

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1953 No. 12

Overgelegd aan de Staten-Generaal door de Minister
van Buitenlandse Zaken

A. TITEL

*Notawisseling tussen de Nederlandse en de Mexicaanse Regering
houdende een luchtvaartovereenkomst;
Mexico, 13 October 1952*

B. TEKST

No. I

LEGACIÓN REAL
DE LOS PAÍSES BAJOS
No. 1872

Mexico, D.F., 13 de Octubre de 1952

Excellentie,

Onder verwijzing naar de onderhandelingen, welke in de loop van dit jaar hier ter stede gevoerd werden door een Nederlandse Delegatie onder leiding van Mr. L. H. Slotemaker, Directeur der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij te 's-Gravenhage, en bevoegde autoriteiten van de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten, welke onderhandelingen op 2 April j.l. geleid hebben tot overeenstemming betreffende de instelling van een luchtvaartdienst tussen het Grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden en dat van de Verenigde Mexicaanse Staten, heb ik de eer Uwer Excellentie in opdracht van mijn Regering een luchtvaartovereenkomst tussen beide Regeringen voor te stellen, waarvan de tekst in de Nederlandse, Spaanse en Engelse taal als volgt luidt:

**Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk
der Nederlanden en de Regering van de Verenigde
Mexicaanse Staten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten, overwegende:

Dat de mogelijkheden van de commerciële luchtvaart als vervoersmiddel en als een middel tot het bevorderen van een vriendschappelijke verstandhouding en van welwillendheid tussen de volkeren dagelijks toenemen;

Dat het wenselijk is om op billijke grondslagen van gelijkheid en wederkerigheid geregelde luchtdiensten tussen de twee landen te organiseren teneinde tot een grotere samenwerking op het gebied van internationaal luchtvervoer te komen;

Dat het teneinde dit doel te bereiken noodzakelijk is een overeenkomst te sluiten, welke geregelde luchtverbindingen tussen het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden en het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten waarborgt;

Hebben tot dat doel haar vertegenwoordigers aangewezen, die, behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen en handelende volgens de aan hen verleende bevoegdheden, het volgende zijn overeengekomen:

Artikel 1

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten vermeld in de hierbijgevoegde Bijlage, welke noodzakelijk zijn voor het instellen van de daarin omschreven internationale burgerluchtroutes en -diensten, hetzij deze diensten onmiddellijk worden geopend dan wel op een later tijdstip naar verkiezing van de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten zijn verleend.

Artikel 2

Met betrekking tot deze Overeenkomst en haar Bijlage, behalve waar de tekst anders aangeeft:

a) zal de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten” betekenen, in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst of ieder ander persoon of lichaam, gemachtigd om de functies te vervullen, welke thans worden uitgeoefend door de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, en in het geval van de Verenigde Mexicaanse Staten, het Ministerie van Verbindingen en Openbare Werken, of iedere persoon of instelling, gemachtigd om de functies te vervullen, welke thans worden uitgeoefend door genoemd Ministerie.

b) zal de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekenen de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, welke de luchtvaartautoriteiten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen hebben aangewezen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtroutes overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst, waarbij een absoluut vereiste is, dat deze aanwijzing schriftelijk wordt medegedeeld aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

c) zal de uitdrukking „grondgebied” geacht worden te omvatten de grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren, welke staan onder de souvereiniteit, suzeriniteit, bescherming of mandaat van de betrokken Staat.

d) zal de uitdrukking „luchtdienst” betekenen een geregelde luchtdienst, uitgevoerd door luchtvaartuigen, bestemd voor het openbaar vervoer van passagiers, post of goederen.

e) zal de uitdrukking „internationale luchtdienst” betekenen een luchtdienst, welke door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een Staat voert.

f) zal de uitdrukking „luchtvaartmaatschappij” betekenen een luchtvervoersonderneming, welke een internationale luchtdienst exploiteert of de gelegenheid biedt van een internationale dienst gebruik te maken.

g) zal de uitdrukking „landing, anders dan voor verkeersdoel-einden” betekenen een landing, gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, vracht of post.

h) zal de uitdrukking „aangeboden diensten” betekenen de capaciteit van een luchtvaartuig, gebruikt op deze dienst, vermenigvuldigd met de frequentie, waarmede dit luchtvaartuig gedurende een bepaalde periode op een bepaalde route vliegt.

i) zal de uitdrukking „luchtroute” betekenen de vastgestelde route, welke gevolgd wordt door een luchtvaartuig, dat in geregelde dienst is voor openbaar vervoer van passagiers, vracht en/of post.

