 954/79, naar welke verordening in de door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden afgelegde verklaring wordt verwezen, is geplaatst in *Pb. EG* 1979, nr. L 121/1.

Uitgegeven de vijftiengste januari 1985.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK