

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2018 Nr. 57

---

---

## A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten  
(met Bijlage);  
's-Gravenhage, 24 april 2018*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 012886 in de Verdragenbank.

## B. TEKST

### **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten**

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Verenigde Mexicaanse Staten,

hierna te noemen de „verdragsluitende 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 internationale luchtvaart;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te waarborgen;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten ten behoeve van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

#### HOOFDSTUK I

#### INLEIDING

#### Artikel 1

#### *Begripsomschrijvingen*

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten“ verstaan, wat de Verenigde Mexicaanse Staten betreft, het ministerie van Communicatie en Transport via het Directoraat-Generaal voor Burgerluchtvaart; wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- b. wordt onder „overeengekomen dienst“ en „omschreven route“ verstaan respectievelijk de internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;
- c. wordt onder „Verdrag“ verstaan dit Verdrag en de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de Bijlage;

- d. hebben „luchtdienst“, „internationale luchtdienst“ en „luchtvaartmaatschappij“ de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;
  - e. wordt onder „verandering van luchtvaartuig“ verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
  - f. 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 aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
  - g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij“ verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
  - h. wordt onder „boordproviand“ verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van etenswaren, dranken, tabaksproducten en producten bestemd voor verkoop aan of gebruik door passagiers tijdens de vlucht met dit luchtvaartuig;
  - i. wordt onder „tarief“ verstaan elk bedrag, exclusief heffingen door de overheid, dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
    - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
    - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
  - j. wordt „grondgebied“ in relatie tot beide verdragsluitende partijen geacht te zijn het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit, de suzereiniteit, de bescherming of het mandaat van de verdragsluitende partijen vallen;
  - k. wordt onder „gebruikersheffing“ verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
  - l. wordt onder „capaciteit“ verstaan de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) aan het publiek wordt geboden;
  - m. wordt onder „lidstaat van de Europese Unie“ verstaan een staat die nu of in de toekomst partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
  - n. wordt onder „het Caribische deel van Nederland“ verstaan de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
  - o. wordt onder „het Europese deel van Nederland“ verstaan het deel van het Koninkrijk der Nederlanden dat geografisch in Europa is gelegen;
  - p. wordt onder „luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland“ verstaan een luchtvaartmaatschappij die gevestigd is in het Europese deel van Nederland;
  - q. wordt onder „luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland“ verstaan een luchtvaartmaatschappij die gevestigd is in het Caribische deel van Nederland;
  - r. wordt onder „inwoners van het Caribische deel van Nederland“ verstaan inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland.
2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

## HOOFDSTUK II

### DOELSTELLINGEN

#### Artikel 2

##### *Verlening van rechten*

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij:
  - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - b. het recht op haar grondgebied te landen voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
  - c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het internationale vervoer van passagiers, respectievelijk het laden en lossen van bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij (cabotage).

## Artikel 3

### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke verdragsluitende partij onverwijld aan elke aldus door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de desbetreffende exploitatievergunningen met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:
  - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
    - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
    - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
    - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
  - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
    - i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en
    - ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
    - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland;
  - c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Verenigde Mexicaanse Staten:
    - i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Verenigde Mexicaanse Staten; en
    - ii. de Verenigde Mexicaanse Staten daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
    - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Verenigde Mexicaanse Staten en/of van onderdanen van de Verenigde Mexicaanse Staten;en dat:
  - d. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast; en
  - e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de verdragsluitende partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van de internationale luchtdiensten.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan (kunnen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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 en schorsing van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken, wanneer:
  - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
    - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
    - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of

- iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
  - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; of
  - ii. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland;
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Verenigde Mexicaanse Staten:
  - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Verenigde Mexicaanse Staten; of
  - ii. de Verenigde Mexicaanse Staten niet daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Verenigde Mexicaanse Staten en/of van onderdanen van de Verenigde Mexicaanse Staten;
- d. de luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven; of
- e. de andere verdragsluitende partij de in artikel 15 (Veiligheid) van dit Verdrag vervatte normen niet handhaaft en toepast; of
- f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partij die de vergunning controleren aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften; of
- g. de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te verrichten in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere verdragsluitende partij. Tenzij anders overeengekomen door de verdragsluitende partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de verdragsluitende partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

### HOOFDSTUK III

#### COMMERCIEËLE BEPALINGEN

##### Artikel 5

##### *Tarieven*

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij tarieven voor luchtvervoer vaststelt op basis van commerciële marktoverwegingen, met inbegrip van de exploitatiekosten, de kenmerken van de dienst, de belangen van gebruikers, een redelijke winst en overige marktoverwegingen. Geen van de verdragsluitende partijen verlangt van haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen dat zij andere luchtvaartmaatschappijen raadplegen over de tarieven die zij in rekening brengen of voorstellen voor diensten waarop deze regelingen van toepassing zijn.

2. Elke verdragsluitende partij kan, in overeenstemming met haar nationale wet- en regelgeving, verlangen dat in rekening te brengen tarieven voor vluchten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij ter kennis worden gebracht of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten. Kennisgeving of indiening door de luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen kan ten hoogste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van ingang worden verlangd. In afzonderlijke gevallen kan kennisgeving of indiening binnen een kortere termijn dan gewoonlijk wordt verlangd worden toegestaan. Geen van de verdragsluitende partijen vereist kennisgeving of indiening door luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij van tarieven die door bevrachters aan het publiek in rekening worden gebracht, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist.

3. Onverminderd de van toepassing zijnde wetten inzake mededinging en consumentenbescherming op het grondgebied van elke verdragsluitende partij, neemt geen van de verdragsluitende partijen eenzijdige maatregelen ter voorkoming van het invoeren of handhaven van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij ten behoeve van internationale luchtdiensten die uit hoofde van dit Verdrag worden verleend. Het ingrijpen door de verdragsluitende partijen, zoals omschreven in het vierde lid van dit artikel, is beperkt tot:

- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
- b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of indirecte subsidie of steun;
- d. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn, indien er aanwijzingen zijn die wijzen op een oogmerk de concurrentie uit te schakelen.

4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel kunnen de luchtvaartautoriteiten van elk van de partijen hun ongenoegen over een tarief dat door een van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij wordt ingediend, kenbaar maken wanneer deze luchtvaartautoriteiten van mening zijn dat een voorgesteld tarief dat deze luchtvaartmaatschappij(en) in rekening wil (willen) brengen in een van de categorieën vervat in het derde lid, onderdelen a, b, c of d, van dit artikel valt. In dat geval i. zenden de betreffende luchtvaartautoriteiten zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval niet later dan dertig (30) dagen na kennisgeving of indiening van het tarief in kwestie, een kennisgeving van ongenoegen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij, alsmede naar de betreffende luchtvaartmaatschappij; en ii. kunnen de luchtvaartautoriteiten om overleg verzoeken. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek. De luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien overeenstemming wordt bereikt over een tarief waarover kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stellen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen al het mogelijke in het werk om deze afspraak na te komen. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming, wordt of blijft het tarief van kracht.

5. Een tarief dat is vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel blijft van kracht totdat een nieuw tarief wordt vastgesteld. Een tarief dat wordt goedgekeurd zonder een einddatum blijft, zolang er geen ander tarief wordt ingediend of goedgekeurd, van kracht tot het moment waarop de desbetreffende luchtvaartmaatschappij het tarief intrekt of beide verdragsluitende partijen overeenkomen dat dit tarief niet langer van kracht is.

## Artikel 6

### *Commerciële activiteiten*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht:
  - a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevoering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsmede andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
  - b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten;
  - c. dit luchtvervoer en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen en het staat iedere persoon vrij dit vervoer of deze diensten in lokale of elke vrij te gebruiken valuta te kopen, mits laatstbedoelde valuta door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) wordt aanvaard.

2. Het is een (de) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij toegestaan, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere verdragsluitende partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.

4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten („self handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een concurrerende aanbieder te kiezen. Dit recht mag slechts worden beperkt door spe-

cifieke beperkingen qua beschikbare ruimte of capaciteit. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt bij de toegang tot self handling of gronddiensten verricht door een aanbieder of aanbieders behandeld op basis van non-discriminatie. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij en in het geval van het Europese deel van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.

5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:

- a. de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen en code-sharingregelingen, met:
  - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;
  - ii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
  - iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;
- b. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezit (bezitten) de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoet (voldoen) aan de vereisten die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn;
- c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn;
- d. de totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- e. bij het aanbieden van luchtdiensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat;
- f. deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.

6. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wet- en regelgeving die van kracht zijn in die verdragsluitende partij. Wat betreft het Europese deel van Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

## Artikel 7

### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Op elk deel of alle delen van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven route, met dien verstande dat bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op verkoopgebied met andere luchtvaartmaatschappijen.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

4. De bepalingen van het eerste, tweede en derde lid van dit artikel dienen vooraf door de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij te worden goedgekeurd.

## Artikel 8

### *Eerlijke concurrentie*

1. Elke verdragsluitende 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 verdragsluitende partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter uitbanning van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij nadelig beïnvloeden.
3. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de verdragsluitende partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
4. Geen van de verdragsluitende partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstelling van dit Verdrag.

## HOOFDSTUK IV

### FINANCIËLE BEPALINGEN

#### Artikel 9

##### *Douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen (waaronder motoren), voorraden brandstof en smeermiddelen, andere technische verbruiksvoorraden en boordproviand die zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevinden, zijn op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke rechten of heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken, 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. Voorts is op basis van wederkerigheid en met inachtneming van de procedures vervat in de douanewetgeving die in elke verdragsluitende partij van kracht is, het volgende vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke heffingen of belastingen, uitgezonderd heffingen in verband met verleende diensten:
  - a. Boordproviand aan boord genomen op het grondgebied van een verdragsluitende partij, binnen de grenzen die door de bevoegde autoriteiten van deze verdragsluitende partij zijn vastgesteld, en bestemd voor gebruik aan boord van uitgaande luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten;
  - b. Reserveonderdelen (waaronder motoren) en normale uitrustingsstukken die het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen worden binnengebracht voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten;
  - c. Brandstoffen, smeermiddelen en overige technische voorraden bestemd ter bevoorrading van uitgaande luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten, zelfs wanneer deze voorraden worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen;
  - d. Documentatie van de luchtvaartmaatschappij (zoals vliegbiljetten en vrachtbrieven) en reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) gratis wordt verspreid waarop het embleem van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij voorkomt, die op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij worden binnengebracht.Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een verdragsluitende partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.
3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, boordproviand alsmede voorraden brandstof, smeermiddelen en andere technische verbruiksvoorraden aan boord van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van beide verdragsluitende partijen kunnen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van

die verdragsluitende partij, die kunnen verlangen dat deze onder hun toezicht worden geplaatst, totdat ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de geldende douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Passagiers, bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen, behalve met betrekking tot beveiligingsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij. In dit verband zijn bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer vrijgesteld, op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving, van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke belastingen of heffingen.

5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar in situaties waarin een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij regelingen is aangegaan met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde ontheffingen geniet van de andere verdragsluitende partij, voor het op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.

6. Niets in dit verdrag belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie heffingen, rechten of toeslagen te heffen over brandstof geleverd op het grondgebied van het Europese deel van Nederland voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Mexicaanse Staten dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en een ander punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

## Artikel 10

### *Gebruikersheffingen*

1. De partijen leven de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie-beginselen inzake gebruikersheffingen na.

2. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappij(en) van een verdragsluitende partij kunnen worden opgelegd door en eventueel onder toezicht van de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere verdragsluitende partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet onredelijk discriminatoir te zijn en in redelijkheid en billijkheid te worden opgelegd aan de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende voorzieningen en diensten op het gebied van luchthaven, luchthavenmilieu, luchtvaart en beveiliging van de luchtvaart op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen omvatten, na afschrijving. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

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

5. Geen van de verdragsluitende partijen wordt geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij: i. zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere verdragsluitende partij binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen te treffen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

## Artikel 11

### *Dubbele belasting*

Inkomsten, voordelen en winsten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden verkregen uit het verlenen van internationale luchtdiensten, worden belast in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag tussen de Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk der Nederlanden tot het vermijden van



dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen, ondertekend te 's-Gravenhage op 27 september 1993 en het Protocol tot wijziging daarbij, ondertekend te Mexico-Stad op 11 december 2008. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 19 (Regeling van geschillen) wordt elk geschil dat zich kan voordoen tussen de verdragsluitende partijen met betrekking tot belastingzaken uitsluitend geregeld uit hoofde van de bepalingen van het bovengenoemde verdrag tot het vermijden van dubbele belasting.

## Artikel 12

### *Overmaking van gelden*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtdiensten, en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. Deze overmakingen geschieden in elke vrij te gebruiken valuta tegen de wisselkoers die van toepassing is op het tijdstip waarop deze opbrengsten voor inwisseling en overmaking worden aangeboden, en kunnen onderworpen worden aan heffingen gebaseerd op de kosten van de verleende diensten.

## HOOFDSTUK V

### BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

## Artikel 13

### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij nageleefd zodra een luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat een luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.

2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten, of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine, worden nageleefd door of ten behoeve van bemanningen of passagiers en/of vracht en post, vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, zodra deze op het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij binnenkomen en totdat deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij hebben verlaten.

3. Geen van de verdragsluitende partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

4. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

## Artikel 14

### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene verdragsluitende partij zijn uitgereikt of op basis van wederkerigheid zijn afgegeven – in het geval van het Europese deel van Nederland mede in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de Europese Unie – en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de vereisten voor de uitreiking of voor de afgifte op basis van wederkerigheid van deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of in de toekomst mogelijk vast te stellen minimumeisen.

2. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere verdragsluitende partij verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

## Artikel 15

### *Veiligheid*

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen of binnen een overeen te komen langere termijn passende maatregelen te nemen is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.

3. Niettegenstaande de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

- a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
  - b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en vastgelegd,
- staat het de verdragsluitende partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke de bewijzen of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde verdragsluitende partij concludeert, naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

8. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) worden voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en andere diensten die nodig zijn voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

*Beveiliging van de luchtvaart*

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaken van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de verdragsluitende 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 Aanvullend Protocol daarbij tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, 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 inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waarbij de verdragsluitende partijen partij worden.
2. De verdragsluitende partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.
3. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de normen voor de beveiliging van de luchtvaart en, voor zover deze door hen worden toegepast, de aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. De verdragsluitende partijen verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. De verwijzing in dit lid naar de normen voor de beveiliging van de luchtvaart heeft mede betrekking op afwijkingen waarvan de desbetreffende verdragsluitende partij kennisgeving heeft gedaan.
4. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen, voor het controleren van passagiers en hun handbagage en dat er voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan of laden passende controles worden uitgevoerd op de bemanning, de vracht (met inbegrip van ruimbagage) en de boordproviand en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging worden aangepast.
5. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan worden verlangd dat deze de in het derde lid bedoelde bepalingen voor de beveiliging van de luchtvaart in acht neemt (nemen) die door de andere verdragsluitende partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij. Elke verdragsluitende partij neemt tevens een verzoek van de andere verdragsluitende partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
6. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of zich dreigt voor te doen, verlenen de verdragsluitende partijen elkaar bijstand door de communicatie en andere passende maatregelen te vergemakkelijken om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk gevaar voor mensenlevens aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.
7. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen van dit artikel, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om onverwijld overleg met de andere verdragsluitende partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek. Dit overleg dient gericht te zijn op het bereiken van overeenstemming over maatregelen die geschikt zijn voor het wegnemen van directere redenen tot zorg en het in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie-beveiligingsnormen nemen van de nodige maatregelen voor het creëren van een toereikende veiligheidssituatie.
8. Elke verdragsluitende partij neemt de maatregelen die zij mogelijk acht om te waarborgen dat een luchtvaartuig dat getroffen wordt door een gedraging van het wederrechtelijk in zijn macht brengen of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging dat op haar grondgebied geland is aan de grond wordt gehou-

den, tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht mensenlevens te beschermen. Waar mogelijk worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

## HOOFDSTUK VI

### PROCEDURELE BEPALINGEN

#### Artikel 17

##### *Dienstregeling*

Geen van de verdragsluitende partijen eist dat tabellen, programma's voor vluchten of exploitatieplannen door luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in artikel 8, tweede lid (Eerlijke concurrentie) van dit Verdrag, of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in de Bijlage bij dit Verdrag. Wanneer een verdragsluitende partij indiening vereist ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor een aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij tot een minimum.

#### Artikel 18

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg plegen teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.
2. Elke verdragsluitende partij kan om overleg verzoeken teneinde dit Verdrag en/of de Bijlage daarbij te wijzigen. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere verdragsluitende partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.
3. Wijzigingen van dit Verdrag worden door de verdragsluitende partijen overeengekomen en geschieden bij diplomatieke notawisseling. Dergelijke wijzigingen treden in werking in overeenstemming met de bepalingen van het eerste lid van artikel 24 (Inwerkingtreding) van het Verdrag.
4. Niettegenstaande de bepalingen van het derde lid van dit artikel worden wijzigingen van de routetabel in de Bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling bevestigd, en worden van kracht op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan de Bijlage.

