

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1972 Nr. 35

A. TITEL

*Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden
en de Verenigde Mexicaanse Staten, met Bijlage;
Mexico City, 6 december 1971*

B. TEKST ¹⁾

**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;

Partijen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld;

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 grondslagen van billijkheid, gelijkheid en wederkerigheid geregelde luchtdiensten tussen de twee landen tot stand te brengen, ten einde een grotere samenwerking op het gebied van de internationale luchtvaart te verkrijgen;

¹⁾ De Spaanse en de Engelse tekst zijn afgedrukt op blz. 16 e.v. van dit *Tractatenblad*.

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

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

Artikel 1

In deze Overeenkomst betekent:

A. Het woord „Overeenkomst”, de Overeenkomst en de daarbij gevoegde Routetabel;

B. De uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, voor Nederland, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, en voor de Nederlandse Antillen, de Directeur van Burgerluchtvaart van de Nederlandse Antillen, of elke persoon of instelling die bevoegd is de functies te vervullen, die thans door dezen worden vervuld, en, wat de Verenigde Mexicaanse Staten betreft, het Ministerie van Verbindingen en Verkeer of elke persoon of instelling die bevoegd is de functies te vervullen, die thans door het Ministerie van Verbindingen en Verkeer worden vervuld;

C. De uitdrukking „luchtvaartmaatschappij”, iedere luchtvaartonderneming die een internationale luchtdienst aanbiedt of exploiteert;

D. De uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij”, een luchtvaartmaatschappij die de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft opgegeven als de luchtvaartmaatschappij die een route of routes, omschreven in de bij de Overeenkomst gevoegde Routetabel, zal exploiteren;

E. De uitdrukkingen „grondgebied”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben voor de toepassing van deze Overeenkomst de betekenis die daaraan wordt toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag van Chicago, van 7 december 1944, inzake de internationale burgerluchtvaart;

F. De uitdrukking „capaciteit van een luchtvaartuig”, de beladingsgraad van een luchtvaartuig uitgedrukt in verhouding tot het aantal passagiersplaatsen en het laadvermogen voor vracht en post;

G. De uitdrukking „aangeboden capaciteit”, de totale capaciteit van de luchtvaartuigen die benut wordt voor de exploitatie van elk der overeengekomen luchtdiensten, vermenigvuldigd met de frequentie waarmede deze luchtvaartuigen gedurende een bepaalde periode vliegen;

H. De uitdrukking „luchtroute”, de vastgestelde route die wordt gevolgd door een luchtvaartuig dat geregeld gebruikt wordt voor openbaar vervoer van passagiers, vracht of post;

I. De uitdrukking „omschreven route”, de route beschreven in de bij deze Overeenkomst gevoegde Routetabel;

J. De uitdrukking „beladingsgraad passagiers”, de verhouding tussen het aantal door een luchtvaartmaatschappij gedurende een bepaalde periode over een omschreven route vervoerde passagiers, en het aantal zitplaatsen aangeboden door dezelfde luchtvaartmaatschappij gedurende dezelfde periode en over dezelfde route;

K. De uitdrukking „frequentie”, het aantal retourvluchten dat een luchtvaartmaatschappij gedurende een bepaalde periode op een omschreven route uitvoert;

L. De uitdrukking „verandering van type”, de vervanging, op een omschreven route, van een luchtvaartuig door een ander met een andere capaciteit;

M. De uitdrukking „geregelde vluchten”, de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op overeengekomen routes gemaakte vluchten;

N. De uitdrukking „doorgaande dienst”, de dienst aangeboden door een luchtvaartmaatschappij, zonder verandering van luchtvaartuig, van een punt op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij naar een punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en naar verder gelegen punten.

Artikel 2

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van luchtdiensten op de in de aangehechte Routetabel omschreven routes.

2. Tenzij in deze Overeenkomst anders overeengekomen, geniet de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de exploitatie van internationale diensten de volgende rechten:

a) zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

b) op genoemd grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

c) passagiers, vracht en post in internationaal verkeer op te nemen en af te zetten op genoemd grondgebied op de punten omschreven in de bijgevoegde Routetabel.

3. Het feit dat zulke rechten mogelijk niet onmiddellijk worden uitgeoefend sluit niet uit dat later luchtdiensten worden geopend door de luchtvaartmaatschappijen van de Partij aan wie zodanige rechten zijn verleend op de in de genoemde Routetabel omschreven routes.

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de toepassing van deze Overeenkomst vrachtvervoer slechts een aanvulling vormt op passagiersvervoer; over de exploitatie van diensten uitsluitend voor vrachtvervoer dienen derhalve tussen beide Partijen onderhandelingen te worden gevoerd.

Artikel 3

1. Na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst delen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar zo spoedig mogelijk de ter zake dienende gegevens mede over de vergunningen verleend tot exploitatie van de in de Routetabel omschreven routes.

2. Op een omschreven route mogen onmiddellijk dan wel op een later tijdstip, naar verkiezing van de Partij aan wie de rechten worden verleend, luchtdiensten worden ingesteld, nadat die Partij voor die route een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de andere Partij de passende exploitatievergunning heeft verleend.

Deze andere Partij is verplicht deze vergunning te verlenen en kan daarbij van de aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen dat deze ten genoegte van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van die Partij aantoot te voldoen aan de door die autoriteiten gewoonlijk toegepaste wetten en voorschriften.