Artikel 3

a) Elk van de aldus omschreven luchtdiensten zal in exploitatie genomen worden, zodra de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan volgens artikel 1 de rechten verleend zijn om een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen voor de betrokken route aan te wijzen, een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen voor die route heeft gemachtigd; en de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, zal behoudens het bepaalde in artikel 7 verplicht zijn zonder onnodig uitstel de passende exploitatievergunning uit te reiken aan de betrokken luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

b) Van elke aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd, dat zij ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van

de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, aantoon, dat zij in staat is te voldoen aan de eisen, welke worden gesteld door de wetten en voorschriften, welke gewoonlijk door die autoriteiten met betrekking tot de exploitatie van commerciële luchtvaartmaatschappijen worden toegepast.

c) In geval van vijandelikheden of van militaire bezetting zal de exploitatie in de daarbij betrokken gebieden onderworpen zijn aan de goedkeuring van de bevoegde militaire autoriteiten.

Artikel 4

Teneinde bevoorrechtende praktijken te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren komen beide Overeenkomstsluitende Partijen overeen dat:

a) elk van de Overeenkomstsluitende Partijen billijke en redelijke kosten kan opleggen of doen opleggen voor het gebruik van openbare luchthavens en andere onder haar toezicht staande faciliteiten. Beide Overeenkomstsluitende Partijen nemen echter op zich, dat deze kosten niet hoger zullen zijn dan die, welke zouden worden betaald voor het gebruik van zodanige luchthavens en faciliteiten door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten.

b) ten aanzien van motorbrandstof, smeeroliën en reservedelen, ingevoerd in of aan boord van luchtvaartuigen genomen op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen, en uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de laatste Overeenkomstsluitende Partij, dezelfde behandeling zal worden toegepast, voor wat betreft het opleggen van douanerechten, inspectiekosten en andere nationale rechten of kosten door eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, wier grondgebied wordt aangedaan, als die, welke van toepassing is op nationale luchtvaartmaatschappijen en op de luchtvaartmaatschappijen van de meest begunstigde natie.

d) de motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij, welke gemachtigd zijn om de routes en diensten, omschreven in de Bijlage te exploiteren, bij aankomst in of vertrek uit en gedurende verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld zullen zijn van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke rechten en kosten, zelfs indien zodanige voorraden worden gebruikt door deze luchtvaartuigen op vluchten binnen dat grondgebied.

Artikel 5

Geldige bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid, uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij

zullen voor wat de exploitatie van de in de Bijlage omschreven routes en diensten betreft door de andere Overeenkomstsluitende Partij worden erkend. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor, voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning van bewijzen van geschiktheid, door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren.

Artikel 6

a) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in of vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebezigd in de internationale luchtvaart, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen haar grondgebied, zullen van toepassing zijn op de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen en zullen door deze luchtvaartuigen moeten worden nagekomen bij het binnenkomen in of verlaten van of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

b) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen of vracht van luchtvaartuigen, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine, zullen door of vanwege deze passagiers, bemanning of vracht van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij het binnenkomen in of vertrek uit of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde Partij moeten worden nagekomen.

Artikel 7

a) Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de uitoefening van de rechten, vermeld in de Bijlage bij deze Overeenkomst, aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen of in te trekken in het geval dat niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij dan wel in geval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de in het vorige artikel vermelde wetten en voorschriften van de Staat, waarin zij werkzaam is, na te leven of anderszins de voorwaarden te vervullen, waaronder de rechten in overeenstemming met deze Overeenkomst en haar Bijlage, worden verleend.

b) De Overeenkomstsluitende Partijen mogen met voorafgaande kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijelijk de wederzijdse, voor de overeengekomen diensten aangewezen lucht-

vaartmaatschappijen vervangen door andere maatschappijen van dezelfde nationaliteit.

De nieuw aangewezen luchtvaartmaatschappij zal alle rechten en verplichtingen hebben van de vroegere.

Artikel 8

Deze Overeenkomst en alle daarmee in verband staande contracten zullen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

Artikel 9

Tenzij in deze Overeenkomst of haar Bijlage anders is bepaald, zullen geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of haar Bijlage, welke niet door overleg kunnen worden opgelost, worden voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsrechters, waarvan er een benoemd zal worden door elke Overeenkomstsluitende Partij, terwijl de twee aldus gekozen scheidsrechters bij overeenstemming de derde zullen benoemen, onder voorwaarde dat deze derde scheidsrechter geen onderdaan zal zijn van een der Overeenkomstsluitende Partijen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen moet een scheidsrechter aanwijzen binnen 60 dagen na de datum, waarop de ene Partij aan de andere Partij een diplomatieke nota overhandigt, waarin een scheidsrechterlijke uitspraak in een geschil gevraagd wordt; en omtrent de derde scheidsrechter moet binnen 30 dagen na zulk een periode van 60 dagen overeenstemming bereikt worden.

Indien omtrent de derde scheidsrechter binnen de gestelde termijn geen overeenstemming bereikt wordt, zal de vacature, welke daardoor ontstaat, vervuld worden door de benoeming van een persoon, aangewezen door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie, uit een lijst van scheidsrechters, welke wordt aangehouden volgens de gebruiken van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie. De Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan iedere beslissing, welke volgens dit artikel wordt gegeven. Door iedere Partij zal de helft van de kosten van het scheidsgerecht worden gedragen.

