

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1961 Nr. 135

---

---

A. TITEL

*Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en  
de Verenigde Mexicaanse Staten, met Bijlage;  
Mexico, 24 augustus 1961*

B. TEKST**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 middel van vervoer en als middel tot het bevorderen van vriendschap, begrip en een goede verstandhouding tussen de volkeren dagelijks toenemen;

Geleid door de wens de culturele en economische banden die hun volken verbinden en het begrip en de goede verstandhouding die tussen hen bestaan nog sterker te maken;

Overwegende dat het wenselijk is op billijke grondslagen van gelijkheid en wederkerigheid geregelde luchtdiensten tussen de twee landen tot stand te brengen, teneinde een grotere samenwerking op het gebied van de internationale luchtvaart te verkrijgen;

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten, die het bereiken van de bovenvermelde doelstellingen zal vergemakkelijken;

Hebben dienovereenkomstig daartoe behoorlijk gemachtigde gevolmachtigden aangewezen, die het volgende zijn overeengekomen:

**Artikel 1**

In deze Overeenkomst betekent

a) het woord „Overeenkomst”, de Overeenkomst en de als bijlage daarbij gevoegde Routetabel;

b) de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, in het geval van de Verenigde Mexicaanse Staten, het Ministerie van Verbindingen en Verkeer of iedere persoon of instelling gemachtigd tot het vervullen van de functies die thans worden uitgeoefend door het Ministerie van Verbindingen en Verkeer; en, in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, iedere door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden als zodanig aangewezen persoon of instelling;

c) de uitdrukking „luchtvaartmaatschappij”, iedere luchtvaartonderneming die een internationale luchtdienst aanbiedt of exploiteert;

d) de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij”, iedere luchtvaartmaatschappij die de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hebben opgegeven als de luchtvaart-

## **Convenio 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 y buena voluntad entre los pueblos aumenta día a día;

Deseando estrechar más aún los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos;

Considerando 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;

Deseando concluir un convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados;

Han designado, por tanto, plenipotenciarios debidamente autorizados para este fin quienes han convenido en lo siguiente:

### Artículo 1

Para los propósitos del presente Convenio:

- a) El término „Convenio” significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo;
- b) El término „autoridades aeronáuticas” significará, en el caso del Reino de los Países Bajos, cualquier persona o entidad designada como tal por el Gobierno de los Países Bajos; y, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- c) El término „línea aérea” significará toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.
- d) El término „línea aérea designada” significará la empresa o empresas cuyo nombre hubiere sido notificado por las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, indicando que es la

maatschappij die een route of routes, omschreven in de als bijlage bij de Overeenkomst gevoegde Routetabel, zal exploiteren. Zulk een mededeling dient schriftelijk te worden gedaan, langs diplomatieke weg;

e) de uitdrukking „grondgebied”, de grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren onder de souvereiniteit, suzeriniteit, bescherming of mandaat van de betrokken Staat;

f) de uitdrukking „luchtdienst”, een geregelde luchtdienst, uitgevoerd door luchtvaartuigen, bestemd voor het openbaar vervoer van passagiers, vracht of post;

g) de uitdrukking „internationale luchtdienst”, een luchtdienst die het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een staat doorkruist;

h) de uitdrukking „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden” (technische landing), een landing die wordt uitgevoerd anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, vracht of post;

i) de uitdrukking „aangeboden diensten”, de capaciteit van een op zulk een dienst gebruikt luchtvaartuig, vermenigvuldigd met de frequentie waarmee dit luchtvaartuig gedurende een bepaalde periode op een bepaalde route vliegt;

j) de uitdrukking „luchtroute”, de vastgestelde route die wordt gevolgd door een luchtvaartuig dat in geregelde dienst is voor openbaar vervoer van passagiers, vracht of post;

k) de uitdrukking „eindpunt” of „medeëindpunt”, het punt of, eventueel, de punten waar een geregelde dienst begint of eindigt.

## Artikel 2

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende voor het uitvoeren van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen nodige rechten:

het recht om over te vliegen, het recht om landingen uit te voeren anders dan voor verkeersdoeleinden, het recht om commerciële landingen uit te voeren voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer op de punten op haar grondgebied, die zijn vermeld op elk van de routes, omschreven in de betreffende paragraaf van de als bijlage bijgevoegde Routetabel. Het feit dat zulke rechten mogelijk niet onmiddellijk worden uitgeoefend sluit niet uit dat later luchtdiensten worden geopend door de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partij aan wie zodanige rechten zijn verleend op de in bedoelde Routetabel omschreven routes.

empresa o empresas que explotarán una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al Convenio. Tal notificación deberá comunicarse por escrito a través de los conductos diplomáticos.

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

f) El término „servicio aéreo” significará todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo.

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

h) El término „escala para fines no comerciales” (escala técnica), significará un aterrizaje para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

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

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

k) El término „terminal” o „coterminal”, significará el punto o puntos, en su caso, de comienzo o final de los vuelos de itinerario fijo.