Artikel 4

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning toegekend aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, of deze in te trekken, indien niet te haren genoegte is aangevoerd, dat de meerderheid van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op genoemde luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van die andere Partij overeenkomstig haar onderscheiden wetten, of indien die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de in 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

1. De wetten en voorschriften van een Partij betreffende de toelating tot of het 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 Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en dienen door deze luchtvaartuigen te worden nagekomen bij het binnenkomen of verlaten van, en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

2. De wetten en voorschriften van een Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht en post, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door de passagiers en bemanning, en met betrekking tot vracht en post vervoerd in het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

Artikel 6

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Partij en die nog van kracht zijn, zullen door de andere 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 of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard gelijk zijn aan of hoger dan de minimum-normen die in overeenstemming met het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart zijn gesteld. Elke Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door een andere Staat aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

Artikel 7

1. Elk van de Partijen kan billijke en redelijke heffingen voor het gebruik van openbare luchthavens en andere onder haar toezicht staande voorzieningen opleggen of toestaan dat deze worden opgelegd. Elk van de Partijen komt echter overeen, dat deze heffingen niet hoger mogen zijn dan die welke voor het gebruik van zodanige luchthavens en voorzieningen door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten, worden betaald.

2. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere heffingen en belas-

tingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

3. Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en boordproviand, ingevoerd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of aan boord genomen van de luchtvaartuigen van die aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend bestemd voor gebruik bij de exploitatie van internationale diensten zijn vrijgesteld van alle nationale heffingen en lasten, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, geheven op het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden gebruikt worden op delen van de vlucht afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen. Bovenbedoelde goederen kunnen op verzoek onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

4. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, boordproviand en voorraden motorbrandstof en smeermiddelen die zich aan boord bevinden van luchtvaartuigen van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden gesteld totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 8

Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld de overeengekomen luchtdiensten tussen hun grondgebieden te exploiteren.

Artikel 9

Bij de exploitatie door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de in deze Overeenkomst vermelde luchtdiensten, zal rekening worden gehouden met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, opdat de diensten die laatzstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op het geheel of een gedeelte van dezelfde routes verschaffen niet onredelijk worden getroffen.

Artikel 10

1. 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 beantwoordt aan de vraag naar vervoer tussen het land waartoe de maatschappij behoort, en de landen van bestemming.

2. De luchtdiensten die het publiek ter beschikking worden gesteld door de luchtvaartmaatschappijen die op grond van deze Overeenkomst luchtdiensten exploiteren, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de behoeften van het publiek aan deze diensten.

3. Beide Partijen erkennen dat de ontwikkeling van plaatselijke en regionale diensten een onvervreemdbaar recht is van hun landen. Derhalve komen zij overeen op geregelde tijden overleg te plegen over de wijze waarop de in dit artikel vermelde normen door de onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden nageleefd, ten einde te verzekeren dat hun onderscheiden belangen in de plaatselijke en regionale diensten, alsook in de continentale diensten niet worden geschaad.

4. Verandering van type verdedigbaar uit het oogpunt van economische exploitatie, wordt op elke tussenlanding op de omschreven routes toegestaan. Er mag evenwel geen verandering van type plaatsvinden op het grondgebied van de andere Partij, wanneer daardoor de kenmerkende eigenschappen van de exploitatie van een doorgaande luchtdienst gewijzigd worden of wanneer zij onverenigbaar is met de in deze Overeenkomst neergelegde beginselen.

5. Alvorens over te gaan tot uitbreiding van de capaciteit aangeboden op een omschreven route of van de frequentie op genoemde route, dient tenminste vijftien (15) dagen van te voren door de luchtvaartautoriteiten van de betrokken Partij daarvan kennis te worden gegeven aan de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Indien de andere Partij van mening is dat de uitbreiding niet gerechtvaardigd is in het licht van het verkeersvolume op de route of schadelijk is voor de belangen van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, kan zij binnen een periode van vijftien (15) dagen de andere Partij om overleg verzoeken. Zulk overleg dient aan te vangen binnen dertig (30) dagen volgend op het verzoek en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen alle verkeersgegevens te verstrekken die vereist zijn om de noodzaak of de rechtvaardiging van de voorgestelde uitbreiding vast te stellen. Ingeval niet binnen negentig (90) dagen na het verzoek om overleg overeenstemming is bereikt, wordt de aangelegenheid onderworpen aan arbitrage overeenkomstig artikel 14 van deze Overeenkomst. Intussen zal de voorgestelde uitbreiding niet worden toegepast.

Artikel 11

1. De tarieven te heffen door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden

vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. Behoudens het bepaalde in lid 4 van dit artikel wordt geen nieuw tarief van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd.

3. De in lid 1 van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging en is onderworpen aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

4. De aldus overeengekomen tarieven, alsmede de voorwaarden waarop deze tarieven zijn gebaseerd en de voorwaarden voor bijkomende functies die verband houden met de toepassing van deze tarieven, worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste vijftig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

5. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een van deze tarieven, of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het derde lid van dit artikel, of indien gedurende de eerste 15 dagen van de periode van 45 dagen genoemd in het vierde lid van dit artikel de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennisgeving doet van haar ontevredenheid over een tarief vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

6. De procedure voorzien in het vijfde 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.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens het vierde lid van dit artikel voorgelegd tarief en omtrent de vaststelling van een tarief volgens het vijfde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in **artikel 14**.

8. De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

Artikel 12

1. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat, behoudens het bepaalde in dit artikel, een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen een **gemeenschappelijke regeling** kan aangaan voor de exploitatie van een route omschreven in de Routetabel bij deze Overeenkomst.

2. „Gemeenschappelijke regeling” betekent een regeling aangaan door een aangewezen luchtvaartmaatschappij met een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen van dezelfde of verschillende nationaliteit ten einde gezamenlijk enige van de overeengekomen diensten te exploiteren en de inkomsten en kosten daarvan onderling te delen.