Artikel.10

Indien beide Overeenkomstsluitende Partijen een algemeen multilateraal luchtvervoersverdrag aanvaarden, zal deze Overeenkomst met de bepalingen van het multilateraal verdrag in overeenstemming worden gebracht.

Artikel 11

Elk der Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling zal tegelijkertijd worden ge-

zonden aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie. In geval van opzegging door een der Partijen zal deze Overeenkomst ophouden te bestaan één jaar na het tijdstip van ontvangst van de mededeling van opzegging, tenzij de mededeling in onderling overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen wordt ingetrokken, voordat die termijn is verstreken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, zal de mededeling geacht worden te zijn ontvangen 14 dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

Artikel 12

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de Overeenkomst, de Bijlage of de routes te wijzigen, kan die Overeenkomstsluitende Partij verzoeken, dat de bevoegde autoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen, welk overleg moet beginnen binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

Wanneer deze autoriteiten onderling tot overeenstemming komen omtrent nieuwe of herziene bepalingen met betrekking tot de Overeenkomst of de Bijlage, zullen hun aanbevelingen dienaangaande van kracht worden, nadat zij zijn bevestigd door een diplomatieke notawisseling.

Bijlage

Paragraaf I

De Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten verleent aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht om door middel van een of meer luchtvaartmaatschappijen van Nederlandse nationaliteit, aangewezen door laatstgenoemd land, luchtvervoersdiensten uit te oefenen op de routes, vermeld in de aangehechte Tabel no. 1, welke het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten voor handelsdoeleinden aandoen.

Paragraaf II

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden verleent aan de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten het recht om door middel van een of meer luchtvaartmaatschappijen van Mexicaanse nationaliteit, aangewezen door laatstgenoemd land, luchtvervoersdiensten uit te oefenen op de routes, vermeld in de aangehechte Tabel no. 2, welke het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden voor handelsdoeleinden aandoen.

Paragraaf III

Een of meer door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen onder de in deze Overeen-

komst gestelde voorwaarden binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht genieten van overvliegen en van landingen voor niet-verkeersdoeleinden, alsook het recht van commerciële binnenkomst en vertrek voor internationaal passagiers-, vracht- en postverkeer op de opgesomde punten, op elk van de in de aangehechte Tabellen vermelde routes.

Paragraaf IV

De op grond van deze Overeenkomst aangeboden luchtdiensten zullen nauw verband houden met de behoeften van het publiek aan zodanig vervoer.

Paragraaf V

Voor de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen moet een eerlijke en gelijke gelegenheid bestaan om diensten te onderhouden op elke route tussen hun onderscheiden grondgebieden (zoals omschreven in de Overeenkomst), welke door deze Overeenkomst en Bijlage wordt gedekt.

Paragraaf VI

Bij de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen van de lange afstandsdiens- ten, omschreven in deze Bijlage, moet het belang van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in aanmerking worden genomen, opdat de diensten, welke de laatstgenoemde over het geheel of een gedeelte van dezelfde routes verschaft, niet onredelijk worden getroffen.

Paragraaf VII

Tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt overeengekomen dat de diensten, welke volgens deze Overeenkomst en haar Bijlage door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden, als eerste doel zullen hebben het verschaffen van een vervoerscapaciteit, welke alleszins voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het land van de maatschappij, welke de diensten onderhoudt, en de landen van bestemming.

De beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen te erkennen, dat het vijfde vrijheidsvervoer een aanvullend karakter heeft ten opzichte van de verkeersbehoeften tussen de eindpunten van de routes, welke de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen verbinden en ook bijkomstig is voor wat betreft de behoeften aan derde en vierde vrijheidsverkeer tussen het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen en dat van een tussenliggend land.

De vervoerscapaciteit moet worden vastgesteld in overeenstemming met de behoeften van het gebied, waarover de luchtvaartmaatschappij vliegt, waarbij naar behoren rekening gehouden moet worden met

de plaatselijke en regionale diensten. Zij zal ook worden vastgesteld in overeenstemming met de verkeersbehoeften tussen de eindpunten.

Met betrekking tot het voorgaande erkennen de beide Overeenkomstsluitende Partijen, dat de exploitatie van plaatselijke en regionale diensten een wettig recht uitmaakt van de onderscheiden landen.

Bijgevolg komen zij overeen dat zij op geregelde tijden overleg zullen plegen omtrent de wijze, waarop de hierboven aangegeven regels moeten worden toegepast door de luchtvaartmaatschappijen teneinde te verzekeren dat hun belangen in de plaatselijke en regionale diensten niet zullen worden geschaad. Zij komen eveneens overeen dat zij, in geval door een tussenliggend land bezwaren worden gemaakt, onmiddellijk overleg zullen plegen teneinde de voorgaande regels in ieder bijzonder geval concreet en praktisch toe te passen.

