

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2021 Nr. 101

A. TITEL

Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Verenigde Mexicaanse Staten, met Bijlage; Mexico-Stad, 7 juli 2021

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013411 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the United Mexican States

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,
and

the United Mexican States, hereinafter "the 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 regional and international civil aviation;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among Airlines in the marketplace;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective Territories;

Desiring to ensure the highest level of safety and security in International Air Services;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined, the term:

1. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transport, through the Federal Agency of Civil Aviation; in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions at present exercised by said authorities;
2. "Agreed Services" means Air Services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
3. "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
4. "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
5. "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 Parties;

6. "Designated Airline" means an Airline or Airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

7. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo in Air Services including any other mode of transportation in connection therewith charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

8. "Territory" in relation to a Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

9. "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.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of Air Services by the Designated Airlines of the other Party:

- a) the right to fly across its Territory without landing;
- b) the right to make Stops for non-traffic purposes in its Territory; and
- c) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. The Airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 a) and b) of this Article.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the Airline or Airlines of one Party the right to take on board in the Territory of the other Party, passengers, cargo or mail, separately or in combination, carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that other Party.

4. The exercise of fifth freedom traffic rights shall be subject to approval between the Aeronautical Authorities of both Parties and may be agreed upon in an arrangement.

5. The Designated Airlines of each Party shall have seventh freedom traffic rights on all-cargo services.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate, by written notification sent to the other Party through diplomatic channels, one or more Airlines to operate the Agreed Services in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designation.

2. Upon receipt of such a designation, and of applications from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, the other Party shall grant the appropriate authorizations with minimum procedural delay, provided that:

- a) the Designated Airline is under the effective regulatory control of the designating Party;
- b) the Designated Airline has its principal place of business in the Territory of the designating Party;
- c) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; and
- d) the Party designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

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

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an Airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently, in the event that the Designated Airline fails to comply with the provisions of paragraph 2 of Article 3 (Designation and Authorization), and of Article 12 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations between the Aeronautical Authorities in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement.

Article 5

Commercial Activities

1. The Designated Airlines of each Party shall have the right to establish offices in the Territory of the other Party for the promotion and sale of Air Services.

2. Each Party shall permit the Designated Airlines of the other Party to:

- a) bring into and maintain in its Territory employees who perform managerial, commercial, technical, operational and other specialist duties which are required for the provision of Air Services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence and employment; and
- b) use the services and personnel of any other organization, company or Airline operating in its Territory and authorized to provide such services.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations each Party shall:

- a) on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article; and
- b) facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

4. The Designated Airlines shall be permitted to perform their own ground-handling services ("self-handling") in the Territory of the other Party or, at their option, select among competing agents for such services in whole or in part, except where this is demonstrably impractical and also where constrained by relevant safety and security considerations, and, with the exception of self-handling, by the scale of airport operations being too small to sustain competitive providers.

Where such considerations preclude self-handling, ground-handling services shall be available on an equal basis to all Airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

5. The Designated Airlines may engage in the sale of Air Services in the Territory of the other Party directly and, at the Designated Airlines' discretion, through its agents. Designated Airlines shall have the right to sell such Air Services, in local currency or in any freely usable currencies.

6. Each Designated Airline shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Party in local currency. At their discretion, the Designated Airlines of each Party may pay for such expenses in the Territory of the other Party in any freely usable currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the Agreed Services on the specified routes, the Designated Airlines may enter into co-operative marketing arrangements, such as blocked-space, code-sharing, joint ventures or leasing arrangements, with

- a) an Airline or Airlines of either Party; and
- b) an Airline or Airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the Airlines of the other Party and other Airlines on services to, from and via such a third country,

provided that all Designated Airlines in such arrangements (1) hold the appropriate authority and (2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

Article 6

User Charges

1. User Charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airlines of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User Charges shall be assessed on the Designated Airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to other Designated Airlines at the time the charges are assessed.

2. User Charges imposed on the Designated Airlines of the other 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 on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Designated Airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Designated Airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the User Charges in accordance with the principles of paragraph 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in User Charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held in dispute settlement procedures pursuant to Article 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the User Charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable period of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any User Charge or practice that is not consistent with this Article.

Article 7

Fair Competition

1. Each 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 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 the Designated Airlines of the other Party.

3. Each Party shall allow Designated Airlines of the other Party to determine the frequency and capacity of the Agreed Services it offers based on the Airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Party shall impose on the Designated Airline of the other Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the Designated Airline of the other Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Party shall impose on the Designated Airlines of the other Party a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirements with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 8

Pricing

1. Each Party shall allow Prices for Air Services to be established by Designated Airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;
- b) protection of consumers from Prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c) protection of Airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Either Party may, in accordance with its national laws and regulations, require notification of or filing with its Aeronautical Authorities of Prices to be charged to or from its Territory by Airlines of the other Party. Such notification or filing by the Airlines may be required to be made not later than the initial offering of a Price, regardless of the form, electronic or other, in which the Price is offered.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price proposed to be charged or charged by the Designated Airlines of either Party for International Air Services between the Territories of the Parties. If either Party believes that any such Price is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the Price shall go into effect or continue to be in effect.