3. Ten behoeve van een zodanige gemeenschappelijke regeling kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij vliegschema's en dienstregelingen vaststellen, gezamenlijk of door gemeenschappelijke prijzen en tarieven, zulks behoudens het bepaalde in artikel 11, alsook regelingen treffen voor verhuur, charter en onderlinge uitwisseling van uitrusting.

4. Elke door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij aangegane regeling moet schriftelijk ter kennis worden gebracht van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. De regelingen bedoeld in dit artikel zijn beperkt tot gemeenschappelijke regelingen op de omschreven routes:

- a) tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) tussen een aangewezen luchtvaartmaatschappij en een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen van dezelfde Overeenkomstsluitende Partij;
- c) tussen een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is of zijn gemachtigd tot de uit-

oefening van verkeersrechten op het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij via hetwelk de gemeenschappelijke dienst dient te worden geëxploiteerd.

6. Niets in dit artikel belet de oprichting en exploitatie van andere organisaties voor gezamenlijke exploitatie, van internationale exploitatielichamen of van gemeenschappelijke regelingen bedoeld in de artikelen 77 en 79 van het Verdrag van Chicago.

Artikel 13

1. Elk der Partijen kan te allen tijde verzoeken om overleg tussen de bevoegde autoriteiten van beide Partijen ter bespreking van de uitlegging, toepassing of wijziging van deze Overeenkomst. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden of het Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen van de Verenigde Mexicaanse Staten, al naar het geval zich voordoet. Indien overeenstemming wordt bereikt omtrent wijziging van de Overeenkomst, wordt een zodanige wijziging formeel vastgelegd door een diplomatieke notawisseling.

2. De aldus overeengekomen wijzigingen worden voorlopig toegepast vanaf de datum van de diplomatieke notawisseling en treden in werking vanaf de datum, overeengekomen door de Partijen in een latere diplomatieke notawisseling, zodra goedkeuring is verkregen overeenkomstig de onderscheiden constitutionele procedures.

Artikel 14

1. Tenzij in deze Overeenkomst anders is bepaald, worden geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst die niet door overleg kunnen worden opgelost, op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen. Elke Overeenkomstsluitende Partij benoemt een scheidsman en de derde scheidsman wordt in overeenstemming tussen de twee aldus gekozen scheidsmannen benoemd, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan kan zijn van een der Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen moet een scheidsman aanwijzen binnen zestig (60) dagen na de datum waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota overhandigt, waarin om beslechting van een geschil door arbitrage wordt gevraagd; de derde scheidsman wordt aangewezen binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van verstrijken van de bovengenoemde zestig (60) dagen.

3. Indien binnen de overeengekomen termijn geen overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman wordt deze functie vervuld door een persoon benoemd door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie overeenkomstig de gebruiken van deze Organisatie.

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan iedere beslissing die overeenkomstig het bepaalde in dit artikel wordt gegeven. Het scheidsgerecht beslist over de verdeling van de kosten die uit deze procedure kunnen voortvloeien.

Artikel 15

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 16

Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, wordt deze Overeenkomst zodanig gewijzigd dat zij met de bepalingen van dat verdrag overeenstemt.

Artikel 17

Elk der Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In geval van opzegging door een der Partijen eindigt deze Overeenkomst zes (6) maanden na het tijdstip van ontvangst door de andere Overeenkomstsluitende Partij van de mededeling van opzegging, tenzij genoemde mededeling in onderling overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen wordt ingetrokken voor de datum van beëindiging. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 18

Deze Overeenkomst wordt van de datum van haar ondertekening af voorlopig toegepast en treedt in werking op de datum van een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat de constitutioneel vereiste goedkeuring door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen is verkregen.

Artikel 19

Tenzij een der Partijen aan de andere Partij kennis geeft van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen door een handeling overeenkomstig artikel 17 blijft deze Overeenkomst van kracht tot drie (3) jaar na de datum van haar ondertekening en kan zij telkens voor

volgende perioden van drie (3) jaar worden verlengd door een diplomatieke notawisseling.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst ondertekenen.

GEDAAN te Mexico D.F., de zesde december negentienhonderd een en zeventig, in twee exemplaren, in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) B. J. SLINGENBERG

Berend J. Slingenberg,
Harer Majesteits Buitengewoon
en Gevolmachtigd Ambassadeur.

Voor de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten

(w.g.) E. O. RABASA

Emilio O. Rabasa,
Minister van Buitenlandse
Betrekkingen van de Verenigde
Mexicaanse Staten.

Routetabel

Deel I

Een door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn om in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op de omschreven route:

Punten in Mexico – Toronto en/of Montreal – Amsterdam

Deel II

Een door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn om in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op elk van de omschreven routes:

- a) *Punten in Nederland – Montreal en/of Toronto – Chicago en/of Houston – Mexico City*
- b) *Punten in de Nederlandse Antillen – Barranquilla – Panamá – San Jose – Guatemala – Kingston – Montego Bay – Cozumel – Can Cum – Mexico City*

Deel III

1. De door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn vier frequenties per week in beide richtingen uit te voeren met Boeing 747 of een soortgelijk type luchtvaartuig.

2. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *a*) van Deel II zal een in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappij zijn en zal gerechtigd zijn vier frequenties per week in beide richtingen uit te voeren met Boeing 747 of een soortgelijk type luchtvaartuig.

3. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *b*) van Deel II zal een in de Nederlandse Antillen gevestigde luchtvaartmaatschappij zijn en zal gerechtigd zijn drie frequenties per week in beide richtingen uit te voeren met Douglas DC-9 of een soortgelijk type luchtvaartuig.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen op enkele of alle vluchten enkele of alle tussenliggende punten omschreven in Deel I en II hierboven overslaan, met uitzondering van Cozumel in route *b*) van Deel II.

5. De door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet volledige verkeersrechten op de route omschreven in Deel I.

6. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *a*) van Deel II geniet geen commerciële verkeersrechten tussen Montreal, Toronto, Chicago en Houston enerzijds en Mexico City anderzijds.

7. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *b*) van Deel II geniet slechts commerciële verkeersrechten tussen de Nederlandse Antillen en Mexico City en tussen de Nederlandse Antillen, Baranquilla en Guatemala enerzijds en Cozumel en Can Cum anderzijds.

**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;

Siendo Partes en la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Considerando que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y como medio para promover el entendimiento amistoso y la buena voluntad entre los pueblos aumenta día a día;

Deseando estrechar aún más 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 efectos 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, para los Países Bajos, el Director General de Aviación Civil de los Países Bajos, y para las Antillas Neerlandesas, el Director de Aviación Civil de las Antillas Neerlandesas o cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones ejercidas en la actualidad por ellas, 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.

**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;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

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 purposes of this 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, for the Netherlands, the Director General of Civil Aviation of the Netherlands, and for the Netherlands Antilles, the Director of Civil Aviation of the Netherlands Antilles or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by them, and in the case of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transports or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by the Secretariat of Communications and Transports.

C. The term 'airline' shall mean any air transport enterprise offering or operating an international air service.

D. El término 'línea aérea designada' significará una empresa que una de las Partes Contratantes hubiere notificado a la otra Parte Contratante, que es la empresa que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas anexo al Convenio.

E. Los términos 'territorio', 'servicio aéreo', 'servicio aéreo internacional' y 'escala para fines no comerciales', tendrán para los propósitos del presente Convenio la significación que les atribuye en los artículos 2 y 96, la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de diciembre de 1944.

F. El término 'capacidad de una aeronave' significará la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo.

G. El término 'capacidad ofrecida' significará el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios acordados multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un período dado.

H. El término 'ruta aérea' significará el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave asignada a un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga o correo.

I. El término 'ruta especificada' significará la ruta descrita en el Cuadro de Rutas adjunto a este Convenio.

J. El término 'coeficiente de carga de pasajeros' significará la relación entre el número de pasajeros que transporte una línea aérea en una ruta especificada y en un lapso determinado dividido por el número de asientos ofrecidos por la misma línea aérea en la misma ruta y en el mismo lapso.

K. El término 'frecuencia' significará el número de vuelos redondos en un lapso determinado que una línea aérea efectúa en una ruta especificada.

L. El término 'ruptura de carga' significará el cambio de una aeronave por otra, con diferente capacidad en una ruta especificada.

M. El término 'vuelos de itinerario' significará los vuelos efectuados por las líneas aéreas designadas sobre rutas especificadas.

N. El término 'servicio continuado' significará el servicio que prestado por una línea aérea, sin cambiar de aeronave, de un punto del territorio de una Parte Contratante a otro punto del territorio de la otra Parte Contratante y más allá de los puntos mencionados.

Artículo 2

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo.

D. The term 'designated airline' shall mean an airline which one of the Contracting Parties have notified the other Contracting Party to be the airline which will operate a route or routes specified in the Route Schedule annexed to the Agreement.

E. The terms 'territory', 'air service', 'international air service' and 'stop for non-traffic purposes' will have for the purpose of the present Agreement the meaning given by the International Civil Aviation Convention of Chicago, of December 7, 1944, in articles 2 and 96.

F. The term 'capacity of an aircraft' shall mean the pay load of an aircraft expressed in relation with the number of seats of passengers and the weight for cargo and mail.

G. The term 'capacity offered' shall mean the total of capacities of the aircraft utilized for the operation of each one of the agreed air services multiplied by the frequencies with which these aircraft operate over a given period.

H. 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.

I. The term 'specified route' shall mean the route described in the Route Schedule attached to this Agreement.

J. The term 'passenger load factor' shall mean the relation between the number of passengers carried by an airline, on a specified route over a given period divided by the number of seats offered by the same airline on the same route and during the same period.

K. The term 'frequency' shall mean the number of roundtrips over a given period that an airline operates on a specified route.

L. The term 'change of gauge' shall mean the change of an aircraft for another, with different capacity on a specified route.

M. The term 'scheduled flights' shall mean the flights made by the airlines designated on specified routes.

N. The term 'through plane service' shall mean the service offered by an airline without changing aircraft, from a point in the territory of one Contracting Party to a point in the territory of the other Contracting Party and beyond the aforesaid points.

Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement with the purpose of establishing air services on the specified routes in the Route Schedule annexed.

2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio, la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará en la explotación de los servicios internacionales, de los siguientes derechos:

- a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante, sin aterrizar en el mismo;
- b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
- c) Embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

3. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que la línea aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inaugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

4. Ambas Partes Contratantes convienen que, para los propósitos de este Convenio, el transporte de mercancías es complementario del transporte de pasajeros; por lo tanto, la operación de los servicios exclusivos de carga estará sujeta a negociaciones entre ambas Partes.

Artículo 3

1. A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se comunicarán entre sí, tan pronto como sea posible, toda la información concerniente a las autorizaciones otorgadas para operar las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2. El servicio aéreo de una ruta especificada podrá ser inaugurado inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte a la cual se concedan los derechos después que dicha Parte haya designado a la línea aérea para esa ruta y la otra Parte haya concedido el permiso de operación correspondiente.