#### Artikel 19

##### *Regeling van geschillen*

1. Indien er tussen de verdragsluitende partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de verdragsluitende partijen dit te regelen door middel van bilaterale onderhandelingen.
2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kan het geschil op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de verdragsluitende partijen. Elk van de verdragsluitende partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht; over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van de verdragsluitende partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.
3. De verdragsluitende partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

HOOFDSTUK VI  
SLOTBEPALINGEN

Artikel 20

*Duur en beëindiging*

1. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.
2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

*Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22

*Toepasselijkheid van multilaterale verdragen*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.
2. Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst of multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de relevante bepalingen van dat verdrag of die overeenkomst voorrang boven de relevante bepalingen van dit Verdrag.
3. De verdragsluitende partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor het Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van het Verdrag overeen te komen.

Artikel 23

*Toepasselijkheid van het Verdrag*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag van toepassing op het Caribische deel van Nederland en het Europese deel van Nederland.

Artikel 24

*Inwerkingtreding*

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste mededeling waarin beide verdragsluitende partijen elkaar er door middel van een diplomatieke notawisseling van in kennis hebben gesteld dat zij aan de constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van dit Verdrag hebben voldaan.
2. Bij inwerkingtreding vervangt dit Verdrag, in de relatie tussen de Verenigde Mexicaanse Staten en het Koninkrijk der Nederlanden, met betrekking tot het Europese deel van Nederland en het Caribische deel van Nederland, 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 in 's-Gravenhage op 24 april 2018, in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

CORA VAN NIEUWENHUIZEN-WIJBENGA  
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Voor de Verenigde Mexicaanse Staten,

EDGAR ELÍAS AZAR  
Ambassadeur van Mexico in het Koninkrijk der Nederlanden

---

**Bijlage:**

**Routetabel**

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:

Punten in het Koninkrijk der Nederlanden	Tussensliggende punten	Punten in de Verenigde Mexicaanse Staten	Verder gelegen punten
--	------------------------	--	-----------------------

2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Verenigde Mexicaanse Staten:

Punten in de Verenigde Mexicaanse Staten	Tussensliggende punten	Punten in het Koninkrijk der Nederlanden	Verder gelegen punten
--	------------------------	--	-----------------------

Noot:

Elke luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

- vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- een of alle diensten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij beëindigen;
- verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- in elke combinatie en elke volgorde een of meer punten aandoen op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
- landingen op een of alle punten overslaan;
- verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt zonder stop-overrechten;
- tussenlandingen verrichten op punten buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

---

**Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos y los Estados Unidos Mexicanos**

El Reino de los Países Bajos

y

los Estados Unidos Mexicanos,

referidos en adelante como las «Partes Contratantes»;

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional;

Deseando celebrar un Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y los Estados Unidos Mexicanos sobre Servicios Aéreos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO 1  
INTRODUCCIÓN

Artículo 1

*Definiciones*

1. Para los propósitos de este Acuerdo:
  - a) el término «Autoridades Aeronáuticas» significa, para los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil; para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Gestión de Agua; o, en cualquier caso, toda persona o entidad autorizada para desempeñar cualquiera de las funciones ejercidas actualmente por dichas Autoridades;
  - b) los términos «Servicios Convenidos» y «Ruta Especificada» significan el Servicio Aéreo Internacional, en virtud del presente Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo, respectivamente;
  - c) el término «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, su Anexo, y cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo;
  - d) los términos «Servicio Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional» y «Línea Aérea» tendrán el significado que les asigna el Artículo 96 del Convenio;
  - e) el término «Cambio de Aeronave» significa la operación de uno de los Servicios Convenidos por una Línea Aérea Designada, de tal manera que uno o más sectores de la Ruta Especificada sean operados con diferentes aeronaves;
  - f) el término «el Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye todos los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda a los Anexos o al Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;
  - g) el término «Línea Aérea Designada» significa la Línea Aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
  - h) el término «Provisiones» significa los productos de fácil consumo, para uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo alimentos, bebidas, tabaco y productos destinados a la venta o al consumo de los pasajeros durante el vuelo en dicha aeronave;
  - i) el término «Tarifa» significa cualquier cantidad, excluyendo los impuestos gubernamentales cobrados o a ser cobrados por la Línea Aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por la transportación de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo correo) en el transporte aéreo, incluyendo:
    - i) las condiciones que regulan la disponibilidad y aplicabilidad de una Tarifa; y
    - ii) los cargos y las condiciones para cualquier servicio auxiliar a dicho transporte que sean ofrecidos por la Línea Aérea;
  - j) el término «Territorio» en relación con cualquiera de las Partes Contratantes, son las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a las mismas bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de la Parte Contratante;
  - k) el término «Derechos Impuestos al Usuario» significa un derecho impuesto a las Líneas Aéreas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y servicios conexos;
  - l) el término «Capacidad» significa la combinación de frecuencias por semana y (la configuración de) el tipo de aeronave utilizada en la ruta que se ofrece al público por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s);
  - m) el término «Estado Miembro de la UE» significa un Estado que en la actualidad o en el futuro sea una parte contratante del Tratado de la Unión Europea y del Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea;
  - n) el término «parte caribeña de los Países Bajos» significa las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba;
  - o) el término «parte europea de los Países Bajos» significa la parte del Territorio del Reino de los Países Bajos que está situada geográficamente en Europa;
  - p) el término «Línea Aérea en la parte europea de los Países Bajos» significa una línea aérea europea establecida en la parte europea de los Países Bajos;
  - q) el término «Línea Aérea en la parte caribeña de los Países Bajos» significa una línea aérea establecida en la parte caribeña de los Países Bajos;
  - r) el término «Residentes de la parte caribeña de los Países Bajos» significa los residentes con nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.
2. La legislación aplicable para la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

## CAPÍTULO II

### OBJETIVOS

#### Artículo 2

##### *Otorgamiento de Derechos*

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, salvo que se especifique de otra manera en el Anexo, los siguientes derechos para la operación del Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante:

- a) el derecho de sobrevolar sobre su Territorio, sin aterrizar en este;
- b) el derecho de hacer escalas en su Territorio para fines no comerciales; y
- c) mientras se encuentre operando un Servicio Convenido en una Ruta Especificada, el derecho de hacer escalas en su Territorio para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación.

2. Nada de lo establecido en el párrafo 1 del presente Artículo se interpretará en el sentido de otorgar a la(s) Línea(s) Aérea(s) de una Parte Contratante el derecho de participar en el transporte aéreo entre puntos en el Territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

#### Artículo 3

##### *Designación y Autorización*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes tendrá el derecho de designar, mediante notificación escrita dirigida a la otra Parte Contratante, a través de los canales diplomáticos, cualquier Línea Aérea para operar los Servicios Aéreos Internacionales en las Rutas Especificadas en el Anexo y de sustituir por alguna otra Línea Aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha notificación, cada Parte Contratante otorgará a la(s) Línea(s) Aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, sin demora y con sujeción a las disposiciones de este Artículo, la autorización de operación correspondiente, siempre que:

- a) en el caso de una Línea Aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
    - i) la Línea Aérea se encuentre establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos conforme a los Tratados de la Unión Europea y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con las leyes de la Unión Europea; y
    - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de la expedición de del Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva se encuentre claramente identificada en la designación; y
    - iii) la Línea Aérea sea propiedad, directa o a través de participación mayoritaria y se encuentre efectivamente controlada por Estados Miembros de la UE o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de tales Estados;
  - b) en el caso de una Línea Aérea de la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
    - i) la Línea Aérea se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación pertinente de la parte caribeña de los Países Bajos; y
    - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por los Países Bajos; y
    - iii) la Línea Aérea sea propiedad, directa o a través de participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
  - c) en el caso de una Línea Aérea que haya sido designada por los Estados Unidos Mexicanos:
    - i) la Línea Aérea se encuentre establecida en el Territorio de los Estados Unidos Mexicanos y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con las leyes aplicables de los Estados Unidos Mexicanos; y
    - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por los Estados Unidos Mexicanos; y
    - iii) la Línea Aérea sea propiedad, directa o mediante participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por los Estados Unidos Mexicanos y/o por los nacionales de los Estados Unidos Mexicanos;
- y que:
- d) el Gobierno que designa la Línea Aérea mantenga y administre las normas establecidas en el Artículo 15 (Seguridad Operacional) y Artículo 16 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo; y
  - e) la Línea Aérea Designada esté cualificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos que normalmente se aplican a las operaciones de Servicio Aéreo Internacional por la Parte Contratante que reciba la(s) solicitud(es).