Paragraaf VIII

De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te heffen tarieven zullen in eerste aanleg tussen haar worden overeengekomen, waarbij behoorlijk rekening gehouden zal worden met de tarieven, vastgesteld door enige tarief conferentie van luchtvaartmaatschappijen, welke in het gebied diensten exploiteren. Een op zodanige wijze overeengekomen tarief zal onderworpen zijn aan de goedkeuring van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

In geval van meningsverschil tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen trachten overeenstemming te bereiken.

Indien de bevoegde luchtvaartautoriteiten, of nadien de Overeenkomstsluitende Partijen zelf, geen overeenstemming bereiken, zal het punt van geschil aan een scheidsrechterlijke beslissing worden onderworpen op de wijze als voorzien in artikel 9 van deze Overeenkomst.

Tabel No. 1

1) Een door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij, zal gerechtigd zijn om luchtdiensten te exploiteren op elk van de vermelde luchtroutes via tussenliggende punten, in beide richtingen, en om geregelde landingen uit te voeren op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten op de in deze paragraaf vermelde punten:

Amsterdam—Prestwick (Schotland) en/of Shannon (Ierland)—Gander (New Foundland)—Montreal (Canada)—Monterrey, N.L.—Mexico City.

2) Het zal aan de door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij niet veroorloofd zijn om in het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten passagiers, post en vracht op te nemen tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt binnen Mexicaans grondgebied.

Tabel No. 2

1) Een door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn om luchtdiensten te exploiteren op elk van de vermelde luchtroutes via tussenliggende punten, in beide richtingen, en om geregelde landingen uit te voeren op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden op de in deze paragraaf vermelde punten:

Mexico City — via tussenliggende punten — naar Aruba en/of Curaçao.

2) Het zal aan de door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij niet veroorloofd zijn om in het grondgebied van de Nederlandse Antillen passagiers, post en vracht op te nemen tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt binnen dat grondgebied.

Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos

El Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, considerando:

Que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y de acercamiento entre los pueblos aumentan de día en día;

Que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

Que para la consecución de este fin es necesario celebrar un acuerdo que garantice las comunicaciones aéreas regulares entre el territorio del Reino de los Países Bajos y el territorio de los Estados Unidos Mexicanos;

Han designado representantes a este efecto, quienes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos y conforme a los poderes que se les han conferido, han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Cada Parte Contratante otorga a la otra los derechos especificados en el Anexo de este Acuerdo que sean necesarios para establecer las rutas y los servicios aéreos civiles internacionales descritos en el mismo, ya sea que tales servicios se inauguren inmediatamente o en fecha posterior, a discreción de la Parte Contratante a la cual se otorgan los derechos.

Artículo 2

Para los fines del presente Acuerdo y su Anexo, salvo donde el texto indique que debe dársele otra interpretación:

a) El término „autoridades aeronáuticas” significará en el caso del Reino de los Países Bajos, el Director General de Aviación Civil o cualquiera otra persona o entidad autorizada para desarrollar las funciones ejercidas actualmente por el Director General de Aviación Civil y, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas o cualquier persona o entidad autorizada para realizar las funciones ejercidas actualmente por dicha Secretaría de Estado.

b) El término „línea aérea designada” significará la empresa o empresas de transporte aéreo que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hayan designado para explotar las rutas aéreas convenientes, de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo, siendo requisito indispensable que tal designación se comunique por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

c) El término „territorio” significará la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato del Estado interesado.

d) El término „servicio aéreo” significará cualquier servicio de transporte aéreo regular que preste una aeronave para el transporte público de pasajeros, correo o carga.

e) El término „servicio aéreo internacional” significará un servicio de transporte aéreo que pase por el espacio situado sobre el territorio de más de un Estado.

f) El término „línea aérea” significará cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece u opera un servicio aéreo internacional.

g) El término „escala para fines no comerciales” significará un aterrizaje con propósitos que no sean los de tomar o desembarcar pasajeros, carga y correo.

h) El término „servicio ofrecido” significará la capacidad de la aeronave usada en tal servicio, multiplicada por la frecuencia con que opere tal aeronave sobre un período y ruta determinados.

i) El término „ruta aérea” significará el itinerario fijo seguido por una aeronave que presta un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga y correo, o cualquiera de estos dos servicios.

Artículo 3

a) Cada uno de los servicios aéreos aquí descritos se pondrá en funcionamiento tan pronto como la Parte, a quien se le hayan otorgado los derechos para designar una o varias líneas aéreas para operar la ruta de que se trate, de acuerdo con el artículo 1, haya autorizado una línea o líneas aéreas para dicha ruta; la Parte que otorgue los derechos estará obligada, habida cuenta del artículo 7 del presente Acuerdo, a conceder el respectivo permiso de operación a la línea o líneas aéreas interesadas, sin demoras innecesarias.

b) Podrá exigirse a cada línea aérea designada, que pruebe a satisfacción de las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que otorga los derechos, que es idónea para llenar las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos aplicados normalmente por esas autoridades a las operaciones de las líneas aéreas comerciales.

c) En caso de hostilidades o de ocupación militar, tales operaciones en zonas afectadas por las mismas causas, estarán sujetas a la aprobación de las autoridades militares competentes.