Esta última Parte Contratante estará obligada a otorgar el permiso exigiendo a la línea aérea designada llene los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades.

Artículo 4

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negar o de revocar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante el permiso otorgado para prestar un servicio aéreo, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción mayoritaria de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea están en manos de nacionales de la otra Parte, de conformidad con sus leyes respectivas, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y

2. Except otherwise agreed in this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in the operation of international services, the following rights:

- a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) To make stops for non-traffic purposes in said territory;
- c) To embark and disembark passengers, cargo and mail in international traffic in said territory, at the points specified in the annexed Route Schedule.

3. The fact that such rights may not be exercised immediately shall not preclude the subsequent inauguration of air services by the airlines of the Party to whom such rights are granted over the routes specified in the said Route Schedule.

4. Both Contracting Parties agree that for the purpose of this Agreement cargo transportation is complementary to the passengers transportation; therefore the operation of exclusive cargo services will be subject to negotiations between both Parties.

Article 3

1. Upon entry into effect of the present Agreement the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall communicate to each other as soon as possible the relevant information on authorizations granted to operate the routes specified in the Route Schedule.

2. 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 after that Party has designated an airline for that route and the other Party has given the appropriate operating permission.

Such other Party shall be bound to give this permission requiring from the designated airline to qualify before the competent aeronautical authorities of that Party, under the laws and regulations normally applied by these authorities.

Article 4

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permission granted to the airline designated by the other Contracting Party, in the event that it is not satisfied that the majority of the ownership and the effective control of said airline are vested in nationals of the other Party in accordance with its respective laws, or in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in this Agreement, or in case of failure of the

reglamentos mencionados en el presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejen de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

Artículo 5

1. 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 a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidas por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

2. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión y a la salida de su territorio de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como reglamentos de entrada, salida, despacho, migración, pasaportes, aduana y sanidad se aplicarán a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante mientras aquéllos se encuentren en dicho territorio.

Artículo 6

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante, que estuvieran 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, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y las licencias concedidos a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo 7

1. 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 facilidades bajo su control. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

airline or the Government designating it to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 5

1. The laws and regulations of one 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 designated by the other Party and shall be fulfilled by such aircraft upon entering into or departing from, and while within the territory of the first Party.

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

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other 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 established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 7

1. Each of the Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the Parties agrees, however, that these charges shall not be higher than those paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

2. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante, así como su equipo regular, piezas de repuesto, combustibles, lubricantes y provisiones (incluyendo comidas, bebidas y tabaco) que permanezcan a bordo de dichas aeronaves estarán exentas de todos los impuestos aduanales, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes a la llegada en el territorio de la otra Parte Contratante siempre y cuando dichos equipos y abastecimientos permanezcan a bordo de las aeronaves hasta el momento en que éstos sean reexportados.

3. El combustible, lubricantes, piezas de repuesto, equipo regular y provisiones introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por o en representación de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante o puestos a bordo de las aeronaves operadas por dicha línea aérea designada y utilizados solamente para su uso en la operación de los servicios internacionales, estarán exentos en el territorio de la primera Parte Contratante de todos los impuestos y derechos nacionales, incluyendo impuestos aduanales y derechos de inspección, aún cuando estos abastecimientos vayan a ser usados en partes del viaje realizado sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado. Los artículos a que se hace referencia podrán ser requeridos para ser guardados bajo control o supervisión aduanal.

4. El equipo regular de la aeronave, piezas de repuesto, provisiones y el combustible y lubricantes retenidos a bordo de las aeronaves de cada Parte Contratante podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte Contratante solamente con la aprobación de las autoridades aduanales de esa Parte, las cuales podrán solicitar que esos materiales sean puestos bajo su supervisión hasta el momento en que éstos sean reexportados o dispuestos de otra manera de acuerdo con los reglamentos aduanales.

Artículo 8

Ambas Partes Contratantes convienen en que las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán de oportunidades iguales y equitativas para operar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios.

Artículo 9

En la operación de los servicios aéreos consignados en este Convenio, por las líneas aéreas designadas, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten en la totalidad o parte de las mismas rutas.

2. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

3. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8

Both Contracting Parties agree that there shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Party to operate the agreed air services between their territories.

Article 9

In the operation by the designated airlines of the air services, mentioned in this Agreement, the interests of the airlines of the other Contracting Party will be taken into consideration, so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or parts of the same routes.

Artículo 10

1. Queda entendido entre las Partes Contratantes que los servicios ofrecidos por una línea aérea, o por las líneas 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 línea aérea y los países de destino.

2. Los servicios aéreos prestados por las líneas aéreas que funcionen de acuerdo con este Convenio deberán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios.

3. Ambas Partes Contratantes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es un derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan por tanto, consultarse periódicamente sobre la manera en que las normas de este artículo sean cumplidas por sus respectivas líneas aéreas designadas, de manera de asegurar que sus intereses respectivos en los servicios locales y regionales así como en **los servicios continentales no sean perjudicados.**

4. Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación será admitida en cualquier escala de las rutas especificadas. No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en el territorio de la otra Parte Contratante cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente **Convenio.**

5. Antes de efectuar cualquier aumento en la capacidad ofrecida en una de las rutas especificadas o en las frecuencias de dicha ruta, se dará aviso con no menos de quince (15) días de anticipación, por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si la otra Parte considera que el aumento no se justifica en vista del volumen de tráfico de la ruta o que resulte perjudicial a los intereses de la línea aérea que ésta haya designado, esta última podrá solicitar, dentro del término de quince (15) días, una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta deberá iniciarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud y las líneas aéreas designadas tendrán la obligación de proporcionar cualquier información de tráfico que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesto. En el caso de que no se llegue a un acuerdo dentro de los noventa (90) días siguientes a partir de la fecha de la solicitud de la consulta, la cuestión será sometida a arbitraje en los términos del artículo 14 de este Convenio. Mientras tanto el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

Artículo 11

1. Las tarifas que cobren las líneas aéreas de una Parte Contratante por el transporte de o hacia el territorio de la otra Parte Con-

Article 10

1. 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.