3. Recibida la autorización de operación a que se refiere el párrafo 2 del presente Artículo, la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) podrá(n) iniciar, en cualquier momento, la operación de los Servicios Convenidos, total o parcialmente, siempre que cumpla(n) con las disposiciones del presente Acuerdo.

#### Artículo 4

##### *Revocación y Suspensión de la Autorización*

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de retener, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de una Línea Aérea Designada por la otra Parte Contratante, si:

- a) en el caso de una Línea Aérea en la parte europea de los Países Bajos sea designada por el Reino de los Países Bajos:
  - i) la Línea Aérea no esté establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos, conforme a los Tratados de la Unión Europea o no cuenta con una licencia de operación válida de conformidad con la ley de la Unión Europea; o
  - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no sea ejercido o no mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo o la Autoridad Aeronáutica respectiva no se encuentre claramente identificada en la designación; o
  - iii) la Línea Aérea no es propiedad, directa o a través de participación mayoritaria, y se encuentra efectivamente controlada por Estados Miembros de la UE o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por los nacionales de tales Estados;
- b) en el caso de una Línea Aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
  - i) la Línea Aérea no se encuentra establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no cuenta con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación correspondiente para la parte caribeña de los Países Bajos; o
  - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no sea ejercido o no mantenido por los Países Bajos; o
  - iii) la Línea Aérea no es propiedad, directa o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
- c) en el caso de una Línea Aérea que haya sido designada por los Estados Unidos Mexicanos:
  - i) la Línea Aérea no esté establecida en el Territorio de los Estados Unidos Mexicanos y no cuenta con licencia de operación válida de conformidad con las leyes aplicables de los Estados Unidos Mexicanos; o
  - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no es ejercido o no mantenido por los Estados Unidos Mexicanos; o
  - iii) la Línea Aérea no es propiedad, directa o mediante participación mayoritaria, y está efectivamente controlada por los Estados Unidos Mexicanos y/o por nacionales de los Estados Unidos Mexicanos;
- d) cuando la Línea Aérea no cumpla con las leyes y reglamentos referidos en el Artículo 13 (Aplicación de Leyes, Reglamentos y Procedimientos) del presente Acuerdo; o
- e) cuando la otra Parte Contratante no mantenga ni administre las normas establecidas en el Artículo 15 (Seguridad Operacional) del presente Acuerdo; o
- f) cuando dicha Línea Aérea no cumpla con los requisitos para calificar ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que otorgan la autorización bajo las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales por tales Autoridades de conformidad con el Convenio; o
- g) cuando la Línea Aérea de alguna manera no opere, de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. A no ser que la acción inmediata sea esencial para evitar mayores incumplimientos de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo, los derechos establecidos por este Artículo serán ejercidos únicamente después de consultar a la otra Parte Contratante. Salvo acuerdo en contrario entre las Partes Contratantes, tales consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes Contratantes de retener, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación de una(s) Línea(s) Aérea(s) de la otra Parte Contratante, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

CAPÍTULO III  
DISPOSICIONES COMERCIALES

Artículo 5

*Tarifas*

1. Cada Parte Contratante permitirá que las Tarifas para los Servicios Aéreos a ser establecidas por cada Línea Aérea Designada se basen en consideraciones comerciales en el mercado, incluyendo el costo de operación, las características del servicio, los intereses de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones del mercado. Ninguna de las Partes Contratantes requerirá a sus Líneas Aéreas Designadas consultar a otras Líneas Aéreas acerca de las Tarifas que estas cobran o pretenden cobrar por los servicios cubiertos por estos arreglos.

2. Cada Parte Contratante podrá, de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales, requerir la notificación o presentación ante sus Autoridades Aeronáuticas de las Tarifas a ser cobradas hacia o desde su Territorio por las Líneas Aéreas de la otra Parte Contratante. La notificación o presentación por las Líneas Aéreas de ambas Partes Contratantes podrá ser requerida con no más de treinta (30) días de anticipación a la fecha propuesta para su implementación. En casos individuales, la notificación o presentación se podrá permitir en un plazo menor al normalmente requerido. Ninguna de las Partes Contratantes requerirá la notificación o presentación por las Líneas Aéreas de la otra Parte Contratante de las Tarifas cobradas por los fletadores al público, salvo que pueda ser requerido sobre una base no discriminatoria para propósitos de información.

3. Sin perjuicio de las leyes de competencia y protección al consumidor aplicables y prevalecientes en el Territorio de cada Parte Contratante, ninguna Parte Contratante adoptará medidas unilaterales para prevenir la implementación o la continuación de una Tarifa cobrada o a ser cobrada por una Línea Aérea Designada de la otra Parte Contratante en relación con los Servicios Aéreos Internacionales previstos en este Acuerdo. La intervención de las Partes Contratantes, tal como se describe en el párrafo 4 de este Artículo, se limitará a:

- a) prevención de Tarifas o prácticas discriminatorias irrazonables;
- b) protección a los consumidores de Tarifas que sean irrazonablemente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante;
- c) protección a Líneas Aéreas de Tarifas que sean artificialmente bajas debido a una subvención o apoyo directo o indirecto;
- d) protección a Líneas Aéreas de Tarifas que sean artificialmente bajas, donde haya evidencia de que existe la intención de eliminar la competencia.

4. Sin perjuicio de las disposiciones en el párrafo 3 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán expresar su desacuerdo sobre una Tarifa presentada por una de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte Contratante, cuando dichas Autoridades Aeronáuticas encuentren que una Tarifa que pretenden cobrar tal(es) Línea(s) Aérea(s) cae dentro de las categorías establecidas en los incisos a), b), c) o d) del párrafo (3) de este Artículo. En tal caso, la Autoridad Aeronáutica involucrada (i) enviará su notificación de desacuerdo a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la Línea Aérea involucrada, lo antes posible y, en cualquier caso, en un plazo no superior a treinta días (30) a partir de la fecha de notificación o presentación de la Tarifa en cuestión; y (ii) podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes cooperarán en la obtención de la información necesaria para la resolución razonada del tema. Si un acuerdo es alcanzado respecto a una Tarifa por la cual se ha dado una notificación de desacuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante harán sus mejores esfuerzos para que dicho acuerdo entre en vigor. Si tal acuerdo mutuo no es alcanzado, la Tarifa entrará en vigor o se mantendrá en vigor.

5. Una Tarifa establecida de conformidad con las disposiciones de este Artículo se mantendrá en vigor hasta que se haya establecido una nueva Tarifa. Cualquier Tarifa aprobada sin una fecha de caducidad permanecerá en vigor, si otra tarifa no ha sido presentada o aprobada, hasta su retiro por parte de la Línea Aérea involucrada, o hasta que ambas Partes Contratantes acuerden que dicha Tarifa ya no permanecerá en vigor.

Artículo 6

*Actividades Comerciales*

1. La(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante estará(n) autorizada(s) para:

- a) establecer oficinas en el Territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta del transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios (incluyendo el derecho de vender y emitir cualquier boleto y/o guía aérea, ya sean sus propios boletos y/o guías aéreas o de cualquier otra Línea Aérea), así como otras instalaciones requeridas para el suministro de transporte aéreo;