Article 9

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated on International Air Service by the Designated Airline of one Party, as well as its regular equipment, fuel and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted, on the basis of reciprocity, and according to its national legislation, from all customs duties, inspection fees and other similar charges, not based on the cost of services provided on arrival in the Territory of the other Party, provided such equipment, spare parts (including engines), supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed on board of the aircraft on the part of the journey performed over that Territory.
2. There shall also be exempted, on the basis of reciprocity and according to the national legislation in force of each Party, from all customs duties, inspection fees and other similar charges which are not based on the cost of the services provided on arrival, including:
 - a) fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the Territory of the other Party, by or on behalf of a Designated Airline or taken on board aircraft operated by that Designated Airline, and intended for use on aircraft engaged in an International Air Service, even when such regular equipment and materials are used on the part of the journey performed over the Territory of the other Party;
 - b) spare parts (including engines) and regular equipment introduced into the Territory of the other Party by or on behalf of a Designated Airline or taken on board aircraft operated by the Designated Airline for the maintenance or repair of aircraft used in International Air Service by that Designated Airline of the other Party, and
 - c) Airline documentation such as luggage tags, printed tickets, airway bills, boarding cards, as well as publicity and promotional material distributed without charge, which bears the insignia of a Designated Airline of one Party, intended for use in the Territory of the other Party for the exclusive use by that Designated Airline.
3. The materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under supervision or control of the customs authorities.
4. Regular airborne equipment, as well as spare parts (including engines), fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Party, may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such case, they shall be placed under the supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
5. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the Territory of one Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall only be subject to a simplified control, except for reasons of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempted, on the basis of reciprocity and according to its national legislation, from all customs duties, inspection fees and other similar charges.

Article 10

Elimination of Double Taxation

1. Profits of an enterprise which is a resident of a Party from the operation of an aircraft of a Designated Airline in international traffic shall be taxable only in the Territory of that Party in accordance with its national laws and regulations.
2. The provisions of paragraph 1 shall also apply to profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.
3. This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income enters into effect between the Parties.
4. The taxes to which this Article shall apply are in particular:
 - a) In the United Mexican States:
 - (i) The Federal Income Tax;
 - b) In the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao:
 - (i) The Income Tax,
 - (ii) The Profit Tax.

Article 11

Transfer of Funds

Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of Air Services and associated activities directly linked to Air Services in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be effected in any freely usable currency in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance and in accordance with the respective applicable national laws and regulations.

Article 12

Application of Laws

1. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's Designated Airlines.
2. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its Territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's Designated Airlines.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other Airline over a Designated Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 13

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the Air Services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Each Party may request consultations, in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement, concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the aircraft.
3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 2 of this Article that are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within an agreed time period. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the operations authorization of an Airline or Airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable period of time.
4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or on behalf of a Designated Airline of one Party, on service to or from the Territory of the other Party, may, while within the Territory of the other Party, be the subject of a ramp inspection by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
5. When urgent action is essential to ensure the safety of a Designated Airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of Designated Airlines of the other Party.
6. Any action by one Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 3 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization (ICAO) standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 14

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

3. Each Party shall, in its mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention. They shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft who are established in its Territory and the operators of airports in its Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Each Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the Territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of that Party. When required by an emergency or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time to the expiry of fifteen (15) days.

Article 15

Approval of Schedules

1. The Designated Airlines of each Party shall submit their envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the Agreed Services. The same shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the Designated Airlines of one Party wishes to operate on the Agreed Services outside the approved timetable, that Designated Airline must request prior permission from the Aeronautical Authorities of the other Party. Such requests shall be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 16

Statistics

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide the Aeronautical Authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 17

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations in writing relating to the interpretation, application, implementation, or amendment of, or compliance with this Agreement or its Annex. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

Article 18

Settlement of Disputes

1. The Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, by consultations and negotiation, except those disputes that may arise under Articles 13 (Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. If the Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by consultations and negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 19

Amendment

1. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the 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.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendments to the Annex to this Agreement agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Parties, shall be confirmed in writing 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 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

Article 20

Multilateral Agreements

If a general multilateral air transport agreement enters into force in respect of both Parties, the provisions of such agreement shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement.

Article 21

Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO.

2. This Agreement shall terminate at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by ICAO.

Article 22

Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with ICAO.

Article 23

Territorial Application

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Curaçao only.

Article 24

Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties have notified each other that their respective constitutional procedures for the entry into force of this Agreement have been completed.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relations between the United Mexican States and the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Mexico States, signed at Mexico City on 6 December 1971.

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

DONE at Mexico City, on this seventh day of July of two thousand and twenty-one, in duplicate, in the English, Dutch and Spanish languages, all texts being equally authentic. In case of divergence in the interpretation of this Agreement, the English version shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curacao,

WILFRED THEO MOHR
Ambassador of the Kingdom of the Netherlands in Mexico

For the United Mexican States,

JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL
Minister of Communications and Transport

Annex

Route Schedule

1. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the United Mexican States:

Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Any points in the United Mexican States	Any points	Curaçao	Any points

2. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Curaçao:

Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Curaçao	Any points	Any points in the United Mexican States	Any points

3. While operating an Agreed Service on a specified route, the Designated Airline(s) may on any or all flights and at the option of each Airline:
- operate flights in either or both directions;
 - combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the Territory of the Party designating the Airline;
 - transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes;
 - exercise full third and fourth freedom traffic rights; and
 - pick up and discharge stop-over traffic at any point of the Route Schedule, provided that stop over time does not exceed fifteen (15) days at any point.

Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Verenigde Mexicaanse Staten

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

de Verenigde Mexicaanse Staten, hierna te noemen „de partijen”;

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

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

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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

- wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Verenigde Mexicaanse Staten betreft, het Secretariaat voor Communicatie en Transport, via het Federaal Agentschap voor luchtvaart; wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan luchtdiensten op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

3. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlage daarbij, en alle wijzigingen daarvan;
4. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
5. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
6. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die is of luchtvaartmaatschappijen die zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
7. wordt onder „prijs” verstaan alle prijzen, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, hun agent-schappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, bagage en/of vracht, met inbegrip van elke andere wijze van vervoer in verband daarmee, en de voor de beschikbaarheid van deze prijzen, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
8. heeft „grondgebied” met betrekking tot een partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
9. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
 - c. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
2. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag genieten tevens de rechten die omschreven zijn in het eerste lid, onderdelen a en b, van dit artikel.
3. Geen van de bepalingen van dit Verdrag wordt geacht de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding of beloning passagiers, vracht of post, afzonderlijk of gecombineerd, op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.
4. Het uitoefenen van vijfdevrijheidsverkeersrechten dient te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide partijen en kan in een regeling worden afgesproken.
5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben zevendevrijheidsverkeersrechten ten aanzien van vrachtdiensten.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij langs diplomatieke weg een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten in overeenstemming met dit Verdrag en deze aanwijzing in te trekken of te wijzigen.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent de andere partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
 - a. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft;
 - b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;
 - c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; en
 - d. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast.

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

Artikel 4

Intrekking van vergunningen

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

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

Artikel 5

Commerciële activiteiten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen; en

- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land, mits dit derde land soortgelijke regelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en andere luchtvaartmaatschappijen inzake diensten naar, van en via dit derde land toestaat of daarin toestemt, op voorwaarde dat alle aangewezen luchtvaartmaatschappijen die aan een dergelijke overeenkomst deelnemen 1. de vereiste bevoegdheden hebben en 2. voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn.

Artikel 6

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen worden opgelegd door de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor andere aangewezen luchtvaartmaatschappijen.
2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij mogen overeenkomen met, maar niet hoger zijn dan, de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-, milieu-, luchtvaartnavigatie-, en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.
3. Elke partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de gebruikersheffingen in overeenstemming met de grondbeginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.
4. Geen van de partijen wordt bij procedures ter regeling van geschillen ingevolge artikel 18 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij i. zij nalaat een gebruikersheffing of praktijk waarop de klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om een gebruikersheffing of praktijk die onverenigbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 7

Eerlijke concurrentie

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij nadelig beïnvloeden.
3. Elke partij staat toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de frequentie en capaciteit van de overeengekomen diensten die zij aanbieden, bepalen op basis van de commerciële marktoverwegingen van de luchtvaartmaatschappij. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij derhalve enige andere eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane en andere inspectiediensten van de overheid, techniek of exploitatie uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
4. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding we-

gens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis op ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 8

Prijzen

1. Elke partij staat toe dat aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op basis van commerciële marktoverwegingen prijzen voor luchtdiensten vaststellen. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;
 - b. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
 - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.
2. Elke partij kan, in overeenstemming met haar nationale wetten en voorschriften, verlangen dat in rekening te brengen prijzen voor vluchten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter kennis worden gebracht of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten. Een dergelijke kennisgeving of indiening door de luchtvaartmaatschappijen kan verlangd worden uiterlijk op het tijdstip waarop de prijs wordt aangeboden, ongeacht de vorm waarin de prijs wordt aangeboden, hetzij elektronisch hetzij anderszins.
3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of wordt voorgesteld om te worden berekend door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de partijen. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen vervat in dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij binnen veertien (14) dagen na ontvangst van de indiening in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk veertien (14) dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de prijs van kracht.

Artikel 9

Douanerechten en andere heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede zijn normale uitrustingsstukken, brandstof en smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen (waaronder motoren) en boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevinden, zijn op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de nationale wetgeving vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst op het grondgebied van de andere partij verleende diensten, mits deze uitrustingsstukken, reserveonderdelen (waaronder motoren), voorraden en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt tijdens het gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven dat grondgebied.
2. Tevens zijn op basis van wederkerigheid en in overeenstemming met de nationale wetgeving die in elk van de partijen van kracht is vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst op het grondgebied van de andere partij verleende diensten met inbegrip van:
 - a. brandstof en smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden en boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), binnengebracht op het grondgebied van de andere partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aan boord genomen van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en bestemd voor gebruik in luchtvaartuigen die worden ingezet voor internationale luchtdiensten, zelfs wanneer deze normale uitrustingsstukken en goederen worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van de andere partij;
 - b. reserveonderdelen (waaronder motoren) en normale uitrustingsstukken binnengebracht op het grondgebied van de andere partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aan boord genomen van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en bestemd voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten, en
 - c. documentatie van de luchtvaartmaatschappij zoals bagagelabels, gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven, instapkaarten alsmede reclame- en promotiemateriaal dat gratis wordt verspreid en waarop het embleem van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij voorkomt, bestemd voor gebruik op het grondgebied van de andere partij, uitsluitend voor gebruik door die aangewezen luchtvaartmaatschappij.

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

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

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

Artikel 10

Vermijden van dubbele belasting

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

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

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

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

- a. In de Verenigde Mexicaanse Staten:
 - i. de federale inkomstenbelasting;
- b. In het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao:
 - i. de inkomstenbelasting,
 - ii. de winstbelasting.

Artikel 11

Overmaking van gelden

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

Artikel 12

Toepassing van wetten

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

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

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

Artikel 13

Veiligheid

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, gedaan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot

bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart gedaan te Montreal op 23 september 1971, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart die beide partijen naleven.

