

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

DECRETO Promulgatorio del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, hecho en La Haya el veinticuatro de abril de dos mil dieciocho.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El veinticuatro de abril de dos mil dieciocho, en La Haya, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado para tal efecto, firmó *ad referendum* el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El Acuerdo mencionado fue aprobado por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el dos de abril de dos mil diecinueve, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del tres de mayo del propio año.

Las notificaciones a que se refiere el artículo 24 del Acuerdo, se efectuaron en la Ciudad de México el dieciséis de octubre de dos mil dieciocho y el tres de mayo de dos mil diecinueve.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 27 de junio de 2019.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el primero de julio de dos mil diecinueve.

Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **Marcelo Luis Ebrard Casaubon.-** Rúbrica.

ALEJANDRO ALDAY GONZÁLEZ, CONSULTOR JURÍDICO DE LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra el original correspondiente a México del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, hecho en La Haya el veinticuatro de abril de dos mil dieciocho, cuyo texto en español es el siguiente:

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

Los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, referidos en adelante como las "Partes Contratantes";

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

DESEANDO contribuir al progreso de la aviación internacional;

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

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

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO 1

Introducción

ARTÍCULO 1

Definiciones

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

- p. el término “Línea Aérea en la parte europea de los Países Bajos” significa una línea aérea europea establecida en la parte europea de los Países Bajos;
 - q. el término “Línea Aérea en la parte caribeña de los Países Bajos” significa una línea aérea establecida en la parte caribeña de los Países Bajos;
 - r. el término “Residentes de la parte caribeña de los Países Bajos” significa los residentes con nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.
2. La legislación aplicable para la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

CAPÍTULO II

Objetivos

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, salvo que se especifique de otra manera en el Anexo, los siguientes derechos para la operación del Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante:
- a. el derecho de sobrevolar sobre su Territorio, sin aterrizar en este;
 - b. el derecho de hacer escalas en su Territorio para fines no comerciales; y
 - c. mientras se encuentre operando un Servicio Convenido en una Ruta Especificada, el derecho de hacer escalas en su Territorio para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación.
2. Nada de lo establecido en el párrafo 1 del presente Artículo se interpretará en el sentido de otorgar a la(s) Línea(s) Aérea(s) de una Parte Contratante el derecho de participar en el transporte aéreo entre puntos en el Territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

1. Cualquiera de las Partes Contratantes tendrá el derecho de designar, mediante notificación escrita dirigida a la otra Parte Contratante, a través de los canales diplomáticos, cualquier Línea Aérea para operar los Servicios Aéreos Internacionales en las Rutas Especificadas en el Anexo y de sustituir por alguna otra Línea Aérea previamente designada.
2. Al recibir dicha notificación, cada Parte Contratante otorgará a la(s) Línea(s) Aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, sin demora y con sujeción a las disposiciones de este Artículo, la autorización de operación correspondiente, siempre que:
- a. en el caso de una Línea Aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la Línea Aérea se encuentre establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos conforme a los Tratados de la Unión Europea y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con las leyes de la Unión Europea; y
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de la expedición de del Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva se encuentre claramente identificada en la designación; y
 - iii. la Línea Aérea sea propiedad, directa o a través de participación mayoritaria y se encuentre efectivamente controlada por Estados Miembros de la UE o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de tales Estados;
 - b. en el caso de una Línea Aérea de la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la Línea Aérea se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación pertinente de la parte caribeña de los Países Bajos; y
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por los Países Bajos; y
 - iii. la Línea Aérea sea propiedad, directa o a través de participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;

- c. en el caso de una Línea Aérea que haya sido designada por los Estados Unidos Mexicanos:
 - i. la Línea Aérea se encuentre establecida en el Territorio de los Estados Unidos Mexicanos y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con las leyes aplicables de los Estados Unidos Mexicanos; y
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por los Estados Unidos Mexicanos; y
 - iii. la Línea Aérea sea propiedad, directa o mediante participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por los Estados Unidos Mexicanos y/o por los nacionales de los Estados Unidos Mexicanos;

y que:

- d. el Gobierno que designa la Línea Aérea mantenga y administre las normas establecidas en el Artículo 15 (Seguridad Operacional) y Artículo 16 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo; y
- e. la Línea Aérea Designada esté cualificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos que normalmente se aplican a las operaciones de Servicio Aéreo Internacional por la Parte Contratante que reciba la(s) solicitud(es).