- b) llevar a cabo directamente y, a su discreción, a través de sus agentes y/o de otra(s) Línea(s) Aérea(s), la venta de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios en el Territorio de la otra Parte Contratante;
- c) vender dicho transporte y servicios auxiliares o complementarios y cualquier persona tendrá la libertad de adquirir dicho transporte o servicios en moneda local y en cualquier moneda de libre uso, siempre que esta última sea aceptada por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s).
2. La(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante sobre entrada, estancia y empleo, estarán autorizadas para traer y mantener en el Territorio de la otra Parte Contratante a su personal gerencial, comercial, operacional y técnico que sea requerido en relación con la prestación de los servicios de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios.
3. Estas necesidades de personal podrán ser, a discreción de la Línea Aérea Designada, atendidas por su propio personal o mediante el uso de servicios de cualquier otra organización, empresa o Línea Aérea que opere en el Territorio de la otra Parte Contratante, autorizada para llevar a cabo tales servicios en el Territorio de dicha Parte Contratante.
4. Cada Línea Aérea Designada tendrá derecho a llevar a cabo sus propios servicios de escala (autoservicios de escala) en el Territorio de la otra Parte Contratante o, a su discreción, seleccionar proveedores entre los diferentes competidores que prestan servicios de escala, total o parcialmente. Este derecho solo estará sujeto a las restricciones justificadas por limitaciones específicas de disponibilidad de espacio o capacidad. Cada Línea Aérea Designada será tratada sobre una base no discriminatoria, en cuanto a su acceso a los autoservicios de escala y servicios de escala proporcionados por un proveedor o proveedores. Las actividades de servicios de escala se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes, incluyendo, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, las leyes de la Unión Europea.
5. Al operar u ofrecer los Servicios Aéreos en las Rutas Especificadas, cada Línea Aérea Designada de una Parte Contratante podrá celebrar arreglos comerciales y/o de cooperación comercial conforme a las siguientes condiciones:
- a) los arreglos comerciales y/o de cooperación comercial pueden incluir, pero no estarán limitados a arreglos de bloqueo de espacios y de código compartido, con:
- i) la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la misma Parte Contratante;
  - ii) la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, incluyendo el código compartido doméstico;
  - iii) la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de un tercer país;
- b) la(s) Línea(s) Aérea(s) operadora(s) involucradas en los arreglos de cooperación comercial mantendrán los derechos de tráfico subyacentes, incluyendo los derechos de ruta y las autorizaciones de Capacidad y cumplirán con los requisitos que normalmente se aplican a este tipo de arreglos;
- c) todas las Líneas Aéreas comercializadoras involucradas en los arreglos de cooperación mantendrán los derechos de ruta subyacentes y cumplirán con los requisitos normalmente aplicados a este tipo de arreglos;
- d) la capacidad total operada por los Servicios Aéreos desarrollados bajo dichos arreglos solo se atribuirá a los derechos de Capacidad de la Parte Contratante que designe a la(s) Línea(s) Aérea(s) operadora(s). La Capacidad ofrecida por la(s) Línea(s) Aérea(s) comercializadora(s) en dichos servicios, no se atribuirá a los derechos de Capacidad de la Parte Contratante que designe la Línea Aérea;
- e) al llevar a cabo la venta de Servicios Aéreos conforme a tales arreglos, la Línea Aérea involucrada o su agente deberán aclarar al comprador, en el punto de venta, cuál será la Línea Aérea que opera en cada sector del Servicio Aéreo y las Línea(s) Aérea(s) con las que el comprador está estableciendo una relación contractual;
- f) estas disposiciones serán aplicables a los Servicios Aéreos de pasajeros, combinados y exclusivos de carga.
6. Las actividades mencionadas en el presente Artículo se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos en vigor de dicha Parte Contratante. En el caso de la parte europea de los Países Bajos esto incluye la ley aplicable de la Unión Europea.

## Artículo 7

### *Cambio de Aeronave*

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas Especificadas, una Línea Aérea Designada podrá operar Servicio Aéreo Internacional sin limitación alguna en cuanto a cambio en cualquier punto en la Ruta Especificada, del tipo o número de aeronave operada, siempre que en la dirección de salida del transporte más allá de ese punto sea una continuación del transporte aéreo desde el Territorio de la Parte Contratante que haya designado a la Línea Aérea y, en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte Contratante que haya designado la Línea Aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

2. Para efectos de las operaciones de Cambio de Aeronave, una Línea Aérea Designada podrá utilizar su propio equipo y, sujeto a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y podrá operar bajo arreglos comerciales y/o de cooperación comercial con otras Líneas Aéreas.
3. Una Línea Aérea Designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones con Cambio de Aeronave.
4. Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 de este Artículo estarán sujetas a la previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

#### Artículo 8

##### *Competencia Leal*

1. Cada Parte Contratante permitirá una oportunidad justa y equitativa para cada Línea Aérea Designada para competir en la prestación del Servicio Aéreo Internacional regulado por el presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten negativamente la posición competitiva de una Línea Aérea Designada de la otra Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante permitirá a cada Línea Aérea Designada determinar la frecuencia y Capacidad del Servicio Aéreo Internacional que ofrece, sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado. En concordancia con este derecho, ninguna Parte Contratante limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni el tipo de aeronave(s) utilizada(s) por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
4. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá a la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la Capacidad, la frecuencia o el tráfico que sean incompatibles con los fines del presente Acuerdo.

#### CAPÍTULO IV

##### DISPOSICIONES FINANCIERAS

#### Artículo 9

##### *Derechos y Gravámenes Aduaneros*

1. Las aeronaves que operen Servicios Aéreos Internacionales por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros o combustibles y lubricantes, otros suministros técnicos consumibles y Provisiones transportadas a bordo de tales aeronaves, estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad y de conformidad con las leyes aplicables, de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o cargos similares, a su llegada al Territorio de la otra Parte Contratante, a condición de que tales equipos, suministros y Provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o utilizados en la parte del viaje realizado sobre ese Territorio.
2. Asimismo, quedarán exentos, sobre la base de reciprocidad, siguiendo los procedimientos establecidos en la legislación aduanera vigente de cada Parte Contratante, de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o gravámenes similares, con excepción de los gravámenes correspondientes al servicio realizado:
  - a) las Provisiones llevadas a bordo en el Territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de esa Parte Contratante, y para su uso a bordo de las aeronaves de salida, encargadas del Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante;
  - b) las piezas de repuesto (incluidos motores) y el equipo regular introducidos en el Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en el Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante;
  - c) los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos destinados al abastecimiento de las aeronaves de salida, que operen el Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en la parte del viaje que sobrevuele el Territorio de la Parte Contratante en la que sean llevados a bordo;

d) la documentación de la Línea Aérea (tales como boletos y guías aéreas de las Líneas Aéreas), así como material publicitario, distribuidos gratuitamente por dicha(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s), que porte la insignia de una Línea Aérea Designada de una Parte Contratante introducida en el Territorio de la otra Parte Contratante.

Se puede solicitar que todos los materiales antes mencionados permanezcan bajo supervisión y control aduanero. Las disposiciones de este párrafo no pueden interpretarse de tal manera que una Parte Contratante pueda estar sujeta a la obligación de devolver los derechos de aduana que ya hayan sido aplicados a los elementos antes mencionados.

3. El equipo regular, piezas de repuesto y Provisiones, así como el material y los suministros de combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos consumibles retenidos a bordo de la aeronave de la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, pueden ser desembarcados en el Territorio de la otra Parte Contratante solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante, quienes pueden requerir que estos materiales sean puestos bajo su supervisión o control hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otro modo, de conformidad con la legislación aduanera vigente de la Parte Contratante.

4. Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo a través del Territorio de una Parte Contratante, sin abandonar el área del aeropuerto reservada para tal fin, sólo podrán ser objeto de un control simplificado, salvo en los casos de medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea. En este sentido, el equipaje, carga y correo en tránsito directo estarán exentos, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con las leyes aplicables, de todos los derechos aduaneros, derechos de inspección y otros derechos o gravámenes similares.

5. Las exenciones previstas en el presente Artículo también se concederán en situaciones en donde una Línea Aérea Designada de cualquiera de las Partes Contratantes haya celebrado arreglos con otra Línea Aérea, que goce de las mismas exenciones de la otra Parte Contratante, para el préstamo o transferencia en el Territorio de la otra Parte Contratante, de los Artículos especificados en los párrafos 1, 2 y 3 de este Artículo.

6. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá al Reino de los Países Bajos imponer, sobre una base no discriminatoria, contribuciones, tasas, derechos o cargos al combustible suministrado en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos para su uso en una aeronave de una Línea Aérea Designada de los Estados Unidos Mexicanos, que opere entre un punto en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos y otro punto en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos o en el Territorio de otro Estado Miembro de la UE.

## Artículo 10

### *Derechos Impuestos a los Usuarios*

1. Las Partes observarán los principios de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre Derechos Impuestos a los Usuarios.

2. Los Derechos Impuestos a los Usuarios que puedan ser gravados y/o controlados por las autoridades u organismos de recaudación competentes de cada Parte Contratante sobre la(s) Línea(s) Aérea(s) de la otra Parte Contratante serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y equitativos en su aplicación entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, esos Derechos Impuestos a los Usuarios deberán ser aplicados a las Líneas Aéreas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que las condiciones más favorables disponibles para cualquier otra Línea Aérea en el momento en que los derechos sean impuestos.

3. Los Derechos Impuestos a los Usuarios que se apliquen a la(s) Línea(s) Aérea(s) de la otra Parte Contratante pueden reflejar, pero no excederán, el costo total aplicado por las autoridades u organismos de recaudación competentes, por el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos costos podrán incluir un rendimiento razonable del activo, después de su depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren derechos se proveerán eficaz y económicamente.