## Artículo 2

Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra los derechos necesarios para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas, como sigue: derechos de tránsito, de hacer escalas técnicas, y de entrar y salir en vuelos comerciales relacionados con el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en los puntos de su territorio que se mencionan en cada una de las rutas especificadas en el párrafo apropiado del Cuadro de Rutas adjunto. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

## Artikel 3

Op een omschreven route mogen onmiddellijk dan wel op een later tijdstip, naar verkiezing van de Partij aan wie de rechten worden verleend, door de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van die Partij luchtdiensten worden ingesteld, nadat die Partij voor die route zulk een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen heeft aangewezen en de andere Partij de passende exploitatievergunning heeft verleend. Deze andere Partij is, behoudens het bepaalde in artikel 4, verplicht deze vergunning zonder onnodig uitstel te verlenen met dien verstande, dat van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of -luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat zij ten genoegen van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van die Partij aantoon of aantonen te voldoen aan de door die autoriteiten gewoonlijk ten aanzien van de exploitatie van commerciële luchtvaartmaatschappijen toegepaste wetten en voorschriften, alvorens het haar of hun zal zijn vergund de in deze Overeenkomst bedoelde exploitatie aan te vangen.

## Artikel 4

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor, de in artikel 3 van deze Overeenkomst bedoelde exploitatievergunning niet aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te verlenen, of deze in te trekken, indien niet te haren genoegen is aangetoond, dat het overwegend eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of indien die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de in artikel 5 van deze Overeenkomst bedoelde wetten en voorschriften na te leven, of indien de luchtvaartmaatschappij, of de Regering die haar aanwijst, in gebreke blijft de voorwaarden na te komen, waaronder de rechten in overeenstemming met deze Overeenkomst worden verleend.

## Artikel 5

A. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen van of vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebezigde luchtvaartuigen, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen en dienen door deze luchtvaartuigen te worden nagekomen bij het binnenkomen 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 grond-

### Artículo 3

Los servicios aéreos de una ruta determinada podrán ser inaugurados ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte a la cual se conceden los derechos, por una línea aérea o líneas aéreas, de dicha Parte, después de que esa Parte hubiere designado a dicha línea aérea o líneas aéreas, para dar servicio en esa ruta y la otra Parte hubiere concedido el permiso correspondiente para funcionar. La otra Parte estará obligada, con sujeción al artículo 4, a otorgar el permiso sin demoras innecesarias, con la condición de que podrá exigir a la línea aérea, o líneas aéreas designadas, que llenen los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades, a la operación de las líneas aéreas comerciales, antes de que se les permita dedicarse a prestar el servicio previsto en este Convenio.

### Artículo 4

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante el permiso para prestar el servicio aéreo estipulado en el Artículo 3 de este Convenio, en el caso de que no esté convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea están en manos de nacionales de la otra Parte Contratante, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliere con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 del presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

### Artículo 5

A.- Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos al funcionamiento y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

B.- Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de los pasajeros,

gebied van passagiers, bemanningen of vracht van luchtvaartuigen, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door of vanwege deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen te worden nagekomen bij het binnenkomen van of het vertrek uit en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

#### Artikel 6

Bewijzen van luchtwaardigheid en bewijzen van bevoegdheid die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, zullen door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst vermelde routes en diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen werden uitgereikt of geldig verklaard gelijk zijn aan of hoger zijn dan de minimum-normen die krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart kunnen worden gesteld. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid die door een andere staat aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

#### Artikel 7

Teneinde discriminerende 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 voorzieningen. Beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn het er echter over eens, dat deze kosten niet hoger mogen zijn dan die welke door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten, voor het gebruik van zodanige luchthavens en voorzieningen zouden worden betaald;

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 die uitsluitend bestemd zijn om te worden gebruikt door de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de laatste Overeenkomstsluitende Partij, dezelfde behandeling zal worden toegepast wat betreft het opleggen van douanerechten, inspectiekosten en



la tripulación o la carga de las aeronaves, tales como reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por dichos pasajeros, tripulación o carga de las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, o en su nombre por agentes de los mismos, a la entrada o salida del territorio de la primera Parte Contratante, o mientras estén dentro de él.

#### Artículo 6

Los certificados de navegabilidad, títulos de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por una Parte Contratante que estuvieren todavía en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias sean iguales o más elevados que las normas mínimas que pudieran establecer de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelos sobre su propio territorio los títulos de aptitud y licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

#### Artículo 7

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 tarifas justas 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 tarifas no serán mayores que las que paguen las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares por el uso de tales aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.

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 en 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

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;

c) de motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand die aan boord blijven van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij die gemachtigd zijn om de in de Routetabel omschreven routes en diensten 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 door deze luchtvaartuigen worden gebruikt op vluchten binnen dat grondgebied.

#### Artikel 8

Er zal voor de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen een eerlijke en gelijke gelegenheid zijn om iedere in deze Overeenkomst begrepen route tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

#### Artikel 9

Bij de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen van de in deze Overeenkomst omschreven lange-afstandsdiensten zal rekening worden gehouden met het belang van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, opdat de diensten die laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op het geheel of een gedeelte van dezelfde routes verschaffen niet onredelijk worden getroffen.

#### Artikel 10

Tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt overeengekomen dat de diensten die volgens deze Overeenkomst en haar Routetabel door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden, als eerste doel zullen hebben het verschaffen van een vervoerscapaciteit die alleszins voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het land waartoe de maatschappij behoort, 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 die de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen verbinden en ook bijkomstig is voor wat betreft de behoeften aan derde en vierde vrijheidsvervoer tussen het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen en dat van een tussenliggend land.

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 Cuadro de Rutas de este Convenio 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 8

Las líneas aéreas de las Partes Contratantes gozarán de oportunidades iguales y equitativas para operar cualquier ruta entre sus respectivos territorios que se halle comprendida en este Convenio.