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

ARTÍCULO 4

Revocación y Suspensión de la Autorización

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

- a. en el caso de una Línea Aérea en la parte europea de los Países Bajos sea designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la Línea Aérea no esté establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos, conforme a los Tratados de la Unión Europea o no cuenta con una licencia de operación válida de conformidad con la ley de la Unión Europea; o
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no sea ejercido o no mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo o la Autoridad Aeronáutica respectiva no se encuentre claramente identificada en la designación; o
 - iii. la Línea Aérea no es propiedad, directa o a través de participación mayoritaria, y se encuentra efectivamente controlada por Estados Miembros de la UE o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por los nacionales de tales Estados;
- b. en el caso de una Línea Aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la Línea Aérea no se encuentra establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no cuenta con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación correspondiente para la parte caribeña de los Países Bajos; o
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no sea ejercido o no mantenido por los Países Bajos; o
 - iii. la Línea Aérea no es propiedad, directa o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
- c. en el caso de una Línea Aérea que haya sido designada por los Estados Unidos Mexicanos:
 - i. la Línea Aérea no esté establecida en el Territorio de los Estados Unidos Mexicanos y no cuenta con licencia de operación válida de conformidad con las leyes aplicables de los Estados Unidos Mexicanos; o
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no es ejercido o no mantenido por los Estados Unidos Mexicanos; o
 - iii. la Línea Aérea no es propiedad, directa o mediante participación mayoritaria, y está efectivamente controlada por los Estados Unidos Mexicanos y/o por nacionales de los Estados Unidos Mexicanos;

- d. cuando la Línea Aérea no cumpla con las leyes y reglamentos referidos en el Artículo 13 (Aplicación de Leyes, Reglamentos y Procedimientos) del presente Acuerdo; o
- e. cuando la otra Parte Contratante no mantenga ni administre las normas establecidas en el Artículo 15 (Seguridad Operacional) del presente Acuerdo; o
- f. cuando dicha Línea Aérea no cumpla con los requisitos para calificar ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que otorgan la autorización bajo las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales por tales Autoridades de conformidad con el Convenio; o
- g. cuando la Línea Aérea de alguna manera no opere, de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

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

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

CAPÍTULO III

Disposiciones Comerciales

ARTÍCULO 5

Tarifas

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

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

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

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

4. Sin perjuicio de las disposiciones en el párrafo 3 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán expresar su desacuerdo sobre una Tarifa presentada por una de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte Contratante, cuando dichas Autoridades Aeronáuticas encuentren que una Tarifa que pretenden cobrar tal(es) Línea(s) Aérea(s) cae dentro de las categorías