4. Cada Parte Contratante alentará las consultas entre la autoridades u organismos de recaudación competentes en su Territorio y la(s) Línea(s) Aérea(s) que utilicen los servicios e instalaciones y alentará a que intercambien la información que sea necesaria para permitir que se examine minuciosamente la razonabilidad de los derechos de conformidad con los principios de los párrafos 1, 2 y 3 de este Artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades de recaudación competentes a que den aviso a los usuarios, con una anticipación razonable, de cualquier propuesta de modificación a los Derechos Impuestos a los Usuarios, a fin de permitir les expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen las modificaciones.

5. No se considerará que una de las Partes Contratantes ha infringido alguna disposición de este Artículo, a menos que: (i) no haya iniciado una revisión del impuesto o la práctica que sea objeto de queja por la Parte Contratante con cierto tiempo razonable; o (ii) después de dicha revisión no adopte todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que no sea compatible con este Artículo.

#### Artículo 11

##### *Doble Imposición*

Los ingresos, utilidades y ganancias obtenidos por las Líneas Aéreas Designadas, derivados de la prestación de Servicios Aéreos Internacionales, estarán gravados de conformidad con las disposiciones del Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en Materia de Impuestos sobre la Renta, firmado en La Haya, el 27 de septiembre de 1993 y el Protocolo que lo Modifica, firmado en la Ciudad de México el 11 de diciembre de 2008. No obstante, lo dispuesto en el Artículo 19 (Solución de Controversias) del presente Acuerdo, cualquier controversia que pueda derivarse entre las Partes Contratantes relacionada con cuestiones impositivas, será resuelta únicamente de conformidad con lo establecido en el Convenio para Evitar la Doble Imposición antes citado.

#### Artículo 12

##### *Transferencia de Utilidades*

1. La(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir desde el Territorio de venta a su Territorio, los ingresos sobre los gastos devengados en el Territorio de la venta. En dicha transferencia neta estarán incluidos los ingresos por ventas realizadas directamente o a través de agentes, por los Servicios Aéreos y los servicios auxiliares o complementarios, y el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras el depósito se encuentre en espera de la transferencia.

2. Dicha transferencia se efectuará en cualquier moneda de libre uso al tipo de cambio vigente en el momento en que dichos ingresos se presenten para la conversión y transferencia, pudiendo estar sujetas a cargos que estarán basados en los costos por los servicios prestados.

### CAPÍTULO V

#### DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS

#### Artículo 13

##### *Aplicación de leyes, Reglamentos y Procedimientos*

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes, relativos a la entrada o salida de su Territorio de aeronaves destinadas de los Servicios Aéreos Internacionales, o para la operación y navegación de dichas aeronaves, deberán ser cumplidos por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, desde su entrada y hasta su salida de dicho Territorio.

2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes en relación con la inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, la entrada, la inspección, el despacho aduanero y la cuarentena, deberán ser cumplidos por las tripulaciones o pasajeros y/o con respecto de la carga y el correo transportados por aeronaves de la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, desde su entrada y hasta la salida del Territorio de dicha Parte Contratante.

3. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra Línea Aérea sobre la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante en la aplicación de su reglamentación aduanera, de inmigración, de cuarentena y otra similar; o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y servicios de tránsito aéreo e instalaciones conexas bajo su control.

4. Cada Parte Contratante suministrará, a solicitud de la otra Parte Contratante, copias de las leyes, reglamentos y procedimientos pertinentes, a que se refiere el presente Acuerdo.

#### Artículo 14

##### *Reconocimiento de Certificados y Licencias*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, expedidos, o convalidados en reciprocidad, por una Parte Contratante, incluyendo, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, de conformidad con las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y que se encuentren en vigor, deberán ser reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la operación de los Servicios Convenidos en las

Rutas Especificadas, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados y licencias fueron expedidos, o convalidados en reciprocidad, sean iguales o superiores a los requisitos mínimos establecidos, o que puedan ser establecidos en el futuro, por el Convenio.

2. Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer, para vuelos sobre su Territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

## Artículo 15

### *Seguridad Operacional*

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento en relación con las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación, la aeronave o su operación adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los 30 (treinta) días a partir de esa solicitud.

2. Si luego de dichas consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene efectivamente, ni administra las normas de seguridad operacional, ni los requisitos en cualquiera de esas áreas, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante tales hallazgos y los pasos que sean necesarios para cumplir con esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento en la adopción de medidas apropiadas por la otra Parte Contratante, dentro de un plazo de quince (15) días o un plazo mayor que pueda ser acordado, será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación y Suspensión de la Autorización) de este Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por, o en virtud de un contrato de arrendamiento, en nombre de la Línea Aérea o las Líneas Aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el Territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre dentro del Territorio de la otra Parte Contratante, sea objeto de una inspección por representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para revisar la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación y las condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (inspecciones en rampa), siempre que esto no provoque una demora injustificada.

4. Si una inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa dan lugar a:

- a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud del Convenio; o
- b) serias preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento en virtud del Convenio,

la Parte Contratante que efectúe la inspección, para los propósitos del Artículo 33 del Convenio, estará en libertad para concluir que los requisitos bajo los cuales los certificados o las licencias respecto de una aeronave o la tripulación de esa aeronave han sido expedidos o convalidados, o que los requisitos bajo los cuales dicha aeronave es operada no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el supuesto de que el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por la Línea Aérea o las Líneas Aéreas de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo, sea negado por el representante de la Línea Aérea o las Líneas Aéreas, la otra Parte Contratante estará en libertad para inferir que existen serias preocupaciones del tipo referido en el párrafo 4 de este Artículo y emitir las conclusiones referidas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una Línea Aérea o las Líneas Aéreas de la otra Parte Contratante inmediatamente, cuando la primera Parte Contratante concluya que, como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para una inspección en rampa, la celebración de consultas o cualquier otra, la adopción de una medida inmediata es esencial para la seguridad operacional de las Líneas Aéreas.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 2 o 6 de este Artículo, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

8. Cada Parte Contratante procurará que se facilite a las Línea(s) Aérea(s) Designada(s) las instalaciones de comunicación, aeroportuarias y meteorológicas, y otros servicios necesarios para la seguridad de las operaciones de los Servicios Convenidos.

## Artículo 16

### *Seguridad de la Aviación*

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y otros Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Presten Servicios de Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otra convención sobre seguridad de la aviación a la que se vinculen las Partes Contratantes.
2. Las Partes Contratantes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos contra la seguridad de dichas aeronaves, los pasajeros y la tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicados por Ellas, las Prácticas Recomendadas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio. Las Partes Contratantes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores que tienen su principal centro de negocios o residencia permanente en su Territorio, y los operadores de aeropuertos en su Territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia a las normas de seguridad aérea incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante involucrada.
4. Cada Parte Contratante se asegurará de que se adopten medidas efectivas dentro de su Territorio para proteger las aeronaves, inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y llevar a cabo controles adecuados de la tripulación, la carga (incluyendo equipaje de mano) y Provisiones, antes y durante el embarque o estiba, y que dichas medidas sean ajustadas para atender cualquier acrecentamiento de amenaza.
5. Cada Parte Contratante conviene que su(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) deberán observar las normas de seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 3 de este Artículo, exigidas por la otra Parte Contratante a la entrada, salida o estancia en el Territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante, para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.
6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad operacional de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, tan rápido como sea posible y con el mínimo riesgo para la vida, a dicho incidente o amenaza.
7. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar la realización de consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Tales consultas comenzarán dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud. Esas consultas tendrán por objeto alcanzar un acuerdo sobre las medidas adecuadas para eliminar las causas más inmediatas de preocupación y adoptar dentro del marco de las normas de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional, las medidas necesarias para establecer las condiciones apropiadas de seguridad.
8. Cada Parte Contratante adoptará las medidas que resulten factibles para asegurarse de que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que haya aterrizado en su Territorio, sea retenida en tierra a menos que su partida sea necesaria por el deber primordial de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas serán adoptadas sobre la base de consultas mutuas.



CAPÍTULO VI  
DISPOSICIONES SOBRE PROCEDIMIENTOS

Artículo 17

*Horarios*

Ninguna Parte Contratante requerirá la presentación de horarios, programas de vuelos ni de planes operacionales de la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante para su aprobación, salvo que sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del Artículo 8 (Competencia Leal) del presente Acuerdo o conforme pueda ser autorizado específicamente en el Anexo del presente Acuerdo. Si una Parte Contratante exige la presentación con fines de información, deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos de presentación y los procedimientos de los intermediarios del transporte aéreo y la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante.