#### Artículo 9

En la explotación de los servicios troncales, descritos en el Convenio, por las líneas aéreas de cualquiera de las Partes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten en la totalidad o parte de las mismas rutas.

#### Artículo 10

Queda entendido entre ambas Partes Contratantes que los servicios ofrecidos por una empresa, o por las empresas aéreas designadas de conformidad con este Convenio, 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 intermedio.

De vervoerscapaciteit dient te worden vastgesteld in overeenstemming met de behoeften van het gebied waarover de luchtvaartmaatschappij vliegt, waarbij naar behoren rekening moet worden gehouden met de plaatselijke en regionale diensten. Zij dient tevens te 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 onvervreemdbaar recht vormt van de onderscheiden landen.

Bijgevolg komen zij overeen dat zij op geregelde tijden overleg zullen plegen omtrent de wijze waarop de hierboven aangegeven regels door de luchtvaartmaatschappijen moeten worden toegepast teneinde te verzekeren dat hun belangen in de plaatselijke en regionale diensten niet zullen worden geschaad. Zij komen tevens 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.

#### Artikel 11

1) Alle door een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij te heffen tarieven naar of van punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zullen, in aanmerking nemende dat de dienst zal worden uitgevoerd met dezelfde luchtvaartuigen van die luchtvaartmaatschappij op een redelijk niveau worden vastgesteld, waarbij behoorlijk rekening zal worden gehouden met alle terzake dienende factoren, zoals exploitatiekosten, redelijke winst en de tarieven die worden geheven door andere ondernemingen, alsook de hoedanigheden van elke dienst. Zodanige tarieven zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, die zullen handelen overeenkomstig hun verplichtingen krachtens deze Overeenkomst, binnen de grenzen van hun wettelijke bevoegdheden.

2) Elk voorgesteld tarief te heffen door een luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zal, in aanmerking nemende dat de dienst zal worden uitgevoerd met dezelfde luchtvaartuigen van die luchtvaartmaatschappij, indien dit verlangd wordt, door die luchtvaartmaatschappij tenminste vijf en veertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering worden ingediend bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij tenzij de Overeenkomstsluitende Partij, bij wie de indiening dient plaats te hebben, toestaat dat de indiening op kortere termijn plaats heeft. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen er naar streven te verzekeren, dat de tarieven die worden geheven en geïnd, de-

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 intermedio, iniciarán consultas inmediatamente con el fin de aplicar concreta y prácticamente estas normas a cualquier caso particular.

#### Artículo 11

1. Todas las tarifas que cobre una línea aérea de una de las Partes Contratantes a puntos en el territorio de la otra Parte Contratante o desde puntos en el territorio de la misma, teniendo en cuenta que el servicio será hecho en el mismo avión de dicha línea aérea, se fijarán en niveles razonables, con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como: costos de funcionamiento, utilidades razonables y tarifas que cobran otras líneas aéreas, así como a las características de cada servicio. Tales tarifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, las cuales actuarán de acuerdo con sus obligaciones de conformidad con este Convenio y dentro de las limitaciones de sus facultades legales.

2. Cualquier tarifa que se proponga cobrar una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por transporte a puntos en el territorio de la otra Parte Contratante o desde puntos en el territorio de la misma, teniendo en cuenta que el servicio será hecho en el mismo avión de dicha línea aérea, deberá ser presentada por dicha línea aérea, si así se le requiriese, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante cuando menos con cuarenta y cinco (45) días de anticipación a la fecha propuesta para su iniciación, a menos que la Parte Contratante a la que se le someta permita presentarla en un plazo menor. Las autoridades de aeronáutica de cada una de las Partes Contratantes harán todo lo posible para cerciorarse que las tarifas que se carguen y cobren se ajusten a las tarifas presentadas a cualquiera de las Partes Contratantes y que ninguna línea aérea

zelfde zijn als die welke bij een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn ingediend en dat geen onderneming op een of andere manier, direct of indirect, op een gedeelte van die tarieven kortingen verleent, daaronder begrepen dat buitensporige provisie wordt betaald aan agenten of niet met de werkelijkheid overeenstemmende omrekeningskoersen worden gebruikt.

3) Beide Overeenkomstsluitende Partijen erkennen, dat gedurende een periode, waarvoor een der Overeenkomstsluitende Partijen de procedures van de verkeersconferentie van de Internationale Luchtvervoersvereniging of van andere verenigingen van internationale luchtvervoersondernemingen heeft goedgekeurd, iedere tarievenovereenkomst die tot stand is gekomen door middel van deze procedures en waarbij luchtvaartmaatschappijen van die Overeenkomstsluitende Partijen zijn betrokken, onderworpen zal zijn aan de goedkeuring van die Overeenkomstsluitende Partij.

4) Indien een Overeenkomstsluitende Partij na ontvangst van de in lid 2 hierboven bedoelde mededeling niet instemt met het voorgestelde tarief, doet zij de andere Overeenkomstsluitende Partij daarvan tenminste dertig (30) dagen voordat dat tarief anders van toepassing was geworden mededeling, en dienen de Overeenkomstsluitende Partijen te trachten overeenstemming te bereiken omtrent het passende tarief.

5) Indien een Overeenkomstsluitende Partij bij nadere beoordeling van een bestaand tarief dat geheven wordt voor vervoer naar en van haar grondgebied door een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, waarbij zij in aanmerking neemt dat de dienst wordt uitgevoerd met dezelfde luchtvaartuigen van die luchtvaartmaatschappij, niet instemt met dat tarief, doet zij daarvan mededeling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij en dienen de Overeenkomstsluitende Partijen te trachten binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van de mededeling af overeenstemming te bereiken omtrent het passende tarief.