2. The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

3. Both Parties recognize that the development of local and regional services is a legitimate right of each of their countries. They agree therefore to consult periodically on the manner in which the standards mentioned in this Article are being complied with by the respective designated airlines, in order to ensure that their respective interests in the local and regional services as well as the continental services are not being harmed.

4. Every change of gauge justifiable for reasons of economy of operation, shall be permitted in any stop on the specified routes. Nevertheless, no change of gauge may be made in the territory of the other Party when it modifies the characteristics of the operation of a through airline service or if it is incompatible with the principles enunciated in the present Agreement.

5. Before effecting an increase in capacity offered on a specified route or of the frequencies on said route, notification will be given by the aeronautical authorities of the Party concerned to the other Contracting Party at least fifteen (15) days in advance.

If the other Party considers that the increase is not justified in the light of the traffic volume on the route or that it is harmful to the interests of its designated airline, the latter may request a consultation with the other Party within a period of fifteen (15) days. Such consultation shall be initiated within the next thirty (30) days after the request and the designated airlines shall supply all necessary traffic information required to determine the necessity or justification of the proposed increase. In the event that no agreement is reached within ninety (90) days following the request for consultation, the issue shall be submitted to arbitration in accordance with article 14 of this Agreement. Meanwhile the proposed increase shall not take effect.

Article 11

1. The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting

tratante, serán establecidas a niveles razonables con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como costo de operación, utilidades razonables, características del servicio y tarifas de otras líneas aéreas.

2. Sujeto a lo previsto en el párrafo 4 de este artículo ninguna tarifa entrará en vigor si las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante no la han aprobado.

3. Las tarifas referidas en el párrafo 1 de este artículo serán acordadas, si es posible, por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, en consulta con otras líneas aéreas que operen sobre toda o parte de la ruta, y dicho acuerdo habrá de lograrse hasta donde sea posible a través de los procedimientos de la IATA y estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Las tarifas así acordadas, así como las condiciones de las que dependan esas tarifas y las condiciones de cualesquiera de las funciones auxiliares asociadas a la aplicación de esas tarifas, serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes cuando menos con cuarenta y cinco (45) días de anticipación a la fecha propuesta para su introducción; en casos especiales, este límite de tiempo podrá reducirse, sujeto al acuerdo de dichas autoridades.

5. Si las líneas aéreas designadas no están de acuerdo con ninguna de estas tarifas, o si por alguna razón alguna tarifa no puede ser fijada de acuerdo con lo previsto en el párrafo 3 de este artículo, o si durante los primeros 15 días del período de 45 días referidos en el párrafo 4 de este artículo, una de las Partes Contratantes notifica a la otra Parte Contratante su inconformidad con cualquier tarifa acordada según lo previsto en el párrafo 3 de este artículo, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa por mutuo acuerdo.

6. Se entiende que el procedimiento del párrafo 5, será 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 o reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

7. Si las autoridades aeronáuticas no se ponen de acuerdo en la aprobación de cualquier tarifa sometida a ellas en los términos del párrafo 4 de este artículo, ni determinan alguna de acuerdo con el párrafo 5, la disputa se resolverá de acuerdo con lo previsto en el artículo 14.

Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, and the tariffs of other airlines.

2. Subject to the provision of paragraph 4 of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

3. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the procedures of IATA, and be subject to approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. The tariffs so agreed, as well as the conditions upon which those tariffs depend and the conditions for any auxiliary functions which are associated with the application of those tariffs, shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, or if during the first 15 days of the 45 day period referred to in paragraph 4 of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

6. It is understood that the procedure provided for in the paragraph 5, 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.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article and on the determination of any tariff under paragraph 5, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14.

8. Las tarifas establecidas de acuerdo con lo previsto en este artículo permanecerán en vigor hasta que sean substituidas por nuevas tarifas en los términos del presente artículo.

Artículo 12

1. Ambas Partes Contratantes convienen que, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, una línea aérea designada por cualquiera de las Partes podrá celebrar arreglos de 'pool' para operar cualquiera de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas de este Convenio.

2. 'Pool' significa cualquier arreglo hecho por una línea aérea designada con otra línea aérea o líneas aéreas de la misma o distinta nacionalidad con el objeto de operar mancomunadamente cualquiera de los servicios aéreos convenidos y distribuirse entre ellas los ingresos y los gastos resultantes.

3. Para los efectos de dicho 'pool' una línea aérea designada podrá establecer itinerarios, horarios, tarifas unidas o combinadas, sujeto a lo previsto en el Artículo 11; celebrar contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de equipo.

4. Cualquier arreglo que celebre una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes deberá ser notificado por escrito a la otra Parte Contratante.

5. Los arreglos a que se refiere este Artículo están limitados a 'pools' en cualquiera de las rutas especificadas:

- a) Entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes;
- b) Entre una línea aérea designada y otra u otras líneas aéreas de la misma Parte Contratante;
- c) Entre una línea aérea designada por una de las Partes Contratantes y una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país que esté o estén autorizadas por la otra Parte Contratante para ejercer derechos de tráfico en el punto del territorio de la otra Parte Contratante a través del cual el servicio de 'pool' vaya a ser operado.