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

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

ARTÍCULO 6

Actividades Comerciales

1. La(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante estará(n) autorizada(s) para:
 - a. establecer oficinas en el Territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta del transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios (incluyendo el derecho de vender y emitir cualquier boleto y/o guía aérea, ya sean sus propios boletos y/o guías aéreas o de cualquier otra Línea Aérea), así como otras instalaciones requeridas para el suministro de transporte aéreo;
 - b. llevar a cabo directamente y, a su discreción, a través de sus agentes y/o de otra(s) Línea(s) Aérea(s), la venta de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios en el Territorio de la otra Parte Contratante;
 - c. vender dicho transporte y servicios auxiliares o complementarios y cualquier persona tendrá la libertad de adquirir dicho transporte o servicios en moneda local y en cualquier moneda de libre uso, siempre que esta última sea aceptada por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s).
2. La(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante sobre entrada, estancia y empleo, estarán autorizadas para traer y mantener en el Territorio de la otra Parte Contratante a su personal gerencial, comercial, operacional y técnico que sea requerido en relación con la prestación de los servicios de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios.
3. Estas necesidades de personal podrán ser, a discreción de la Línea Aérea Designada, atendidas por su propio personal o mediante el uso de servicios de cualquier otra organización, empresa o Línea Aérea que opere en el Territorio de la otra Parte Contratante, autorizada para llevar a cabo tales servicios en el Territorio de dicha Parte Contratante.
4. Cada Línea Aérea Designada tendrá derecho a llevar a cabo sus propios servicios de escala (autoservicios de escala) en el Territorio de la otra Parte Contratante o, a su discreción, seleccionar proveedores entre los diferentes competidores que prestan servicios de escala, total o parcialmente. Este derecho solo estará sujeto a las restricciones justificadas por limitaciones específicas de disponibilidad de espacio o capacidad. Cada Línea Aérea Designada será tratada sobre una base no discriminatoria, en cuanto a su acceso a los autoservicios de escala y servicios de escala proporcionados por un proveedor o proveedores. Las actividades de servicios de escala se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes, incluyendo, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, las leyes de la Unión Europea.
5. Al operar u ofrecer los Servicios Aéreos en las Rutas Especificadas, cada Línea Aérea Designada de una Parte Contratante podrá celebrar arreglos comerciales y/o de cooperación comercial conforme a las siguientes condiciones:
 - a. los arreglos comerciales y/o de cooperación comercial pueden incluir, pero no estarán limitados a arreglos de bloqueo de espacios y de código compartido, con:
 - i. la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la misma Parte Contratante;
 - ii. la(s) Línea(s) Aéreas Designada(s) de la otra Parte Contratante, incluyendo el código compartido doméstico;
 - iii. la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de un tercer país;

- b. la(s) Línea(s) Aérea(s) operadora(s) involucradas en los arreglos de cooperación comercial mantendrán los derechos de tráfico subyacentes, incluyendo los derechos de ruta y las autorizaciones de Capacidad y cumplirán con los requisitos que normalmente se aplican a este tipo de arreglos;
 - c. todas las Líneas Aéreas comercializadoras involucradas en los arreglos de cooperación mantendrán los derechos de ruta subyacentes y cumplirán con los requisitos normalmente aplicados a este tipo de arreglos;
 - d. la capacidad total operada por los Servicios Aéreos desarrollados bajo dichos arreglos solo se atribuirá a los derechos de Capacidad de la Parte Contratante que designe a la(s) Línea(s) Aérea(s) operadora(s). La Capacidad ofrecida por la(s) Línea(s) Aérea(s) comercializadora(s) en dichos servicios, no se atribuirá a los derechos de Capacidad de la Parte Contratante que designe la Línea Aérea;
 - e. al llevar a cabo la venta de Servicios Aéreos conforme a tales arreglos, la Línea Aérea involucrada o su agente deberán aclarar al comprador, en el punto de venta, cuál será la Línea Aérea que opera en cada sector del Servicio Aéreo y las Línea(s) Aérea(s) con las que el comprador está estableciendo una relación contractual;
 - f. estas disposiciones serán aplicables a los Servicios Aéreos de pasajeros, combinados y exclusivos de carga.
6. Las actividades mencionadas en el presente Artículo se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos en vigor de dicha Parte Contratante. En el caso de la parte europea de los Países Bajos esto incluye la ley aplicable de la Unión Europea.

ARTÍCULO 7

Cambio de Aeronave

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas Especificadas, una Línea Aérea Designada podrá operar Servicio Aéreo Internacional sin limitación alguna en cuanto a cambio en cualquier punto en la Ruta Especificada, del tipo o número de aeronave operada, siempre que en la dirección de salida del transporte más allá de ese punto sea una continuación del transporte aéreo desde el Territorio de la Parte Contratante que haya designado a la Línea Aérea y, en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte Contratante que haya designado la Línea Aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.
2. Para efectos de las operaciones de Cambio de Aeronave, una Línea Aérea Designada podrá utilizar su propio equipo y, sujeto a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y podrá operar bajo arreglos comerciales y/o de cooperación comercial con otras Líneas Aéreas.
3. Una Línea Aérea Designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones con Cambio de Aeronave.
4. Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 de este Artículo estarán sujetas a la previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 8