6) Indien overeenkomstig de bepalingen van lid 4 of 5 overeenstemming is bereikt, zal elke Overeenkomstsluitende Partij alles in het werk stellen om dat tarief van kracht te doen worden.

7a) Indien in de in lid 4 vermelde omstandigheden geen overeenstemming kan worden bereikt vóór de datum waarop zulk een tarief anders van kracht zou worden, of

b) indien in de in lid 5 vermelde omstandigheden geen overeenstemming kan worden bereikt vóór het verstrijken van de termijn van zestig (60) dagen van de datum van mededeling af:

kan de Overeenkomstsluitende Partij die bezwaar heeft tegen het tarief de maatregelen nemen die zij noodzakelijk acht om de in-

reembolse porción alguna de esas tarifas, de ninguna manera, directa o indirectamente, inclusive el pago de comisiones excesivas a agentes o el uso de tipos de cambio imaginarios para la conversión de monedas.

3. Las dos Partes Contratantes reconocen que, durante cualquier período por el cual cualquiera de las Partes Contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo u otras asociaciones de líneas aéreas internacionales, todo arreglo de tarifas celebrado por medio de estos procedimientos y que comprenda líneas aéreas de una Parte Contratante, estará sujeto a la aprobación de esa Parte Contratante.

4. Si una Parte Contratante, al recibir la notificación a que se refiere el párrafo 2 anterior, no estuviere de acuerdo con la tarifa que se propone, informará de ello a la otra Parte Contratante cuando menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha en que dicha tarifa entraría de otra manera en vigor, y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un arreglo respecto a la tarifa conveniente.

5. Si una Parte Contratante, al examinar una tarifa en vigor que se cobre por transporte a su territorio, o procedente de él, por una línea aérea de la otra Parte Contratante, teniendo en cuenta que el servicio será hecho en el mismo avión de dicha línea aérea, no estuviere de acuerdo con dicha tarifa lo notificará a la otra Parte Contratante y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada, a la brevedad posible, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación.

6. En caso de llegar a un acuerdo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 4 ó 5, cada Parte Contratante hará todo lo posible para poner dicha tarifa en vigor.

7. a) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 4, no fuere posible llegar a un acuerdo antes de la fecha en que de otro modo la tarifa debiera entrar en vigor, o

b) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 5 no fuere posible llegar a un acuerdo antes de la fecha de expiración de los sesenta (60) días contados des de la fecha de la notificación:

la Parte Contratante que haya suscitado la objeción a la tarifa podrá adoptar las medidas que considere necesarias para evitar la ini-

stelling of voortzetting van de betrokken dienst tegen het betwiste tarief te verhinderen, met dien verstande echter dat de Overeenkomstsluitende Partij die bezwaar maakt niet zal eisen dat een hoger tarief wordt geheven dan het laagste tarief dat door haar eigen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen geheven wordt op vergelijkbare diensten tussen hetzelfde tweetal punten.

De procedure voorzien in lid 4 en 5 en in dit lid is slechts van toepassing indien er volledig gebrek aan overeenstemming bestaat tussen de door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen of tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij en de betrokken luchtvaartautoriteiten. Normale gevallen waarin goedkeuring van de tarieven niet wordt verleend ten gevolge van het feit dat de luchtvaartmaatschappij die de goedkeuring heeft aangevraagd niet voldoet aan bepaalde vereisten of tengevolge van bepaalde wijzigingen in de van kracht zijnde nationale voorschriften kunnen steeds rechtstreeks tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij en de betrokken luchtvaartautoriteiten worden opgelost.

8) Indien in een der in lid 4 en 5 van dit artikel bedoelde gevallen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen niet binnen een termijn van zes maanden tot overeenstemming kunnen komen omtrent het passende tarief nadat door een klacht van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het voorgestelde tarief of een bestaand tarief van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een aanvang is gemaakt met het overleg, zijn op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst van toepassing.

9) Tenzij tussen Partijen anders is overeengekomen, neemt elke Overeenkomstsluitende Partij op zich alles in het werk te stellen om te verzekeren, dat elk tarief uitgedrukt in de waarde van de nationale valuta van een der Partijen zal worden vastgesteld op een bedrag berekend op basis van de werkelijke wisselkoers (daaronder begrepen alle omwisselings- of andere kosten) waartegen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen de inkomsten uit hun vervoer kunnen omzetten en overmaken in de nationale valuta van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel 12

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de Overeenkomst of Routetabel 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 (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek af. Wanneer deze autoriteiten onderling



ciación o continuación del servicio en cuestión con la tarifa que se objeta, siempre que la Parte Contratante que suscita la objeción no requiera que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que cargan su propia línea aérea o líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

Se entiende que el procedimiento de los párrafos 4, 5 y el presente es aplicable únicamente en los casos de conflicto extremo entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes o entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes. Los casos normales de no aprobación de tarifas por falta de cumplimiento de determinados requisitos por parte de la línea aérea que solicita la aprobación o por determinadas modificaciones a reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

8. Cuando en cualquier caso, de conformidad con los párrafos 4 y 5 de este artículo, las autoridades de aeronáutica de las dos Partes Contratantes no puedan ponerse de acuerdo dentro de un plazo de seis meses, respecto a la tarifa conveniente y después de la consulta iniciada por la queja de una Parte Contratante en relación con la tarifa propuesta o una tarifa existente de la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, se aplicarán las disposiciones del Artículo 13 de este Convenio, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes.