Artículo 18

*Consultas y Enmiendas*

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse periódicamente, con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas con el fin de enmendar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud por la otra Parte Contratante, salvo acuerdo en contrario. Dichas consultas pueden celebrarse a través de conversaciones o por correspondencia.
3. Cualquier enmienda del presente Acuerdo será acordada por las Partes Contratantes y formalizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tales enmiendas entrarán en vigor de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del Artículo 24 (Entrada en Vigor) del presente Acuerdo.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente Artículo, toda enmienda al Cuadro de Rutas del Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 del presente Artículo no será aplicable en caso que se agreguen derechos de tráfico al Anexo referido.

Artículo 19

*Solución de Controversias*

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán por resolver su controversia mediante negociaciones bilaterales.
2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero a ser acordado por los dos árbitros así elegidos, siempre que el tercer árbitro no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de la nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado de común acuerdo dentro un nuevo plazo de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no se acuerda dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombrar un árbitro o árbitros.
3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier resolución dictada conforme al párrafo 2 del presente Artículo.

CAPÍTULO VII  
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 20

*Duración y Terminación*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante, en cualquier momento, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo.
2. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación para terminar se retire por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

*Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional*

El presente Acuerdo será registrado ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

*Aplicabilidad de los Acuerdos y Convenciones Multilaterales*

1. Las disposiciones del Convenio serán aplicables al presente Acuerdo.
2. Si un acuerdo o convención multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, respecto a cualquier asunto comprendido en este Acuerdo entra en vigor, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo o convención multilateral sustituirán las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.
3. Las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias para el presente Acuerdo por la sustitución mencionada en el párrafo 2 de este Artículo y convenir las modificaciones requeridas al presente Acuerdo.

Artículo 23

*Aplicabilidad del Acuerdo*

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará en la parte caribeña de los Países Bajos y en la parte europea de los Países Bajos.

Artículo 24

*Entrada en Vigor*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha de la última comunicación por la que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, a través de un intercambio de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus requisitos constitucionales necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.
2. A partir de su entrada en vigor, el presente Acuerdo sustituirá, en la relación entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, con respecto a la parte europea y la parte caribeña de los Países Bajos, el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, firmado en la Ciudad de México el 6 de diciembre de 1971.

EN FE DE LO CUAL los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en La Haya, el 24 de abril de 2018, en dos copias originales, en los idiomas neerlandés, español y inglés. En caso de divergencias de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

Por el Reino de los Países Bajos,

CORA VAN NIEUWENHUIZEN-WIJBENGA  
Ministra de Infraestructura y Gestión de Agua

Por los Estados Unidos Mexicanos,

EDGAR ELÍAS AZAR  
Embajador de México en el Reino de los Países Bajos

---

**Anexo:**

**Cuadro de Rutas**

1. Para la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) del Reino de los Países Bajos:

Puntos en el Reino de los Países Bajos	Puntos Intermedios	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos más Allá
--	--------------------	--	-----------------

2. Para la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de los Estados Unidos Mexicanos

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Intermedios	Puntos en el Reino de los Países Bajos	Puntos más Allá
--	--------------------	--	-----------------

Nota:

Cada Línea Aérea podrá en cualquiera o todos los vuelos y a su discreción:

- operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
- terminar cualquiera o todos sus servicios en el Territorio de la otra Parte Contratante;
- combinar diferentes números de vuelos operando la misma aeronave;
- servir un punto o puntos intermedios y más allá en los Territorios de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto sin derechos de parada-estancia;
- hacer parada-estancia en puntos fuera del Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, operar sin limitación de destino o geográfica y sin perder ningún derecho a transportar tráfico de otra forma admisible en virtud de este Acuerdo, a condición de que cualquier servicio inicie o termine en el Territorio de la Parte Contratante que designa a la(s) Línea(s) Aérea(s).

---

**Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the United Mexican States**

The Kingdom of the Netherlands

and

the United Mexican States,

hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in international air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the United Mexican States for Air Services between their respective territories;

Have agreed as follows:

CHAPTER I  
INTRODUCTION

Article 1

*Definitions*

1. For the purpose of this Agreement:
  - a) the term "Aeronautical Authorities" means, for the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transport through the Directorate General for Civil Aviation; for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and Water Management; or, in either case, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
  - b) the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;
  - c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;
  - d) the terms "Air Service", "International Air Service" and "Airline" shall have the meaning assigned to them in Article 96 of the Convention;
  - e) the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
  - f) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;
  - g) the term "Designated Airline" means the Airline has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
  - h) the term "Stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including food, beverages, tobacco and products intended for sale or use of passengers during the flight on such aircraft;
  - i) the term "Tariff" means any amount, excluding governmental levies, charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
    - (i) the conditions governing the availability and applicability of a Tariff; and
    - (ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;
  - j) the term "Territory" in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;
  - k) the term "User Charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
  - l) the term "Capacity" means the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);
  - m) the term "EU Member State" means a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
  - n) the term "Caribbean part of the Netherlands" means the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
  - o) the term "European part of the Netherlands" means the part of the Territory of the Kingdom of the Netherlands that is geographically situated in Europe;
  - p) the term "Airline in the European part of the Netherlands" means an airline that is established in the European part of the Netherlands;
  - q) the term "Airline in the Caribbean part of the Netherlands" means an airline that is established in the Caribbean part of the Netherlands;
  - r) the term "residents of the Caribbean part of the Netherlands" means residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originating from the Caribbean part of the Netherlands.
2. The applicable legislation for the European part of the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.

## CHAPTER II

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

- a) the right to fly across its Territory without landing;
- b) the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and
- c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's Airline(s) to participate in air transportation between points in the Territory of the other Contracting Party (cabotage).

#### Article 3

##### *Designation and Authorization*

1. Either Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, any Airline to operate International Air Services on the Specified Routes in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.

2. Upon receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:

- a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - (i) the Airline is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating license in accordance with European Union law; and
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
  - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
- b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - (i) the Airline is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; and
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands; and
  - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands;
- c) in the case an Airline is designated by the United Mexican States:
  - (i) the Airline is established in the Territory of the United Mexican States and has a valid Operating License in accordance with applicable law of the United Mexican States; and
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the United Mexican States; and
  - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the United Mexican States and/or by nationals of the United Mexican States;

and that:

- d) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) and Article 16 (Aviation Security) of this Agreement; and
- e) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Service by the Contracting Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

## Article 4

### *Revocation and Suspension of Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Contracting Party, when:

- a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - (i) the Airline is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties or does not have a valid operating license in accordance with European Union law; or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
- b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - (i) the Airline is not established in the Caribbean part of the Netherlands and does not have a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Netherlands; or
  - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands;
- c) in the case an Airline is designated by the United Mexican States:
  - (i) the Airline is not established in the Territory of the United Mexican States and does not have a valid Operating License in accordance with applicable law of the United Mexican States; or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the United Mexican States; or
  - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the United Mexican States and/or by nationals of the United Mexican States;
- d) in case the Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 13 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement; or
- e) in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) of this Agreement; or
- f) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention; or
- g) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions as referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.

## CHAPTER III

### COMMERCIAL PROVISIONS

## Article 5

### *Tariffs*

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs for Air Services to be established by each Designated Airline based on commercial considerations in the market place, including the cost of operation, the characteristics of the service, the interests of users, a reasonable profit and other market considerations. Neither Contracting Party shall require their Designated Airlines to consult other Airlines about the Tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.

2. Each Contracting Party may, in accordance with its national laws and regulations, require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of Tariffs to be charged to or from its Territory by Airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the Airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of implementation. In individual cases, notification or filing

may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require notification or filing by Airlines of the other Contracting Party of Tariffs charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Without prejudice to the applicable competition and consumer protection laws prevailing in the Territory of each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the commencement or continuation of a Tariff proposed to be charged or charged by a Designated Airline of the other Contracting Party in connection with the International Air Services provided for under this Agreement. Intervention, as described in paragraph 4 of this Article, by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory Tariffs or practices;
- b) protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of dominant position;
- c) protection of Airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support;
- d) protection of Airlines from Tariffs that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4. Without prejudice to the provisions of paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may express its dissatisfaction on a Tariff submitted by one of the Designated Airlines of the other Contracting Party, where such Aeronautical Authorities find that a Tariff proposed to be charged by such Airline(s) falls within the categories set forth in subparagraphs a), b), c) or d) of paragraph 3 of this Article. In such event, the concerned Aeronautical Authority (i) shall send notification of its dissatisfaction to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, and to the Airline involved, as soon as possible, and in no event later than thirty (30) days after the date of notification or filing of the Tariff in question; and (ii) may request consultations. These consultations shall be held no later than thirty (30) days after receipt of the request. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall cooperate in securing the necessary information for a reasoned resolution of the issue. If an agreement is reached with respect to a Tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, the Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to put that agreement into effect. If such mutual agreement is not reached, the Tariff shall go into effect or continue to be in effect.