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

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

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

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

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

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

Artikel 15

Goedkeuring van schema's

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

2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij wensen te exploiteren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze aangewezen luchtvaart-

maatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken dienen ten minste vijftien (15) dagen voor het exploiteren van dergelijke vluchten te worden ingediend.

Artikel 16

Statistieken

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

Artikel 17

Overleg

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

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen die ontstaan ingevolge de artikelen 13 (Veiligheid) en 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in de eerste plaats door middel van overleg en onderhandelingen te regelen.
2. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen door middel van overleg en onderhandelingen tot een regeling te komen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

Artikel 19

Wijziging

1. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van het eerste lid van artikel 24 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.
2. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, worden wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag die tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen zijn overeengekomen, bij diplomatieke notawisseling bevestigd, en treden deze in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde bijlage.

Artikel 20

Multilaterale verdragen

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

Artikel 21

Beëindiging

1. Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO.
2. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om middernacht buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de ICAO.

Artikel 22

Registratie bij de ICAO

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

Artikel 23

Territoriale toepassing

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

Artikel 24

Inwerkingtreding

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

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

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

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

Voor het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

WILFRED THEO MOHR

Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden in Mexico

Voor de Verenigde Mexicaanse Staten,

JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL

Minister van Communicatie en Transport

Bijlage

Routetabel

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

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

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

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

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

Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao, y los Estados Unidos Mexicanos

El Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao,

y

los Estados Unidos Mexicanos, en adelante «las Partes»;

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 civil regional e internacional;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado;

Deseando celebrar un acuerdo con el propósito de establecer y operar Servicios Aéreos entre sus respectivos Territorios y más allá de éstos;

Deseando garantizar el más alto nivel de seguridad en los Servicios Aéreos Internacionales;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los propósitos del presente Acuerdo, a menos que se defina de otra manera, el término:

1. «Autoridades Aeronáuticas» significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil; y, en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao, el Ministro responsable de la Aviación Civil; o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones que actualmente ejercen dichas autoridades;
2. «Servicios Convenidos» significa los Servicios Aéreos en las rutas especificadas para el transporte de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;
3. «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, su Anexo, y cualquier enmienda a los mismos;
4. «Servicio Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional», «Línea Aérea» y «Escala para fines no comerciales» tendrán el significado que se les atribuye, respectivamente, en el Artículo 96 del Convenio;
5. «Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo aprobado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio conforme a los Artículos 90 y 94, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes;
6. «Línea Aérea Designada» significa una Línea Aérea o Líneas Aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
7. «Precio» significa cualquier tarifa, tasa o cargo para el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga en los Servicios Aéreos, incluyendo cualquier otro modo de transporte relacionado con el mismo cobrado por las Líneas Aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que regulen la disponibilidad de dicha tarifa, tasa o cargo;
8. «Territorio», en relación con una Parte, tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
9. «Carga al Usuario» significa un cargo impuesto a las Líneas Aéreas por el suministro de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos instalaciones y servicios conexos.

Artículo 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para la conducción de los Servicios Aéreos por las Líneas Aéreas designadas de la otra Parte:
 - a) el derecho de sobrevolar a través de su Territorio sin aterrizar en éste;
 - b) el derecho de realizar Escalas con fines no comerciales en su Territorio; y
 - c) los derechos especificados de otra manera en el presente Acuerdo.
2. Las Líneas Aéreas de cada Parte, distintas de aquéllas designadas en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en el párrafo 1, incisos a) y b) del presente Artículo.
3. Nada en el presente Acuerdo se interpretará en el sentido de otorgar a la Línea Aérea o Líneas Aéreas de una Parte, el derecho de embarcar en el Territorio de la otra Parte pasajeros, carga o correo, por separado o en combinación, transportados por remuneración o alquiler y destinados a otro punto en el Territorio de esa otra Parte.
4. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad estará sujeto a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes y podrá convenirse a través de un arreglo.
5. Las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte tendrán derechos de tráfico de séptima libertad en todos los servicios de carga.

Artículo 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar mediante notificación por escrito dirigida a la otra Parte a través de los canales diplomáticos, una o más Líneas Aéreas para operar los Servicios Convenidos de conformidad con el presente Acuerdo, y de cancelar o modificar dicha designación.
2. Una vez recibida dicha designación, y las solicitudes de la Línea Aérea Designada, en el formato y la manera prescritos para las autorizaciones de operación, la otra Parte otorgará las autorizaciones apropiadas con un retraso mínimo de procedimiento, siempre que:
 - a) la Línea Aérea Designada esté bajo el control reglamentario efectivo de la Parte que designa;
 - b) la Línea Aérea Designada tenga su sede principal en el Territorio de la Parte que designa;
 - c) la Línea Aérea Designada esté cualificada para cumplir las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales por la Parte que considere la solicitud o las solicitudes; y
 - d) la Parte que designe a la Línea Aérea mantenga y administre las normas establecidas en el Artículo 13 (Seguridad Operacional) y el Artículo 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.
3. Al recibir la autorización de operación a que se refiere el párrafo 2 del presente Artículo, la Línea Aérea Designada podrá iniciar en cualquier momento la operación de los Servicios Convenidos, parcial o totalmente, siempre que cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 4