9. A menos que se convenga de otro modo entre las Partes, cada Parte Contratante se compromete a adoptar todas las medidas para que cualquiera tarifa especificada en términos de la moneda nacional de una de las Partes se fije en una cantidad que represente un tipo de cambio efectivo (inclusive todos los derechos de cambios u otros cargos) al cual las líneas aéreas de ambas Partes puedan convertir y remitir los ingresos de sus operaciones de transporte en la moneda nacional de la otra Parte Contratante.

## Artículo 12

En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar este Convenio o su Cuadro de Rutas, esa Parte Contratante podrá solicitar una consulta entre las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes debiendo iniciarse la consulta dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Cuando dichas autoridades aprueben de

tot overeenstemming komen omtrent nieuwe of herziene bepalingen met betrekking tot de Overeenkomst of de Routetabel, zullen die bepalingen in werking treden nadat zij zijn bevestigd door middel van langs diplomatieke weg gewisselde nota's waarin, in het geval van een wijziging van deze Overeenkomst, wordt verklaard dat de door elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen grondwettelijk vereiste goedkeuring is verkregen.

#### Artikel 13

Tenzij in deze Overeenkomst of haar Routetabel anders is bepaald, worden geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of haar Routetabel die niet door overleg kunnen worden opgelost, voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsrechters, waarvan er een zal worden benoemd door elke Overeenkomstsluitende Partij, terwijl de twee aldus gekozen scheidsrechters bij overeenstemming de derde zullen benoemen, onder voorwaarde dat deze derde scheidsrechter geen onderdaan is 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; omtrent de derde scheidsrechter moet binnen 30 dagen na zulk een periode van 60 dagen overeenstemming worden bereikt.

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

#### Artikel 14

Deze Overeenkomst en alle daarmee in verband staande contracten moeten worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 15

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

común acuerdo nuevas o revisadas estipulaciones que afecten a este Convenio o su Cuadro de Rutas, tales estipulaciones entrarán en vigor después de que hayan sido confirmadas por un canje de notas, a través de los canales diplomáticos que indique, en caso de modificación del presente Convenio que ha sido obtenida la aprobación constitucional requerida por cada una de las Partes Contratantes.

#### Artículo 13

Excepto en aquellos casos en que este Convenio o su Cuadro de Rutas dispongan otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio o su Cuadro de Rutas, 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 (60) 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 (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido. Si dentro del mismo 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 la OACI de conformidad con sus reglamentos sobre esta materia. Las Partes Contratantes se comprometen a someterse a cualquiera resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. Los gastos del tribunal de arbitraje serán costeados a prorrata por ambas Partes.

#### Artículo 14

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

#### Artículo 15

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

## Artikel 16

Elk der Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In geval van opzegging door een der Partijen treedt deze Overeenkomst 6 maanden na het tijdstip van ontvangst van de mededeling van opzegging buiten werking, 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, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen 14 dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 17

Deze Overeenkomst wordt van de datum van haar ondertekening af voorlopig toegepast; zij treedt definitief in werking op de datum die wordt vastgelegd in een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat de grondwettelijk vereiste goedkeuring door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen is verkregen.

## Artikel 18

De op 13 oktober 1952 gesloten Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden houdt voorlopig op van toepassing te zijn op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst; zij treedt buiten werking op de datum waarop deze Overeenkomst in werking treedt.

## Artikel 19

Deze Overeenkomst blijft gedurende een periode van drie (3) jaar, te rekenen van de datum van haar ondertekening af, van kracht, tenzij zij tengevolge van een initiatief uit hoofde van artikel 16 van deze Overeenkomst eerder wordt beëindigd. Vóór het aflopen van de Overeenkomst kunnen de Overeenkomstsluitende Partijen overgaan tot besprekingen, teneinde tot overeenstemming te geraken omtrent een systeem dat het luchtvervoer tussen de beide landen regelt na het aflopen van deze Overeenkomst.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Mexico D.F. de vierentwintigste augustus negentienhonderd een en zestig, in twee exemplaren, in de Spaanse, Nederlandse en Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

(w.g.) R. FLAES

(w.g.) MANUEL TELLO

## Artículo 16

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier tiempo notificar a la otra Parte Contratante su deseo de poner fin a este Convenio. Esta Notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En caso de denuncia por alguna de las Partes este Convenio quedará sin efecto seis meses 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 17

El presente Convenio surtirá efectos, provisionalmente, a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor, definitivamente, en la fecha fijada en un canje de notas diplomáticas que indiquen que ha sido obtenida la aprobación constitucional requerida por cada una de las Partes Contratantes.

## Artículo 18

El Acuerdo sobre transportes aéreos concluído entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el 13 de octubre de 1952, cesará de surtir sus efectos provisionalmente en la fecha de la firma del presente Convenio y expirará en la fecha en que el presente Convenio entre en vigor.

## Artículo 19

El presente Convenio tendrá una duración de tres (3) años a partir de la fecha de su firma, a menos que se termine antes, de acuerdo con lo estipulado por el Artículo 16 de este Convenio. Antes de su terminación las Partes Contratantes podrán celebrar pláticas con objeto de llegar a un acuerdo sobre el régimen que pudiera normar el transporte aéreo entre los dos países después de la fecha de terminación del presente Convenio.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Hecho en México, D.F., el día veinticuatro de agosto de mil novecientos sesenta y uno, en duplicado, en los idiomas holandés, español e inglés, todos los cuales son igualmente auténticos.