6. Nada de lo estipulado en este Artículo impedirá la constitución y operación de los demás organismos mixtos, entidades internacionales o acuerdos de 'pool' a que se refieren los Artículos 77 y 79 de la Convención de Chicago.

Artículo 13

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de ambas Partes, con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas con-

8. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 12

1. Both Contracting Parties agree that, subject to the provisions of this Article, a designated airline of either Contracting Party may enter into a pool arrangement for the operation of any of the routes specified in the Route Schedule to this Agreement.

2. 'Pool' means any arrangement made by a designated airline with any other airline or airlines of the same or different nationalities for the purpose of operating jointly any of the agreed services and to share among themselves the revenue and expenses thereof.

3. For the purpose of such pool a designated airline may establish schedules, time-tables, combined or through joint fares and rates, subject to the provisions of Article 11; enter into lease, charter and interchange of equipment.

4. Any arrangement entered upon by a designated airline of one Contracting Party must be notified in writing to the other Contracting Party.

5. Arrangements referred to in this Article are limited to pools on any of the specified routes:

- a) Between the designated airlines of the Contracting Parties;
- b) Between a designated airline and other airline or airlines of the same Contracting Party;
- c) Between a designated airline of one Contracting Party and an airline or airlines of a third country which is or are authorized by the other Contracting Party to exercise traffic rights at the point in the territory of the other Contracting Party through which the pool service is to be operated.

6. Nothing in this Article shall prevent the establishment and operation of the other joint operating organizations, international operating entities or pool arrangements referred to in Article 77 and 79 of the Chicago Convention.

Article 13

1. Consultation between the competent authorities of both Parties may be requested at any time by either Party for the purpose of discussing the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty

sultas se iniciarán dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ministerio de Asuntos Extranjeros del Reino de los Países Bajos o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un canje de notas diplomáticas.

2. Las enmiendas así convenidas se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha del canje de notas diplomáticas y entrarán en vigor en la fecha acordada entre ambas Partes una vez que hayan obtenido la aprobación de acuerdo con los procedimientos constitucionales respectivos, mediante un canje de notas diplomáticas posterior.

Artículo 14

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del mismo, que no pueda ser resuelta por medio de consultas, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, será sometida a un tribunal integrado por tres árbitros; cada Parte Contratante nombrará a un árbitro y el tercero será nombrado de común acuerdo por los dos primeros árbitros escogidos, en la inteligencia de que el tercer árbitro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

2. 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 Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será designado dentro del término de treinta (30) días contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes mencionado.

3. Si dentro del término señalado no se llega a un acuerdo respecto al tercer árbitro, el cargo será desempeñado por la persona que designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a su práctica.

4. Ambas Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución dictada de conformidad con lo dispuesto en este Artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la distribución de los gastos que resulten de este procedimiento.

Artículo 15

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

(60) days from the date of the receipt of the request by the Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of the Netherlands or the Secretariat of Foreign Relations of the United Mexican States, as the case may be. Should agreement be reached on amendment of the Agreement, such amendment will be formalized by an exchange of diplomatic notes.

2. The amendments agreed upon will be provisionally applied as from the date of the exchange of diplomatic notes and will become effective as of the date agreed upon by the Parties by subsequent exchange of diplomatic notes, upon approval obtained in accordance with the respective constitutional procedures.

Article 14

1. Except as otherwise provided in this Agreement, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement, which cannot be settled through consultation, upon request of either Contracting Party, shall be submitted to a Tribunal of three arbitrators; each Contracting Party shall name one arbitrator and the third shall be named by agreement of the two arbitrators thus chosen, with the understanding that the third arbitrator cannot be a national of either Contracting Party.

2. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty (60) days of the date of delivery by either of the Contracting Parties to the other Contracting Party of a diplomatic note requesting the settlement of a dispute by arbitration; the third arbitrator shall be designated within thirty (30) days from the date of expiration of the sixty (60) days referred to above.

3. If within the term agreed upon no agreement is reached as to the third arbitrator, the post shall be filled by a person appointed by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization, in conformity with its practice.

4. Both Contracting Parties undertake to comply with any decision given in conformity with the provisions of this Article. The Arbitral Tribunal shall determine the allocation of the expenses that may result from this procedure.

Article 15

This Agreement and all amendments thereof, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Artículo 16

Si empezare a regir una convención general multilateral de transporte aéreo para ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha convención.

Artículo 17

Cualquiera de las dos Partes podrá en todo momento, notificar a la otra Parte Contratante de su intención de poner fin al presente Convenio. Dicha notificación será en viada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En caso de denuncia por alguna de las Partes el presente Convenio quedará sin efecto a los seis (6) meses, después de la fecha de recibo de la notificación de terminación a menos que antes del término de dicho plazo las Partes hayan retirado de común acuerdo la notificación. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo, la notificación se considerará como recibida catorce (14) días después de ser recibida dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 18

El presente Convenio sera aplicable provisionalmente a partir de le fecha de su firma y entrará en vigor, en la fecha de un canje de notas diplomáticas indicando que se ha obtenido la aprobación constitucional requerida por cada una de las Partes Contratantes.

Artículo 19

A menos que una de las Partes notifique a la otra su intención de terminar este Convenio, en los términos del Artículo 17, el mismo continuará en vigor hasta tres (3) años después de la fecha de su firma y podrá ser renovado por períodos sucesivos de tres (3) años, mediante canje de notas diplomáticas.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, firman el presente Convenio.