Revocación de la Autorización

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de retener las autorizaciones a que se refiere el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una Línea Aérea Designada por la otra Parte, y de revocar, suspender o imponer condiciones sobre dichas autorizaciones, temporal o permanentemente, en caso de que la Línea Aérea Designada no cumpla lo dispuesto en el párrafo 2 del Artículo 3 (Designación y Autorización) y en el Artículo 12 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo.
2. A menos que una acción inmediata sea necesaria para evitar posteriores incumplimientos de las condiciones a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, los derechos establecidos en este Artículo se ejercerán únicamente después de celebrar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas, de conformidad con el Artículo 17 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5

Actividades Comerciales

1. Las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el Territorio de la otra Parte para la promoción y venta de Servicios Aéreos.
2. Cada Parte permitirá a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte:
 - a) traer y mantener en su Territorio a los empleados que desempeñen funciones administrativas, comerciales, técnicas, operacionales y otras tareas especializadas que sean necesarias para la prestación de los Servicios Aéreos, de conformidad con las leyes y los reglamentos del Estado receptor sobre entrada, estancia y empleo; y
 - b) utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, empresa o Línea Aérea que opere en su Territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte:
 - a) otorgará a los representantes y al personal a que se refiere el párrafo 2 del presente Artículo, sobre la base de la reciprocidad y con el mínimo de retraso, las autorizaciones de empleo, visados de visitantes u otros documentos similares necesarios; y
 - b) facilitará y agilizará las solicitudes de autorización de empleo para el personal que ejerza ciertas funciones temporales.
4. Las Líneas Aéreas Designadas estarán autorizadas a prestar sus propios servicios terrestres («autoservicio de escala») en el Territorio de la otra Parte o, a su discreción, seleccionar entre los proveedores competidores para que presten dichos servicios, total o parcialmente, excepto cuando sea demostrablemente impráctico y también cuando esté restringido por consideraciones relevantes de seguridad operacional y seguridad de la aviación y, con excepción del autoservicio de escala, cuando la escala de operaciones aeroportuarias sea demasiado pequeña para sostener a proveedores competitivos. Cuando dichas consideraciones impidan el autoservicio de escala, los servicios terrestres estarán disponibles en igualdad de condiciones para todas las Líneas Aéreas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables al tipo y calidad de los servicios que existirían si el autoservicio de escala fuera posible.
5. Las Líneas Aéreas Designadas podrán participar en la venta de Servicios Aéreos en el Territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la Línea Aérea Designada, a través de sus agentes. Las Líneas Aéreas Designadas tendrán derecho a vender dichos Servicios Aéreos en moneda local o en cualquier moneda de libre uso.
6. Cada Línea Aérea designada estará autorizada a pagar en moneda local los gastos locales en el Territorio de la otra Parte, incluyendo las compras de combustible. A su discreción, las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el Territorio de la otra Parte en cualquiera moneda de libre uso, de conformidad con la regulación de la moneda local.
7. Al operar u ofrecer los Servicios Convenidos en las rutas especificadas, las Líneas Aéreas Designadas podrán celebrar arreglos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, código compartido, operación conjunta o arrendamiento, con:
 - a) una Línea Aérea o Líneas Aéreas de cualquiera de las Partes; y
 - b) una Línea Aérea o Líneas Aéreas de un tercer país, siempre que dicho tercer país autorice o permita acuerdos similares entre las Líneas Aéreas de la otra Parte y otras Líneas Aéreas, en servicios hacia, desde, o a través de dicho tercer país,siempre que todas las Líneas Aéreas Designadas en dichos acuerdos (1) cuenten con los poderes apropiados y (2) cumplan con los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

Artículo 6

Cargos al Usuario

1. Los Cargos al Usuario que puedan ser impuestos por las autoridades u organismos fiscales competentes de cada Parte a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte serán justos, razonables, no discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos Cargos al Usuario se impondrán a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para otras Líneas Aéreas Designadas en el momento en que se impongan.
2. Los Cargos al Usuario impuestos a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte podrán reflejar, pero no excederán, el costo total que representa para las autoridades u organismos fiscales competentes la provisión de las instalaciones y los servicios apropiados de aeropuerto, de medio ambiente aeroportuario, de navega-

ción aérea y de seguridad de la aviación, en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dicho costo total puede incluir un rendimiento razonable de los activos después de la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se cobren dichos cargos deberán suministrarse de manera eficaz y económica.

3. Cada Parte fomentará la celebración de consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su Territorio y las Líneas Aéreas Designadas que utilicen los servicios e instalaciones, y fomentará que las autoridades u organismos fiscales competentes y las Líneas Aéreas Designadas intercambien la información necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los Cargos al Usuario para determinar si son razonables, de conformidad con los principios de los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte fomentará que las autoridades y organismos fiscales competentes proporcionen a los usuarios un aviso con antelación razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los Cargos al Usuario, a fin de permitirles expresar sus puntos de vista, antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de solución de controversias conforme al Artículo 18 (Solución de Controversias) del presente Acuerdo, no se considerará que una de las Partes ha incumplido una disposición de este Artículo, a menos que (1) no haya revisado los Cargos al Usuario o la práctica que sea objeto de una queja presentada por la otra Parte, dentro de un periodo de tiempo razonable; o (2) con posterioridad a dicha revisión, no adopte todas las medidas a su alcance para rectificar cualquier Cargo al Usuario o práctica que sean incompatibles con este Artículo.

Artículo 7

Competencia Leal

1. Cada Parte dará oportunidad justa y equitativa para que cada Línea Aérea Designada compita en la provisión de los Servicios Aéreos Internacionales regidos por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente la posición competitiva de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte.