(F.) R. FLAES.

(F.) MANUEL TELLO.

**Routetabel****Deel I**

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

Amsterdam — Montreal — Houston — Mexico, D.F.

2) De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij kan drie wekelijkse frequenties uitvoeren op de in de voorgaande paragraaf vermelde route, terwijl later iedere wijziging in de capaciteit onderworpen zal zijn aan het bepaalde in artikel 10.

3) De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij zal geen commerciële rechten genieten tussen Houston en Mexico, D.F. en in omgekeerde richting.

**Deel II**

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

Mexico, D.F., via tussenliggende punten naar Aruba en/of Curaçao en verder.

2) De door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal wekelijks tenminste twee frequenties uitvoeren op de in de voorgaande paragraaf vermelde route.

3) De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op de in deel II, paragraaf 1, vermelde route diensten uitvoeren totdat de door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij een aanvang maakt met het uitvoeren van diensten op die route.

4) De Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten zal de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden twee maanden van tevoren mededeling doen van de datum waarop de door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij een aanvang zal maken met het uitvoeren van diensten op de in deel II, paragraaf 1, vermelde route.

## Cuadro de Rutas

### Seccion I

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 la ruta aérea especificada, 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—Montreal—Houston—México, D. F.

2. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá operar tres frecuencias semanales en la ruta mencionada en el párrafo precedente y, después, cualquier variación sobre capacidad se sujetará a las disposiciones del artículo 10.

3. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos no tendrá derechos comerciales entre Houston y México, D. F. y regreso.

### Seccion II

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 la ruta aérea especificada, 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 a Curazao o a cualquiera de ellas y más allá.

2. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, operará, por lo menos, dos frecuencias semanales en la ruta mencionada en el párrafo precedente.

3. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá seguir operando la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1, hasta el momento en que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos comience sus operaciones en esta ruta.

4. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos notificará al Gobierno del Reino de los Países Bajos, con dos meses de anticipación, la fecha en que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos empiece sus operaciones en la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1.

5) De door de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gedurende een periode van niet minder dan drie jaar de in deel II, paragraaf 1, vermelde route exploiteren.

6) De door de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal met haar diensten op de in deel II, paragraaf 1, vermelde route een aanvang maken door aanvankelijk de tussenliggende punten aan te doen die op het ogenblik worden aangedaan, n.l. Guatemala, San José en Panama.

7) In geval de door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij haar diensten naar de Nederlandse Antillen gedurende een onafgebroken periode van vier maanden staakt, kan de door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij een aanvang maken met haar exploitatie naar Mexico, D.F. via tussenliggende punten met twee frequenties per week, terwijl later iedere wijziging in de capaciteit onderworpen zal zijn aan het bepaalde in artikel 10.

8) De Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten zal de aangewezen Mexicaanse luchtvaartmaatschappijen aanbevelen om overleg te plegen met de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, teneinde hun dienstregelingen op elkaar af te stemmen met betrekking tot de aansluitingen in de Nederlandse Antillen en eveneens om een „interline”-overeenkomst te sluiten teneinde luchtdiensten tussen bedoelde Nederlandse Antillen en Midden-Amerika te doen aansluiten.

9) In geval een luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Antillen de route Nederlandse Antillen—Mexico wenst te exploiteren is de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten zeer wel bereid hieromtrent overleg te plegen met de autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden en de mogelijkheid van de exploitatie van deze route door deze luchtvaartmaatschappij in welwillende overweging te nemen.

10) In geval de Mexicaanse luchtvaartmaatschappij die de in deel II, paragraaf 1, vermelde route exploiteert commerciële rechten wenst uit te oefenen tussen Curaçao en Aruba, en in omgekeerde richting, is de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zeer wel bereid hieromtrent overleg te plegen met de autoriteiten van de Verenigde Mexicaanse Staten en de mogelijkheid dat deze rechten door deze luchtvaartmaatschappij worden uitgeoefend in welwillende overweging te nemen.



5. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos operará la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1 por un plazo no menor de 3 años.

6. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos empezará sus operaciones en la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1 tocando inicialmente los puntos intermedios que en la actualidad está sirviendo, esto es, Guatemala, San José y Panamá.

7. En el caso de que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, suspenda sus operaciones a las Antillas Holandesas por un período ininterrumpido de cuatro meses, la línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá comenzar sus operaciones a México, D.F. vía puntos intermedios, con dos frecuencias semanales y, después, cualquier variación sobre capacidad se sujetará a las disposiciones del artículo 10.

8. El Gobierno mexicano recomendará a la línea aérea mexicana designada, la celebración de pláticas con la línea aérea holandesa con objeto de coordinar horarios en las Antillas Holandesas e incluso, la celebración de un convenio interlineal a fin de enlazar los servicios aéreos entre dichas Antillas Holandesas y Centroamérica.

9. En caso de que una línea aérea de las Antillas Holandesas desee operar la ruta Antillas Holandesas—México, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos está en la mejor disposición de celebrar pláticas con las autoridades del Gobierno del Reino de los Países Bajos a este respecto y considerar, en forma benevolente, la posibilidad de la operación de esta ruta por esta línea aérea.