5. A Tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new Tariff has been established. Any Tariff approved without an expiry date shall remain in force if no other Tariff has been filed or approved until its withdrawal by the Airline concerned, or until both Contracting Parties agree that such Tariff shall not longer be in effect.

## Article 6

### *Commercial Activities*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:

- a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
- b) in the Territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services;
- c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in local currency and in any freely usable currency, provided that the latter is accepted by the Designated Airline(s).

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation and ancillary or supplemental services.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.

4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling ("self handling") in the Territory of the other Contracting Party, or, at its option, select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. This right shall be subject only to constraints justified by specific constraints of available space or capacity. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the European part of The Netherlands, European Union Law.

5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:
- a) the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space and code-sharing arrangements, with:
    - (i) the Designated Airline(s) of the same Contracting Party;
    - (ii) the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code-share;
    - (iii) the Designated Airline(s) of a third country;
  - b) the operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - c) all marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - d) the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;
  - e) when holding out Air Services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the Air Service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship;
  - f) these provisions shall be applicable to passenger, combination and all cargo Air Services.
6. The activities mentioned in this Article shall be carried out in accordance with the laws and regulations in force of such Contracting Party. In case of the European part of the Netherlands this includes applicable European Union law.

## Article 7

### *Change of Aircraft*

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond that point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.
2. For the purpose of Change of Aircraft operations a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.
3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.
4. The provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article shall be subject to prior approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

## Article 8

### *Fair Competition*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Contracting Party.
3. Each Contracting Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the International Air Services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regulatory of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.



4. Neither Contracting Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purpose of this Agreement.

## CHAPTER IV

### FINANCIAL PROVISIONS

#### Article 9

##### *Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies or fuels and lubricants, other consumable technical supplies and Stores carried on board such aircraft shall be exempt, on the basis of reciprocity and in accordance with applicable law, from all customs duties, inspection fees and other similar duties or charges, on arrival in the Territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and Stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that Territory.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, following the procedures established in the customs legislation in force of each Contracting Party, from all customs duties, inspection fees and other similar duties or charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) Stores taken on board in the Territory of one Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of that Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in International Air Service by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party;
- b) Spare parts (including engines) and regular equipment introduced into the Territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on International Air Service by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party;
- c) Fuels, lubricants and other technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on International Air Service by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken aboard;
- d) Airline documentation (such as Airline tickets and air waybills) as well as publicity material distributed without charge by that Designated Airline(s), which bears insignia of a Designated Airline of one Contracting Party introduced in the Territory of the other Contracting Party.

All items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. The regular equipment, spare parts, Stores as well as the material and supplies of fuels, lubricants and other consumable technical supplies retained on board the aircraft of the Designated Airline(s) of either Contracting Party, may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision or control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs legislation in force of the Contracting Party.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the Territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control, except in respect of security measures against violence and air piracy. In this regard, baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt, on the basis of reciprocity and in accordance with applicable law, from all customs duties, inspection fees and other similar duties or charges.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available in situations where a Designated Airline of either Contracting Party have entered into arrangements with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in the Territory of the European part of the Netherlands for use in an aircraft of a Designated Airline of the United Mexican States that operates between a point in the Territory of the European part of the Netherlands and another point in the Territory of the European part or the Netherlands or in the Territory of another EU Member State.

## Article 10

### *User Charges*

1. Parties will adhere to the International Civil Aviation Organization principles of User Charges.
2. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably appointed among categories of users. In any event, any such Users Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.
3. User Charges imposed on the Airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return of assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
4. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airline(s) using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.
5. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party with a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 11

### *Double Taxation*

Income, profits and gains obtained by the Designated Airlines derived of providing International Air Services, shall be taxed in accordance with the provisions of the Convention between the United Mexican States and the Kingdom of the Netherlands for the Avoidance of Double Taxation and Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income, signed at The Hague on 27 September 1993 and its Amending Protocol, signed at Mexico City on 11 December 2008. Notwithstanding the provisions of Article 19 (Settlement of Disputes) of this Agreement, any dispute that may arise between the Contracting Parties relating to tax matters shall only be settled pursuant to the provisions of the above-mentioned Convention for the Avoidance of Double Taxation.

## Article 12

### *Transfer of Funds*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory the revenues over expenditures earned in the Territory of sale. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of Air Services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
2. Such transfer shall be effected in any freely usable currency at the rate of exchange in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and may be subject to charges that shall be based on the costs of services provided.

CHAPTER V  
REGULATORY PROVISIONS

Article 13

*Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.
4. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 14

*Recognition of Certificates and Licenses*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, in accordance with EU laws and regulations, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specific Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention.
2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

Article 15

*Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or  
b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,  
the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Each Contracting Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and other services necessary for the safe operations of the Agreed Services.

## Article 16

### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligation to protect the safety of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act specifically in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts against the safety of such aircraft, the passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the standards of aviation security and, in so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their main place of business or permanent residence in their Territory, and the operators of airports in their Territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat.

5. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline(s) shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article, required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall provide mutual assistance by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible, commensurate with minimum risk to life, such incident or threat.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request. These consultations will be aimed at reaching an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of concern and at adopting, within the framework of the International Civil Aviation Organization security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

8. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Whenever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

## CHAPTER VI

### PROCEDURAL PROVISIONS

#### Article 17

##### *Timetable*

Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights nor operational plans by Designated Airline(s) of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of Article 8 (Fair Competition) of this Agreement or as may be specifically authorized in the Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires filing for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party.

#### Article 18

##### *Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amending this Agreement and/or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any amendment of this Agreement shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 24 (Entry into Force) of this Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article, any amendment to the Route Schedule in the Annex to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the Annex.

#### Article 19

##### *Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavor to settle their dispute by bilateral negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitra-

tor within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

## CHAPTER VII

### FINAL PROVISIONS

#### Article 20

##### *Duration and Termination*

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 21

##### *Registration with the International Civil Aviation Organization*

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### Article 22

##### *Applicability of Multilateral Agreements and Conventions*

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.

2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.

3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to the Agreement.

#### Article 23

##### *Applicability of the Agreement*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Caribbean part of the Netherlands and the European part of the Netherlands.

#### Article 24

##### *Entry into Force*

1. This Agreement shall enter into force, on the first day of the second month after the date of the last communication whereby both Contracting Parties have notified each other, through an exchange of diplomatic notes, of their compliance with their constitutional requirements necessary for the entry into force of this Agreement.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relation between the United Mexican States and the Kingdom of the Netherlands, in respect of the European part of the Netherlands and the Caribbean part of the Netherlands, the Air Transport Agreement between the Government of the United Mexican States

and the Government of the Kingdom of the Netherlands, signed at Mexico-City on 6 December 1971.

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

DONE in The Hague on 24 April 2018, in two original copies, in the Dutch, Spanish and English languages. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands,*

CORA VAN NIEUWENHUIZEN-WIJBENGA  
Minister of Infrastructure and Water Management

*For the United Mexican States,*

EDGAR ELÍAS AZAR  
Ambassador of Mexico in the Kingdom of the Netherlands

---

**Annex:**

**Route Schedule**

1. For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:

Points in the Kingdom of the Netherlands	Intermediate points	Points in the United Mexican States	Points Beyond
--	---------------------	-------------------------------------	---------------

2. For the Designated Airline(s) of the United Mexican States:

Points in the United Mexican States	Intermediate points	Points in the Kingdom of the Netherlands	Points Beyond
-------------------------------------	---------------------	--	---------------

Note:

Each Airline may on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
  - b) terminate any or all their services in the Territory of the other Contracting Party;
  - c) combine different flights numbers within one aircraft operation;
  - d) serve intermediate and beyond point or points in the Territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
  - e) omit stops at any point or points;
  - f) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point without stop over rights;
  - g) make stop over at points outside the Territory of either Contracting Party,
- operate without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the Contracting Party designating the Airline(s).

---

**D. PARLEMENT**

Het Verdrag, met Bijlage, behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag, met Bijlage, kan worden gebonden.

**G. INWERKINGTREDING**

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 24, eerste lid, van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste mededeling waarin beide verdrag-

sluitende partijen elkaar er door middel van een diplomatieke notawisseling van in kennis hebben gesteld dat zij aan de constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van dit Verdrag hebben voldaan.

Uitgegeven de *veertiende* mei 2018.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

S.A. BLOK