3. Cada Parte permitirá a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte determinar la frecuencia y capacidad de los Servicios Convenidos que ofrece, sobre la base de consideraciones comerciales de la Línea Aérea en el mercado. Por lo tanto, ninguna de las Partes impondrá a la Línea Aérea Designada de la otra Parte requisito alguno con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico, que pudiera ser incompatible con los propósitos del presente Acuerdo. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio o el tipo o tipos de aeronaves operadas por la Línea Aérea Designada de la otra Parte, excepto cuando así lo exijan los servicios de inspección aduanera y otros servicios gubernamentales de inspección o por razones técnicas u operacionales bajo condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna de las Partes impondrá a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte 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 pudiera resultar incompatible con los propósitos del presente Acuerdo.

Artículo 8

Precios

1. Cada Parte permitirá que los Precios de los Servicios Aéreos sean establecidos por las Líneas Aéreas Designadas de ambas Partes, sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes deberá limitarse a:

- a) la prevención de Precios o prácticas injustificadamente discriminatorios;
- b) la protección a los consumidores de Precios que sean injustificadamente altos o restrictivos, debido al abuso de una posición dominante;
- c) la protección a las Líneas Aéreas de Precios que sean artificialmente bajos debido a un subsidio o al apoyo gubernamental, directo o indirecto.

2. Cualquiera de las Partes podrá, de conformidad con sus leyes y reglamentos, exigir la notificación o la presentación a sus Autoridades Aeronáuticas de los Precios que van a cobrar las Líneas Aéreas de la otra Parte, hacia o desde su Territorio. Dicha notificación o presentación por parte de las Líneas Aéreas podrá requerirse que se efectúe antes de la oferta inicial de un Precio, independientemente del formato, electrónico u otro, en el que se ofrezca el Precio.

3. Ninguna de las Partes adoptará medidas unilaterales para impedir la aplicación inicial o continuación de un Precio cobrado o a ser cobrado por las Líneas Aéreas Designadas de cualquiera de las Partes, por los Servicios Aéreos Internacionales entre los Territorios de las Partes. Si cualquiera de las Partes considera que

dicho Precio es incompatible con lo establecido en el presente Artículo, dicha Parte solicitará consultas y notificará a la otra Parte las razones de su insatisfacción dentro de los catorce (14) días siguientes a la recepción de la solicitud. Dichas consultas se celebrarán a más tardar catorce (14) días después de la recepción de la solicitud. A falta de acuerdo mutuo, el Precio entrará en vigor o continuará vigente.

Artículo 9

Derechos Aduaneros y Otros Cargos

1. Las aeronaves utilizadas en el Servicio Aéreo Internacional por la Línea Aérea Designada de una Parte, así como su equipo regular, combustible y lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluyendo motores) y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de dicha aeronave, estarán exentos, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares, que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a su arribo al Territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo, piezas de repuesto (incluyendo motores), provisiones y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados o sean utilizados o consumidos a bordo de la aeronave en una parte del viaje realizado sobre dicho Territorio.
2. También estarán exentos, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con la legislación nacional en vigor en cada Parte, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares que no se basen en el costo de los servicios proporcionados al arribo, incluyendo:
 - a) combustibles y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) introducidos al Territorio de la otra Parte, por o en nombre de una Línea Aérea Designada o llevados a bordo de la aeronave operada por esa Línea Aérea Designada, y destinados para ser utilizados en la aeronave que opere el Servicio Aéreo Internacional, incluso cuando dicho equipo regular y materiales sean usados en cualquier parte del viaje realizado sobre el Territorio de la otra Parte;
 - b) piezas de repuesto (incluyendo motores) y equipo regular introducidos al Territorio de la otra Parte por o en nombre de una Línea Aérea Designada o llevados a bordo de una aeronave operada por la Línea Aérea Designada, para el mantenimiento o la reparación de aeronaves utilizadas en el Servicio Aéreo Internacional por esa Línea Aérea Designada de la otra Parte, y
 - c) la documentación de la Línea Aérea, tales como etiquetas del equipaje, boletos impresos, guías aéreas, tarjetas de embarque, así como material publicitario y promocional distribuido sin cargo, que porte la insignia de una Línea Aérea Designada de una Parte, destinados a ser utilizados en el Territorio de la otra Parte, para el uso exclusivo de esa Línea Aérea Designada.
3. Los materiales a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo deberán mantenerse bajo la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.
4. El equipo regular, así como las piezas de repuesto (incluyendo motores), combustible y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) retenidos a bordo de la aeronave operada por una Línea Aérea Designada de una Parte podrán ser descargados en el Territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte. En tal caso, deberán ponerse bajo la supervisión o control de tales autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o se disponga de ellos de otra manera, de conformidad con las disposiciones aduaneras.
5. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del Territorio de una Parte, y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dicho propósito, estarán sujetos únicamente a un control simplificado, excepto por medidas de seguridad en contra de actos de violencia, tráfico de drogas y piratería aérea. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares.

Artículo 10

Eliminación de la Doble Imposición

1. Las ganancias de una empresa residente de una Parte por la operación de una aeronave de una Línea Aérea Designada en tráfico internacional sólo pueden someterse a imposición en el Territorio de esa Parte, de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales.
2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente Artículo también se aplicarán a los beneficios de la participación en un consorcio, empresa conjunta o una agencia internacional de explotación.
3. El presente Artículo quedará sin efectos en caso que un convenio para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta surta efectos entre las Partes.