Artículo 4

A fin de impedir prácticas discriminatorias y de garantizar la igualdad de trato, ambas Partes Contratantes acuerdan que:

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer, o permitir que se impongan, gravámenes justos y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras instalaciones aeronáuticas que estén bajo su control. Ambas Partes convienen, sin embargo, en que tales gravámenes no serán mayores que los que por el uso de tales aeropuertos e instalaciones aeronáuticas paguen las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares.

b) A los combustibles, aceites lubricantes y repuestos introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante o sus nacionales, o puestos a bordo de una aeronave que entre a dicho territorio, para uso exclusivo de las aeronaves de las líneas aéreas de esta última Parte Contratante, se les dará el mismo trato que se aplique a las líneas aéreas nacionales y a las líneas aéreas de la nación más favorecida, con respecto a la imposición de derechos aduanales, derechos de inspección u otros derechos nacionales o gravámenes de la primera Parte Contratante en cuyo territorio se verifiquen los vuelos.

c) El combustible, aceites lubricantes, repuestos, equipos normales y el abastecimiento que se lleve a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas de una Parte Contratante autorizada para explotar las rutas aéreas y servicios descritos en el Anexo de este Acuerdo, estarán exentos de derechos aduanales, impuestos de inspección o derechos y gravámenes similares, al llegar o salir del territorio de la otra Parte Contratante o durante su permanencia en él, aunque

tales abastecimientos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos sobre ese territorio.

Artículo 5

Los certificados de aeronavegabilidad o de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación de las rutas y servicios que se describen en el Anexo. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de no aceptar, cuando se trate de vuelos sobre su territorio, certificados de competencia y licencia otorgados a sus nacionales por otro Estado.

Artículo 6

a) Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes que se relacionen con la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o relativos a la explotación y operación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, las cuales cumplirán con tales disposiciones al entrar o salir del territorio de la otra Parte Contratante o mientras se encuentren en él.

b) Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes sobre entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones o cargamento de las aeronaves (tales como reglamentos sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena), serán cumplidas ya sea por los mismos pasajeros, tripulación o carga de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, o bien por sus representantes a nombre de ellos, al entrar o salir del territorio de la primera Parte Contratante o mientras se encuentren en él.

Artículo 7

a) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de retener o revocar el ejercicio de los derechos especificados en el Anexo de este Acuerdo a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en el caso de que no esté satisfecha que la propiedad substancial y el control efectivo de tal línea aérea se hallen en posesión de nacionales de la otra Parte Contratante, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpla con las leyes y reglamentos del Estado en que opera, según queda especificado en el Artículo precedente, o cuando no cumpla las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con el presente Acuerdo y su Anexo.

b) Las Partes Contratantes podrán substituir libremente por otras empresas nacionales a las respectivas líneas aéreas concesionarias de los servicios acordados, avisando previamente a la otra Parte Contratante. La nueva empresa designada tendrá todos los derechos y obligaciones de la antigua.

Artículo 8

Este Acuerdo y todos los contratos relacionados con el mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 9

Excepto en aquéllos casos en que este Acuerdo o su Anexo dispongan otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo o de su Anexo, que no pueda ser solucionada por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes haga entrega a la otra parte de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta días, contado a partir del vencimiento del plazo de sesenta días antes aludido. Si dentro del referido término no se llegase a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, el puesto será ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien lo escogerá de la lista de árbitros que lleve lo OACI de conformidad con sus reglamentos sobre esta materia. Las Partes Contratantes se comprometen a someterse a cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. Los gastos del tribunal del arbitraje serán costeados a prorrata por ambas Partes.

Artículo 10

En caso de que ambas Partes Contratantes suscribieran un Convenio Multilateral General sobre Transporte Aéreo, el presente Acuerdo será modificado de tal modo que se ajuste a las disposiciones del Convenio Multilateral.

Artículo 11

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier tiempo notificar a la otra Parte Contratante su deseo de poner fin a este Acuerdo. Esta notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En caso de denuncia por alguna de las Partes este Acuerdo quedará sin efecto un año después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación respectiva, a menos que antes del término de este plazo las Partes Contratantes hayan retirado dicha notificación de común acuerdo. Cuando la otra Parte Contratante no acuse recibo, la notificación se considerará como recibida catorce días después de su entrega a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 12

En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar este Acuerdo, su Anexo o las rutas, esa Parte Contratante podrá solicitar una consulta entre las autoridades competentes de ambas Partes, debiendo iniciarse la consulta dentro de un periodo de sesenta días a partir de la fecha de la solicitud. Cuando dichas autoridades aprueben de común acuerdo nuevas o revisadas condiciones que afecten este Acuerdo o su Anexo, tales recomendaciones entrarán en vigor después de que hayan sido confirmadas por un cambio de notas diplomáticas.