Competencia Leal

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

CAPÍTULO IV**Disposiciones Financieras****ARTÍCULO 9****Derechos y Gravámenes Aduaneros**

1. Las aeronaves que operen Servicios Aéreos Internacionales por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros o combustibles y lubricantes, otros suministros técnicos consumibles y Provisiones transportadas a bordo de tales aeronaves, estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad y de conformidad con las leyes aplicables, de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o cargos similares, a su llegada al Territorio de la otra Parte Contratante, a condición de que tales equipos, suministros y Provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o utilizados en la parte del viaje realizado sobre ese Territorio.

2. Asimismo, quedarán exentos, sobre la base de reciprocidad, siguiendo los procedimientos establecidos en la legislación aduanera vigente de cada Parte Contratante, de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o gravámenes similares, con excepción de los gravámenes correspondientes al servicio realizado:

- a. las Provisiones llevadas a bordo en el Territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de esa Parte Contratante, y para su uso a bordo de las aeronaves de salida, encargadas del Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante;
- b. las piezas de repuesto (incluidos motores) y el equipo regular introducidos en el Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en el Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante;
- c. los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos destinados al abastecimiento de las aeronaves de salida, que operen el Servicio Aéreo Internacional por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en la parte del viaje que sobrevuele el Territorio de la Parte Contratante en la que sean llevados a bordo;
- d. la documentación de la Línea Aérea (tales como boletos y guías aéreas de las Líneas Aéreas), así como material publicitario, distribuidos gratuitamente por dicha(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s), que porte la insignia de una Línea Aérea Designada de una Parte Contratante introducida en el Territorio de la otra Parte Contratante.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 10

Derechos Impuestos a los Usuarios

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 11

Doble Imposición

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

ARTÍCULO 12

Transferencia de Utilidades

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

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

CAPÍTULO V**Disposiciones Reglamentarias****ARTÍCULO 13****Aplicación de leyes, Reglamentos y Procedimientos**

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

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

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

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

ARTÍCULO 14**Reconocimiento de Certificados y Licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, expedidos, o convalidados en reciprocidad, por una Parte Contratante, incluyendo, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, de conformidad con las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y que se encuentren en vigor, deberán ser reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la operación de los Servicios Convenidos en las Rutas Especificadas, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados y licencias fueron expedidos, o convalidados en reciprocidad, sean iguales o superiores a los requisitos mínimos establecidos, o que puedan ser establecidos en el futuro, por el Convenio.

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

ARTÍCULO 15**Seguridad Operacional**

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

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

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

4. Si una inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa dan lugar a:
 - a. serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud del Convenio; o
 - b. serias preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento en virtud del Convenio,

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 16

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y otros Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Presten Servicios de Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otra convención sobre seguridad de la aviación a la que se vinculen las Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos contra la seguridad de dichas aeronaves, los pasajeros y la tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicados por Ellas, las Prácticas Recomendadas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio. Las Partes Contratantes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores que tienen su principal centro de negocios o residencia permanente en su Territorio, y los operadores de aeropuertos en su Territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia a las normas de seguridad aérea incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante involucrada.

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que se adopten medidas efectivas dentro de su Territorio para proteger las aeronaves, inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y llevar a cabo controles adecuados de la tripulación, la carga (incluyendo equipaje de mano) y Provisiones, antes y durante el embarque o estiba, y que dichas medidas sean ajustadas para atender cualquier acrecentamiento de amenaza.

5. Cada Parte Contratante conviene que su(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) deberán observar las normas de seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 3 de este Artículo, exigidas por la otra Parte Contratante a la entrada, salida o estancia en el Territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante, para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad operacional de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, tan rápido como sea posible y con el mínimo riesgo para la vida, a dicho incidente o amenaza.

7. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar la realización de consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Tales consultas comenzarán dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud. Esas consultas tendrán por objeto alcanzar un acuerdo sobre las medidas adecuadas para eliminar las causas más inmediatas de preocupación y adoptar dentro del marco de las normas de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional, las medidas necesarias para establecer las condiciones apropiadas de seguridad.

8. Cada Parte Contratante adoptará las medidas que resulten factibles para asegurarse de que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que haya aterrizado en su Territorio, sea retenida en tierra a menos que su partida sea necesaria por el deber primordial de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas serán adoptadas sobre la base de consultas mutuas.

CAPÍTULO VI

Disposiciones Sobre Procedimientos

ARTÍCULO 17

Horarios

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

ARTÍCULO 18

Consultas y Enmiendas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse periódicamente, con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas con el fin de enmendar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud por la otra Parte Contratante, salvo acuerdo en contrario. Dichas consultas pueden celebrarse a través de conversaciones o por correspondencia.

3. Cualquier enmienda del presente Acuerdo será acordada por las Partes Contratantes y formalizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tales enmiendas entrarán en vigor de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del Artículo 24 (Entrada en Vigor) del presente Acuerdo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente Artículo, toda enmienda al Cuadro de Rutas del Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 del presente Artículo no será aplicable en caso que se agreguen derechos de tráfico al Anexo referido.

ARTÍCULO 19**Solución de Controversias**

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán por resolver su controversia mediante negociaciones bilaterales.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero a ser acordado por los dos árbitros así elegidos, siempre que el tercer árbitro no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de la nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado de común acuerdo dentro un nuevo plazo de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no se acuerda dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombrar un árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier resolución dictada conforme al párrafo 2 del presente Artículo.

CAPÍTULO VII**Disposiciones Finales****ARTÍCULO 20****Duración y Terminación**

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante, en cualquier momento, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo.

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

ARTÍCULO 21**Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional**

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

ARTÍCULO 22**Aplicabilidad de los Acuerdos y Convenciones Multilaterales**

1. Las disposiciones del Convenio serán aplicables al presente Acuerdo.

2. Si un acuerdo o convención multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, respecto a cualquier asunto comprendido en este Acuerdo entra en vigor, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo o convención multilateral sustituirán las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

3. Las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias para el presente Acuerdo por la sustitución mencionada en el párrafo 2 de este Artículo y convenir las modificaciones requeridas al presente Acuerdo.

ARTÍCULO 23**Aplicabilidad del Acuerdo**

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

ARTÍCULO 24**Entrada en Vigor**

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha de la última comunicación por la que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, a través de un intercambio de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus requisitos constitucionales necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

2. A partir de su entrada en vigor, el presente Acuerdo sustituirá, en la relación entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, con respecto a la parte europea y la parte caribeña de los Países Bajos, el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, firmado en la Ciudad de México el 6 de diciembre de 1971.

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

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

Por los Estados Unidos Mexicanos: el Embajador de México en el Reino de los Países Bajos, **Edgar Elías Azar**.- Rúbrica.- Por el Reino de los Países Bajos: la Ministra de Infraestructura y Gestión de Agua, **Cora van Nieuwenhuizen-Wijbenga**.- Rúbrica.

ANEXO:**Cuadro de Rutas**

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

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

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

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

Nota:

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

- operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
- terminar cualquiera o todos sus servicios en el Territorio de la otra Parte Contratante;
- combinar diferentes números de vuelos operando la misma aeronave;
- servir un punto o puntos intermedios y más allá en los Territorios de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto sin derechos de parada-estancia;
- hacer parada-estancia en puntos fuera del Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes,

operar sin limitación de destino o geográfica y sin perder ningún derecho a transportar tráfico de otra forma admisible en virtud de este Acuerdo, a condición de que cualquier servicio inicie o termine en el Territorio de la Parte Contratante que designa a la(s) Línea(s) Aérea(s).

La presente es copia fiel y completa en español del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, hecho en La Haya el veinticuatro de abril de dos mil dieciocho.

Extiendo la presente, en treinta y dos páginas útiles, en la Ciudad de México, el dieciséis de mayo de dos mil diecinueve, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Rúbrica.