HECHO en México, Distrito Federal, a los seis días del mes de diciembre del año mil novecientos setente y uno, el por duplicado, en los idiomas neerlandés, español e inglés, todos los cuales son igualmente auténticos.

*Por el Gobierno del Reino
de los Países Bajos*
(fdo.) B. J. SLINGENBERG
Berend J. Slingenberg
Embajador Extraordinario y
Plenipotenciario.

*Por el Gobierno de los
Estados Unidos Mexicanos*
(fdo.) E. RABASA
Emilio O. Rabasa,
Secretario de Relaciones
Exteriores.

Article 16

If a general multilateral air transport convention enters into force, for both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 17

Either of the Parties may at any time notify the other Contracting Party of its intention to terminate the present Agreement. This notification shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event of denunciation by either Party, this Agreement shall terminate six (6) months after the date of receipt by the other Party of the notification of termination, unless, by agreement between the Contracting Parties, said notification is withdrawn before the date of expiration. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt the notification shall be deemed as having been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 18

The present Agreement will become provisionally applicable as of the date of its signature and it will become effective on the date of an exchange of diplomatic notes, stating that the approval constitutionally required by each of the Contracting Parties has been obtained.

Article 19

Unless one of the Parties gives notice to the other of its intention to terminate this Agreement, by action pursuant to Article 17, it will remain in force until three (3) years after the date of its signature and may be renewed for successive further periods of three (3) years, through an exchange of diplomatic notes.

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

DONE at Mexico, D.F., on this sixth day of the month of December, nineteen hundred seventy one, in duplicate, in the Netherlands, Spanish and English languages, all three texts being equally authentic.

*For the Government of the
Kingdom of the Netherlands*

(sd.) B. J. SLINGENBERG

Berend J. Slingenberg,
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary.

*For the Government of the
United Mexican States*

(sd.) E. O. RABASA

Emilio O. Rabasa,
Secretary of Foreign Relations.

Cuadro de Rutas

Sección I

Una línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, en la ruta especificada:

Puntos en México-Toronto y/o Montreal-Amsterdam

Sección II

Una línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos tendrá derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, en cada ruta especificada:

- a) *Puntos en los Países Bajos-Montreal y/o Toronto-Chicago y/o Houston-Ciudad de México.*
- b) *Puntos en las Antillas Neerlandesas-Barranquilla-Panamá-San José-Guatemala-Kingston-Montego Bay-Cozumel-Can Cum-Ciudad de México.*

Sección III

1. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.

2. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta a) de la sección II, será una línea aérea con domicilio en los Países Bajos, que tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.

3. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta b) de la sección II, será una línea aérea con domicilio en las Antillas Neerlandesas, que tendrá derecho a operar 3 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Douglas DC-9 o cualquier tipo similar de aeronave.

4. Las líneas aéreas designadas, podrán omitir uno o todos los puntos intermedios especificados en las secciones I y II anteriores con la excepción de Cozumel en la ruta b) de la sección II, en uno o en todos los vuelos.

5. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, disfrutará de todos los derechos de tráfico en la ruta especificada en la sección I.

6. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta a) de la sección II, no disfrutará de derechos

Route Schedule

Section I

An airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate air services in both directions, on the route specified:

Points in Mexico—Toronto and/or Montreal—Amsterdam

Section II

An airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services in both directions, on each route specified:

- a) *Points in the Netherlands—Montreal and/or Toronto—Chicago and/or Houston—Mexico City.*
- b) *Points in the Netherlands Antilles—Barranquilla—Panama—San Jose—Guatemala—Kingston—Montego Bay—Cozumel—Can Cum—Mexico City.*

Section III

1. The airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate four frequencies per week in both directions with Boeing 747 or any similar type of aircraft.

2. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route a) of Section II shall be an airline domiciled in the Netherlands and shall be entitled to operate four frequencies per week in both directions with Boeing 747 or any similar type of aircraft.

3. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route b) of Section II shall be an airline domiciled in the Netherlands Antilles and shall be entitled to operate three frequencies per week in both directions with Douglas DC-9 or any similar type of aircraft.

4. The designated airlines may omit any or all of the intermediate points specified in Section I and II above, with the exception of Cozumel in route b) of Section II, on any or all flights.

5. The airline designated by the Government of the United Mexican States shall enjoy full traffic rights on the route specified in **Section I.**

6. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route a) of Section II shall not enjoy commercial

de tráfico comercial entre Montreal, Toronto, Chicago y Houston por un lado y la Ciudad de México por el otro.

7. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta b) de la sección II disfrutará de derechos comerciales de tráfico solamente entre las Antillas Neerlandesas y la Ciudad de México y entre las Antillas Neerlandesas, Barranquilla y Guatemala por un lado y Cozumel y Can Cum por el otro.

traffic rights between Montreal, Toronto, Chicago and Houston on the one hand and Mexico City on the other.

7. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route b) of Section II shall enjoy commercial traffic rights only between the Netherlands Antilles and Mexico City and between the Netherlands Antilles, Barranquilla and Guatemala on the one hand and Cozumel and Can Cum on the other.

D. GOEDKEURING

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge haar artikel 18 in werking treden op de datum van een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat de constitutioneel vereiste goedkeuring door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen is verkregen. Ingevolge hetzelfde artikel worden zij evenwel vanaf 6 december 1971 voorlopig toegepast.

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

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen en waarbij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) werd opgericht, is de Engelse tekst geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), naar welke vereniging in artikel 11, derde lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de vijftiende maart 1972.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W. K. N. SCHMELZER.