4. Los impuestos a los que el presente Artículo aplicará son, en particular:
 - a) en los Estados Unidos Mexicanos:
 - i) el Impuesto Sobre la Renta federal;
 - b) en los Países Bajos, respecto de Curazao:
 - i) el Impuesto Sobre la Renta,
 - ii) el Impuesto Sobre las Ganancias.

Artículo 11

Transferencia de Utilidades

Cada Línea Aérea Designada tendrá el derecho de convertir y remitir a su país, a petición, los ingresos locales procedentes de la venta de Servicios Aéreos y las actividades conexas directamente vinculadas a los Servicios Aéreos por encima de las sumas desembolsadas localmente. La conversión y la remesa se efectuarán en cualquier moneda de libre uso que esté vigente en el momento en que dichos ingresos se presenten para conversión y remesa, y de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables.

Artículo 12

Aplicación de Leyes

1. Al entrar, permanecer o salir del Territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la operación y la navegación de aeronaves serán cumplidos por las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte.
2. Al entrar, permanecer o salir del Territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la entrada o salida de su Territorio de pasajeros, tripulación o carga en las aeronaves (incluidos los reglamentos relativos a la entrada, la inspección, la seguridad de la aviación, la inmigración, los pasaportes, el despacho aduanero y la cuarentena o, en el caso del correo, los reglamentos postales) serán cumplidos por los pasajeros, tripulación o carga de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte o en nombre de los mismos.
3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia Línea Aérea o a cualquier otra Línea Aérea sobre una Línea Aérea Designada de la otra Parte que preste Servicios Aéreos Internacionales similares, en la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduanas, cuarentena y reglamentos similares.

Artículo 13

Seguridad Operacional

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para el propósito de operar los Servicios Aéreos previstos en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidos o validados por la otra Parte y aún vigentes, siempre que los requisitos impuestos a dichos certificados o licencias sean por lo menos iguales a las normas mínimas que pueden establecerse de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte podrá negarse a reconocer como válidos, para propósitos de sobrevuelo o aterrizaje dentro de su propio Territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o validados por la otra Parte a sus propios nacionales.
2. Cada Parte podrá solicitar consultas de conformidad con el Artículo 17 (Consultas) del presente Acuerdo, sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, la tripulación aérea, las aeronaves y la operación de las aeronaves.
3. Si, después de esas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente normas y requisitos de seguridad en las áreas a las que se refiere el párrafo 2 del presente Artículo, que sean al menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse en virtud del Convenio, la otra Parte será notificada de tales hallazgos y de las medidas consideradas necesarias para ajustarse a estas normas mínimas y la otra Parte adoptará las medidas correctivas apropiadas dentro de un período de tiempo acordado. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender o imponer condiciones sobre la autorización de operación de una Línea Aérea o Líneas Aéreas Designadas por la otra Parte, en caso de que la otra Parte no adopte las medidas correctivas apropiadas dentro de un período de tiempo razonable.
4. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda, asimismo, que cualquier aeronave operada por una Línea Aérea Designada de una Parte, o en su nombre, en servicio desde o hacia el Territorio de la otra Parte podrá, mientras esté dentro del Territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección en rampa por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause un retraso irrazonable en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, la finalidad de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, la concesión de licencias a su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la aeronave cumplen las normas establecidas, hasta ese momento, de conformidad con el Convenio.

5. Cuando una acción urgente sea esencial para garantizar la seguridad de la operación de una Línea Aérea Designada, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar, inmediatamente, la autorización de operación de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte.
6. Toda acción emprendida por una Parte de conformidad con el párrafo 5 del presente Artículo se suspenderá una vez que dejen de existir las bases para la adopción de esa medida.
7. Con referencia al párrafo 3 del presente Artículo, si se determina que una Parte sigue incumpliendo las normas de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) cuando haya transcurrido el plazo acordado, debería informarse de la cuestión al Secretario General de la OACI. Este último debería ser informado de la subsiguiente resolución satisfactoria de la situación.

Artículo 14

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes se conducirán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1º de marzo de 1991, así como con cualquier otra convención o protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil al que se vinculen ambas Partes.
2. Cada una de las Partes proporcionará, a petición, toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación y de los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, y para atender cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Cada Parte actuará, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio. Dichas Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su registro o los operadores de aeronaves establecidos en su Territorio y los operadores de aeropuertos de su Territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación. Cada Parte informará a la otra Parte de cualquier diferencia entre sus reglamentaciones y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos a que se refiere el presente párrafo. Cada Parte podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte en cualquier momento para discutir esas diferencias.
4. Cada Parte conviene que estos operadores de aeronaves podrán ser obligados a observar las disposiciones de seguridad a que se refiere el párrafo 3 del presente Artículo, que la otra Parte requiera para entrar, salir o permanecer en el Territorio de esa otra Parte. Cada Parte asegurará que efectivamente se apliquen medidas adecuadas dentro de su Territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y artículos de mano, así como las provisiones de la aeronave y la carga, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte respecto de medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza particular.
5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar de forma rápida y segura tal incidente o amenaza.
6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación, de que sus Autoridades Aeronáuticas realicen una evaluación en el Territorio de la otra Parte respecto de las medidas de seguridad que han aplicado o planean aplicar los operadores de aeronaves en relación con los vuelos que llegan o salen del Territorio de la primera Parte. Los arreglos administrativos para realizar dichas evaluaciones serán acordados entre las Autoridades Aeronáuticas y aplicados sin demora para asegurar que las evaluaciones se realicen de forma expedita.
7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte ha incumplido las disposiciones sobre seguridad de la aviación del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte podrán soli-

citar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Dichas consultas iniciarán dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de dicha solicitud de cualquiera de las Partes. La falta de un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de tal solicitud constituirá motivo para retener, revocar, suspender o imponer condiciones sobre la autorización de operación de una Línea Aérea o Líneas Aéreas Designadas de esa Parte. Cuando una emergencia lo requiera, o para prevenir un incumplimiento adicional de las disposiciones del presente Artículo, una Parte podrá adoptar medidas provisionales en cualquier momento hasta el término de quince (15) días.