10. En caso de que la línea aérea mexicana que opere la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1, desee ejercer derechos comerciales entre Curazao y Aruba y regreso, el Gobierno del Reino de los Países Bajos está en la mejor disposición de celebrar pláticas con las autoridades de los Estados Unidos Mexicanos a este respecto y considerar, en forma benevolente, la posibilidad de que estos derechos se ejerzan por dicha línea aérea.

**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 goodwill among peoples are increasing from day to day;

Desiring to strengthen even more the cultural and economic bonds which link their peoples and the understanding and goodwill which exist between them;

Considering that it is desirable to organize, on equitable bases of equality and reciprocity, regular air services between the two countries, in order to obtain greater cooperation in the field of international air transportation;

Desiring to conclude an Agreement which will facilitate the attainment of the aforementioned objectives;

Have accordingly appointed duly authorized plenipotentiaries for this purpose, who have agreed as follows:

**Article 1**

For the purpose of the present Agreement:

a) The word „Agreement” shall mean the Agreement and the Route Schedule annexed thereto.

b) The term „aeronautical authorities” shall mean, in the case of the Kingdom of the Netherlands, any person of agency designated as such by the Government of the Kingdom of the Netherlands; and, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Transport or any person or entity authorized to perform the functions exercised at present by the Ministry of Communications and Transport.

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

d) The term „designated airline” shall mean the airline or airlines that the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party to be the airline or airlines that will operate a route or routes specified in the Route Schedule annexed to the Agreement. Such notification must have been communicated in writing, through diplomatic channels.

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

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

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

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

i) 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.

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

k) The term „terminal” or „coterminal” shall mean the point or points, as the case may be, in which a scheduled flight starts or ends.

## Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights necessary for the conduct of air services by the designated airlines, as follows: the rights of transit, of stops for non-traffic purposes, and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo, and mail at the points in its territory pared on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the annexed Route Schedule. The fact that such rights may not be exercised immediately shall not preclude the subsequent inauguration of air services by the airlines of the Contracting Party to whom such rights are granted over the routes specified in the said Route Schedule.

## Article 3

The air services on a specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Party to whom the rights are granted by an airline or airlines of such party at any time after that Party has designated such airline or airlines for that route and the other Party has given the appropriate operating permission. Such other Party shall, subject to Article 4, be bound to give this permission without undue delay provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that Party, under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operation of com-

mercial airlines, before being permitted to engage in the operations contemplated in this Agreement.

#### Article 4

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permission provided for in Article 3 of this Agreement 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 such airline to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement, or in case of failure of the airline or the Government designating it to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with the Agreement.

#### Article 5

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 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 Contracting Party.

B. The laws and regulations of one Contracting Party relating 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, and while within the territory of the first Contracting Party.

#### Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another state.

## Article 7

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

a) Each 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 Route Schedule 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 8

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

## Article 9

In the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the present Agreement, 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.

## Article 10

It is agreed between the two Contracting Parties that the services provided by the airline(s) designated under this Agreement and its Route Schedule shall retain as principal 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 recognize 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 recognize 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.

#### Article 11

1. All rates to be charged by an airline of one Contracting Party to or from points in the territory of the other Contracting Party taking into consideration that the service will be performed with the same aircraft of that airline, shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as costs of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other carriers, as well as the characteristics of each service. Such rates shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal powers.

2. Any rate proposed to be charged by an airline of either Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party, taking into consideration that the service will be performed with the same aircraft of that airline shall, if so required, be filed by such airline with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty five (45) days before the proposed date of introduction unless the Contracting Party with whom the filing is to be made permits filing on shorter notice. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to ensure that the rates charged and collected conform to the rates filed with either Contracting Party, and that no carrier rebates any portion of such rates, by any means, directly

or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents or the use of unrealistic currency conversion rates.

3. It is recognized by both Contracting Parties that during any period for which either Contracting Party has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or other associations of international air carriers, any rate agreement concluded through these procedures and involving airlines of that Contracting Party will be subject to the approval of that Contracting Party.

4. If a Contracting Party, on receipt of the notification referred to in paragraph 2 above, is dissatisfied with the rate proposed, it shall so inform the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the date that such rate would otherwise become effective, and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

5. If a Contracting Party upon review of an existing rate charged for carriage to or from its territory by an airline of the other Contracting Party taking into consideration that the service will be performed with the same aircraft of that airline is dissatisfied with that rate, it shall so notify the other Contracting Party and the Contracting Parties shall endeavour to reach an agreement on the appropriate rate, within a period of sixty (60) days from the day of notification.

6. In the event that an agreement is reached pursuant to the provisions of paragraph 4 or 5, each Contracting Party will exercise its best efforts to put such rate into effect.

7. a) If under the circumstances set forth in paragraph 4 no agreement can be reached prior to the date that such rate would otherwise become effective, or

b) If under the circumstances set forth in paragraph 5 no agreement can be reached prior to the expiry of sixty (60) days from the date of notification:

then the Contracting Party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or the continuation of the service in question at the rate complained of, provided, however, that the Contracting Party raising the objection shall not require the charging of a rate higher than the lowest rate charged by its own airline or airlines for comparable services between the same pair of points.

It is understood that the procedure provided for in the paragraphs 4, 5 and the present paragraph shall be applicable only in cases of extreme conflict between the airlines designated by the Contracting Parties, or between the designated airline and the aeronautical authorities concerned. Normal cases in which approval

of rates is withheld due to failure to comply with certain requirements on the part of the airline, seeking the approval, or due to certain modifications in the rules which apply domestically, can always be solved directly between the designated airline and the aeronautical authorities concerned.