Anexo

Párrafo 1

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos otorga al Gobierno del Reino de los Países Bajos el derecho de explotar servicios de transporte aéreo, por medio de una o más líneas aéreas de nacionalidad holandesa, designadas por este último país, en las rutas especificadas en el Itinerario número 1 anexo, que presten servicios comerciales en territorio mexicano.

Párrafo 2

El Gobierno del Reino de los Países Bajos otorga al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el derecho de explotar servicios de transporte aéreo por medio de una o más líneas aéreas de nacionalidad mexicana, designadas por este último país, en las rutas especificadas en el Itinerario número 2 anexo, que presten servicios comerciales en territorio holandés.

Párrafo 3

Una o más líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante de derechos de tránsito y de escalas para fines no comerciales, así como el derecho de entrada y salida comercial para el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, en los puntos enumerados en cada una de las rutas especificadas en los itinerarios anexos.

Párrafo 4

El servicio aéreo ofrecido en virtud del presente Acuerdo, estará en relación directa con los requerimientos del público para dicho servicio de transporte.

Párrafo 5

Las líneas aéreas de las Partes Contratantes gozarán de oportunidades iguales y equitativas para operar cualquier ruta entre sus

respectivos territorios (conforme a la definición de este Acuerdo), que se hallen comprendidos en este Acuerdo y su Anexo.

Párrafo 6

En la explotación de los servicios troncales descritos en el presente Anexo, por parte de las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes, se tomará en cuenta el interés de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última ofrece sobre las rutas completas o en un segmento de las mismas.

Párrafo 7

Queda entendido entre ambas Partes Contratantes que los servicios ofrecidos por una empresa, o por las empresas aéreas designadas de conformidad con este Acuerdo y su Anexo, mantendrán como principal objetivo la provisión de capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país al cual pertenece esa empresa y los países de destino.

Ambas Partes Contratantes convienen en reconocer que el tráfico de Quinta Libertad es complementario de los requerimientos del tráfico entre los puntos terminales de las rutas que tocan los territorios de las Partes Contratantes, y a la vez accesorio en relación a los requerimientos del tráfico de Tercera y Cuarta Libertad entre el territorio de la otra Parte Contratante y un país intermediario.

La capacidad de tráfico se fijará en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la línea aérea, tomando debidamente en cuenta los servicios regionales y locales. Asimismo, se fijará en relación con los requerimientos de la operación entre los puntos terminales.

Con relación al punto anterior ambas Partes Contratantes reconocen que los desarrollos de servicios locales y regionales son derechos legítimos de sus respectivos países.

Acuerdan, por lo tanto, consultarse periódicamente sobre la manera en que las antedichas normas en esta sección son cumplidas por las respectivas empresas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales no sufran perjuicios. Acuerdan, asimismo, que, en el caso de una objeción por parte de un país intermediario, iniciarán consultas inmediatamente con el fin de aplicar concreta y prácticamente estas normas a cualquier caso particular.

Párrafo 8

Las tarifas que apliquen las líneas aéreas designadas serán aprobadas en primer término, y de común acuerdo, por las empresas interesadas, las cuales tendrán en cuenta las tarifas que hayan sido fijadas por una conferencia de tráfico de las líneas aéreas que operen en la región. Cualquier tarifa que se apruebe de acuerdo con lo

anterior, se someterá a la aprobación de las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes. En caso de que no pudieren ponerse de acuerdo las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes se esforzarán por que se llegue a un acuerdo. Si las autoridades aeronáuticas competentes y, a su vez las propias Partes Contratantes no pudieran ponerse de acuerdo, el asunto en disputa se someterá a arbitraje de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 9 de este Acuerdo.

Itinerario número 1

1. Una línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos tendrá derecho a operar servicios de transporte aéreo en ambas direcciones, en cada una de las rutas aéreas determinadas, vía puntos intermedios, y a efectuar aterrizajes regulares en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, en los puntos que a continuación se enumeran:

Amsterdam—Prestwick (Escocia) y Shannon (Irlanda), o cualquiera de estos dos puntos—Gander (Terranova)—Montreal (Canadá)—Monterrey, N.L.—México, D.F.

2. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos no podrá transportar pasajeros, correo o carga, por contrato u otra forma remunerada, de un punto o otro del territorio mexicano.

Itinerario número 2

1. Una línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar servicios de transporte aéreo en ambas direcciones en cada una de las rutas aéreas determinadas, vía puntos intermedios, y a efectuar aterrizajes regulares en el territorio del Reino de los Países Bajos, en los puntos que a continuación se enumeran:

México, D.F. — vía puntos intermedios — a Aruba y Curaçao, o cualquiera de estos dos puntos.

2. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos no podrá transportar pasajeros, correo o carga, por contrato u otra forma remunerada, de un punto a otro del territorio de las Antillas Neerlandesas.

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

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Mexican States, considering:

That the possibilities of commercial aviation as a means of transport and of promoting friendly understanding and good will among peoples are increasing from day to day;

That it is desirable to organize, on equitable bases of equality and reciprocity, regular air services between the two countries, to obtain greater co-operation in the field of international air transportation;

That in order to attain this end it is necessary to conclude an agreement which guarantees regular air communications between the territory of the Kingdom of the Netherlands and the territory of Mexico;

Have to this end appointed their representatives who, being duly authorized by their respective Governments and acting within the powers which have been conferred upon them, have agreed as follows:

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annex hereto necessary for establishing the international civil air routes and services herein described whether such services be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted.

Article 2

For the purposes of the present Agreements and its Annex, except where the text indicates otherwise:

a) The term „aeronautical authorities” shall mean, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation or any other person or body authorized to perform the functions presently exercised by the Director General of Civil Aviation and, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Public Works or any person or entity authorized to perform the functions exercised at present by the said Ministry.

b) The term „designated airline” shall mean the airline or airlines that the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties shall have designated to operate the agreed air routes, in accordance with article 3 of this Agreement, it being an indispensable requirement that such designation be communicated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

c) The term „territory” shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the State concerned.

d) The term „air service” shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail, or cargo.

e) The term „international air service” shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

f) The term „airline” shall mean any air transport enterprise offering or operating an international air service.

g) The term „stop for non-traffic purposes” shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

h) The term „services offered” shall mean the capacity of an aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route.

i) The term „air route” shall mean the scheduled route followed by an aircraft that is in regular service for public transport of passengers, cargo, and/or mail.

Article 3

a) Each of the air services so described shall be placed in operation as soon as the Contracting Party, to whom the rights have been granted by Article I, to designate an airline or airlines for the route concerned, has authorized an airline or airlines for such route; and the Contracting Party granting the rights shall, subject to article 7 hereof, be bound to give the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned, without undue delay.

b) Each airline so designated may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights, that it is in a position to fulfill the requirements prescribed by the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of commercial airlines.

c) In case of hostilities or of military occupation, such operations shall in the areas affected thereby, be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 4

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both Contracting Parties agree that:

a) Each one of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Both Contracting Parties agree, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of the airlines of the latter Contracting Party shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees and other national duties or charges by the former Contracting Party whose territory is entered, be accorded the same treatment as that applying to national airlines and to airlines of the most favoured nation.

c) The fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the airlines of one Contracting Party authorized to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving in or leaving and while within the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

Article 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article 6

a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while they are within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from and while within the territory of the first Party.

b) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with, by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party, upon entrance into or departure from or while within the territory of the first Party.

Article 7

a) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agree-

ment from an airline designated by the other Contracting Party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the State in which it is operating, as specified in the preceding article, or otherwise to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

b) The Contracting Parties may substitute freely other airlines of the same nationality for the respective assigned airlines to the agreed services, previously advising the other Contracting Party. The newly assigned airline will have all the rights and obligations of the former.

Article 8

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 9

Except as otherwise provided in this Agreement or its Annex, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled through consultation, shall be submitted to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty days of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty days after such period of sixty days. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. Contracting Parties undertake to comply with any decision given under this article. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

Article 10

In case both Contracting Parties accept a general multilateral air transport convention, the present agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral convention.

Article 11

Either of the Parties may at any time notify the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. Such a

notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event of denunciation by either Party, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice to terminate unless by Agreement between the Contracting Parties the notice is withdrawn before the expiration of that time. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 12

In the event either of the Contracting Parties consider it desirable to modify the Agreement, the Annex or the routes, that Contracting Party may request consultation between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the Agreement or the Annex, such recommendations will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Annex

Section I

The Government of the United Mexican States grants to the Government of the Kingdom of the Netherlands the right to conduct airtransport services by one or more airlines of Netherlands nationality designated by the latter country on the routes specified in Schedule One attached which serve commercially the territory of Mexico.

Section II

The Government of the Kingdom of the Netherlands grants to the Government of the United Mexican States the right to conduct air transport services by one or more airlines of Mexican nationality designated by the latter country on the routes specified in Schedule Two attached which serve commercially the territory of the Kingdom of the Netherlands.

Section III

One or more airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in this Agreement will enjoy, in the territory of the other Contracting Party rights of transit and of stops for non traffic purposes, as well as the right of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail at the points enumerated on each of the routes specified in the Schedules attached.

Section IV

The air service offered by virtue of this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transportation.

Section V

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the Contracting Parties to operate on any route between their respective territories (as defined in the Agreement) covered by this Agreement and Annex.

Section VI

In the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the present Annex, the interest of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or parts of the same routes.

Section VII

It is agreed between the two Contracting Parties that the services provided by the airline(s) designated under this Agreement and its Annex shall retain as principle objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which the airline is a carrier and the countries of destination.