Artículo 15

Aprobación de Itinerarios

1. Las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte sus proyectos de planes de vuelo para su aprobación, por lo menos treinta (30) días antes de la operación de los Servicios Convenidos. Lo mismo aplicará a cualquier modificación a éstos.

2. Para los vuelos complementarios que las Líneas Aéreas Designadas de una Parte deseen operar en los Servicios Convenidos fuera del horario aprobado, dicha Línea Aérea Designada deberá solicitar el permiso previo de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Tales solicitudes deberán ser presentadas por lo menos quince (15) días antes de la operación de tales vuelos.

Artículo 16

Estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, previa solicitud, declaraciones periódicas u otras declaraciones de estadísticas que puedan ser razonablemente requeridas.

Artículo 17

Consultas

Cualquiera de las Partes podrá solicitar por escrito, en cualquier momento, consultas en relación con la interpretación, la aplicación, la ejecución, o la modificación o el cumplimiento del presente Acuerdo o su Anexo. Dichas consultas iniciarán en la fecha más próxima posible, pero no después de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

Artículo 18

Solución de Controversias

1. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se esforzarán por resolver, en primera instancia, cualquier controversia que surja entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, mediante consultas y negociación, salvo aquellas controversias que puedan surgir en virtud de los Artículos 13 (Seguridad Operacional) y 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

2. Si las Autoridades Aeronáuticas no logran alcanzar un acuerdo mediante consultas y negociación, la controversia se resolverá a través de los canales diplomáticos.

Artículo 19

Modificaciones

1. Toda modificación al presente Acuerdo se convendrá por las Partes y se formalizará a través de un canje de notas diplomáticas. Dichas modificaciones entrarán en vigor de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del Artículo 24 (Entrada en Vigor) del presente Acuerdo.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo, cualquier modificación del Anexo del presente Acuerdo convenida por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, será confirmada por escrito a través de un canje de notas diplomáticas y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 1 del presente Artículo no se aplicará en caso de que se adicione derechos de tráfico al mencionado Anexo.

Artículo 20

Acuerdos Multilaterales

Si un acuerdo multilateral general de transporte aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes, las disposiciones de dicho acuerdo prevalecerán. Podrán celebrarse consultas con arreglo al Artículo 17 (Consultas) del presente Acuerdo, a fin de determinar en qué medida se ve afectado el presente Acuerdo por las disposiciones del acuerdo multilateral.

Artículo 21

Terminación

1. Cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte, en cualquier momento, a través de los canales diplomáticos, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI.

2. El presente Acuerdo terminará a medianoche, un (1) año después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación de terminación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de este período. A falta de acuse de recibo de la otra Parte, se considerará que la notificación se ha recibido catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la OACI.

Artículo 22

Registro ante la OACI

El presente Acuerdo y sus modificaciones se registrarán ante la OACI.

Artículo 23

Aplicación Territorial

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará únicamente a Curazao.

Artículo 24

Entrada en Vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha de recepción de la última notificación por escrito a través de los canales diplomáticos, mediante las cuales las Partes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

2. A partir de su entrada en vigor, el presente Acuerdo sustituirá, en las relaciones entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao, 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 Ciudad de México el siete de julio de dos mil veintiuno, por duplicado, en los idiomas inglés, neerlandés e español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación del presente Acuerdo, la versión en inglés prevalecerá.

Por el Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao,

WILFRED THEO MOHR
Embajador del Reino de los Países Bajos en México

Por los Estados Unidos Mexicanos,

JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL
Secretario de Comunicaciones y Transportes

Anexo

Cuadro de Rutas

1. Rutas a ser operadas por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de los Estados Unidos Mexicanos:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más Allá
Cualesquier puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Cualesquier puntos	Curazao	Cualesquier puntos

2. Rutas a ser operadas por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de Curazao:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más Allá
Curazao	Cualesquier puntos	Cualesquier puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Cualesquier puntos

3. Mientras opera(n) un Servicio Convenido en una ruta especificada, la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) puede(n), en cualquiera o en todos los vuelos, y a discreción de cada Línea Aérea:
- operar vuelos en una o ambas direcciones;
 - combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de aeronave;
 - omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre que los servicios inicien o terminen en un punto en el Territorio de la Parte que designe a la Línea Aérea;
 - transferir el tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualesquier puntos de las rutas;
 - ejerer los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades; y
 - embarcar y descargar el tráfico de escala, en cualquier punto del Cuadro de Rutas, en la medida que el tiempo de la escala no exceda de quince (15) días en cualquier punto.

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

Het Verdrag, met Bijlage, treedt ingevolge artikel 24, eerste lid, van het Verdrag in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat hun onderscheiden grondwettelijke procedures voor de inwerkingtreding van het Verdrag zijn voltooid.

Uitgegeven de *twintigste* juli 2021.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

S.A.M. KAAG