8. When in any case under paragraphs 4 and 5 of this article the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree within a period of six months upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one Contracting Party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other Contracting Party, upon the request of either Contracting Party, the terms of Article 13 of this Agreement shall apply.

9. Unless otherwise agreed between the parties, each Contracting Party undertakes to use its best efforts to ensure that any rate specified in terms of the national currency of one of the parties will be established in an amount which reflects the effective exchange rate (including all exchange fees or other charges) at which the airlines of both Parties can convert and remit the revenue from their transport operations into the national currency of the other Contracting Party.

#### Article 12

In the event either of the Contracting Parties consider it desirable to modify the Agreement, or the Route Schedule, that Contracting Party may request consultation between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultations to begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised stipulations affecting the Agreement or the Route Schedule, such stipulations will come into effect after they have been confirmed by an exchange of Notes through the diplomatic channels which shall in the case of modification of the present Agreement state that the approval constitutionally required by each of the Contracting Parties has been obtained.

#### Article 13

Except as otherwise provided in this Agreement or its Route Schedule any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Route Schedule 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 (60) 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 (30) days after such period of sixty (60) 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. The 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 Contracting Party.

#### Article 14

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

#### Article 15

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 16

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 6 months 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 17

The present Agreement will become applicable provisionally from the date of its signature and enter into force definitively, from the date laid down in an exchange of diplomatic notes, stating that the approval constitutionally required by each of the Contracting Parties has been obtained.

#### Article 18

The Air Transport Agreement concluded between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of

the United Mexican States on October 13, 1952 will provisionally cease to be applied on the date of signature of the present Agreement and will expire on the date on which the present Agreement will enter into force.

#### Article 19

The present Agreement will remain effective for a period of three (3) years from the date of its signature, unless terminated earlier by action pursuant to Article 16 of this Agreement. Prior to its expiration the Contracting Parties may initiate talks to reach agreement concerning a system to regulate air transport between the two countries subsequent to the expiration of the present Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Mexico D.F., on the twenty-fourth of August nineteen sixty one, in duplicate, in the Netherlands, Spanish and English languages, all three texts being equally authentic.

*(Voor de ondertekeningen zie blz. 20).*

---

### Route schedule

#### Section I

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

Amsterdam — Montreal — Houston — Mexico, D.F.

2. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands can operate three weekly frequencies on the route mentioned in the preceding paragraph and afterwards any change in capacity will be subject to the provisions of article 10.

3. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall not enjoy commercial rights between Houston and Mexico, D.F., and viceversa.

## Section II

1. An airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate air services on the route 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, D.F., via intermediate points, to Aruba and/or Curaçao and beyond.

2. The airline designated by the Government of the United Mexican States shall operate, at least two weekly frequencies on the route mentioned in the preceding paragraph.

3. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands can operate services on the route mentioned under section II, paragraph 1; until the moment that the airline designated by the Government of the United Mexican States starts operating on this route.

4. The Government of the United Mexican States shall notify the Government of the Kingdom of the Netherlands two months in advance the date on which the airline designated by the Government of the United Mexican States will start its services on the route mentioned in section II, paragraph 1.

5. The airline designated by the United Mexican States shall operate the route mentioned in section II, paragraph 1 for a period no less than three years.

6. The airline designated by the United Mexican States shall start its services on the route mentioned in section II, paragraph 1 serving initially intermediate points that are being served at the present time: that is to say, Guatemala, San Jose and Panama.

7. In case the airline designated by the Government of the United Mexican States suspends its operations to the Netherlands Antilles for a period of four months without interruption, the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands can start its operation to Mexico, D.F. via intermediate points with two weekly frequencies and, afterwards, any change in capacity will be subject to the provisions of article 10.

8. The Government of the United Mexican States shall recommend the designated Mexican airlines to hold discussions with the Netherlands airline in order to coordinate time tables in the Netherlands Antilles and, also, the conclusion of an interline agreement in order to connect air services between the Netherlands Antilles and Central America.

9. In case an airline of the Netherlands Antilles wishes to operate the route Netherlands Antilles—Mexico, the Government

of the United Mexican States is quite prepared to discuss the matter with the authorities of the Kingdom of the Netherlands and to give sympathetic consideration to the possibility of the operation of this route by this airline.

10. In case the Mexican airline operating the route mentioned in Section II, paragraph 1, wishes to exercise commercial rights between Curaçao and Aruba and viceversa, the Government of the Kingdom of the Netherlands is quite prepared to discuss the matter with the authorities of the United Mexican States and to give sympathetic consideration to the possibility that these rights be exercised by this airline.

---

#### D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst worden ingevolge artikel 17 voorlopig toegepast van 24 augustus 1961 af en zullen ingevolge hetzelfde artikel in werking treden op een datum, vast te stellen bij een wisseling van nota's waarin wordt vermeld, dat de door de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vereiste goedkeuring is verkregen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst gelden voor het gehele Koninkrijk.

#### J. GEGEVENS

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, waarnaar in de Overeenkomst wordt verwezen, is opgericht bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944, waarvan tekst en vertaling zijn opgenomen in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1959, 45.

De onderhavige Overeenkomst vervangt blijkens zijn artikel 18 de op 13 oktober 1952 te Mexico gesloten Luchtvaartovereenkomst, waarvan de tekst is opgenomen in *Trb.* 1953, 12. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1957, 256.

Uitgegeven de dertiende november 1961.

*De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,*

J. DE QUAY.