The two Contracting Parties agree to recognise that fifth freedom traffic is complementary to the traffic needs between the terminal points of the routes connecting the territories of the Contracting Parties and is also accessory as regards the needs of third and fourth freedom traffic between the territory of one of the Contracting Parties and that of an intermediary country.

The traffic capacity shall be fixed in accordance with the requirements of the region traversed by the airline, duly taking into consideration the regional and local services. It shall also be fixed in accordance with the traffic needs between the terminal points.

With reference to the foregoing, the two Contracting Parties recognise that the operation of local and regional services constitutes a legitimate right of the respective countries.

Consequently they agree to consult each other periodically on the way in which the rules indicated above are to be applied by the airlines concerned in order to assure that their interests in the local and regional services will not be prejudiced. They also agree that in case objections are raised by an intermediary country, they will enter into immediate consultation in order to apply the preceding rules concretely and practically in any particular case.

Section VIII

Rates to be charged by the designated airlines shall be agreed in the first instance between them having due regard to the rates fixed

by any tariff conference of airlines operating in the area. Any tariff so agreed will be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the event of disagreement between the designated airlines, the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach an Agreement. Should the competent aeronautical authorities, or, subsequently, the Contracting Parties themselves, fail to agree, the matter in dispute will be referred to arbitration as provided for in article 9 of this Agreement.

Schedule No. 1

1) An airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on each of the air routes specified via intermediate points, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of the United Mexican States at the point specified in this paragraph:

Amsterdam—Prestwick (Scotland) and/or Shannon (Ireland)—Gander (New Foundland)—Montreal (Canada)—Monterrey, N.L.—Mexico City.

2) The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall not be allowed to take on in the territory of the United Mexican States passengers, mail and cargo for remuneration or hire and destined to another point within the Mexican territory.

Schedule No. 2

1) An airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate air services on each of the air routes specified via intermediate points, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of the Kingdom of the Netherlands at the points specified in this paragraph:

Mexico City — via intermediate points — to Aruba and/or Curaçao.

2) The airline designated by the Government of the United Mexican States shall not be allowed to take on in the territory of the Netherlands Antils passengers, mail and cargo for remuneration or hire and destined to another point within that territory.

Ik moge Uwer Excellentie verzoeken mij de ontvangst van deze nota te bevestigen en, indien de hierboven vermelde bepalingen aanvaardbaar zijn voor de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten, heb ik de eer Haar voor te stellen dat deze nota en Uwer Excellentie's bevestigend antwoord daarop, geacht zullen worden de Overeenkomst tussen onze beide Regeringen te dezer zake te vormen, van welke Overeenkomst opgemelde teksten in de Nederlandse, Spaanse en

Engelse taal gelijkelijke authenticiteit zullen bezitten, terwijl de Overeenkomst geacht zal worden in werking te treden op de datum van Haar antwoord nota.

Ik moge van deze gelegenheid gebruik maken Uwer Excellentie de verzekering te geven van mijn zeer bijzondere hoogachting.

(w.g.) VAN HOUTEN

*Excmo. Señor D. Manuel Tello
Secretario de Relaciones Exteriores,
Presente*

No. II

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES
508887

México, D.F., a 13 de octubre de 1952.

Señor Ministro:

Tengo la honra de acusar recibo a Vuestra Excelencia de su atenta nota número 1872, del día de hoy, en la que, al hacer de mi conocimiento que la Delegación Holandesa presidida por el Dr. L. H. Slotemaker que estuvo en esta capital del día 31 de marzo al 2 de abril del presente año, y las autoridades competentes del Gobierno mexicano, llegaron a un arreglo sobre el establecimiento de un servicio aéreo entre ambos países, se sirve proponer un Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, cuyo texto en español, holandés e inglés es el siguiente:

(zoals in No. I)

En vista de que los términos que Vuestra Excelencia se ha servido consignar en su nota número 1872 concuerdan en todos sus puntos con los que la Secretaría de Comunicaciones me ha presentado, el Gobierno de México está conforme en considerar que la nota de Vuestra Excelencia y la presente, constituyan un acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, que tiene igual validez en los textos español, inglés y holandés y que entra en vigor a partir de esta fecha.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi muy alta consideración.

(fdo.) MANUEL TELLO

*Excelentísimo Señor Doctor H. R. van Houten,
Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario
de los Países Bajos,
Ciudad.*

G. INWERKINGTREDING

De in deze notawisseling vervatte overeenkomst is ingevolge de voorlaatste alinea van beide nota's op 13 October 1952 in werking getreden.

J. GEGEVENS

De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, waarnaar in de artikelen 8, 9 en 11 van de onderhavige overeenkomst wordt verwezen, is opgericht bij het Verdrag van Chicago van 7 December 1944 inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart (*Stb.* No. H 165).

Uitgegeven de *zeven en twintigste* Januari 1953.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. W. BEYEN.