

INDONESIA
6 oct 13

CONVENIO SOBRE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE INDONESIA

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Indonesia (referidos en adelante como las "Partes");

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

Deseando promover los servicios aéreos internacionales y establecer servicios aéreos regulares entre sus respectivos territorios;

Reconociendo la necesidad de promover un sistema internacional de aviación con base en la competencia entre líneas aéreas; y

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad operacional y de la aviación en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su profunda preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o bienes, que afectan negativamente la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los propósitos del presente Convenio, a menos que se establezca de otra forma, el término:

1. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier enmienda que haya entrado en vigor bajo el Artículo 94 (a) de la Convención y que haya sido ratificada por ambas Partes y cualquier Anexo o enmienda adoptados bajo el Artículo 90 de la Convención, siempre que tales Anexos o enmiendas se encuentren en vigor para ambas Partes;

2. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil o cualquier otro individuo o institución autorizados para asumir tales funciones y en el caso de la República de Indonesia, el Ministro de Transporte y cualquier persona o entidad autorizada para asumir las funciones ejercidas en ese momento por dicho Ministro o funciones similares;

3. "Territorio" en el caso de los Estados Unidos Mexicanos significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de los Estados Unidos Mexicanos y en el caso de la República de Indonesia "territorio" significa tal como es definido en sus leyes y parte de la plataforma continental y mares adyacentes sobre los que la República de Indonesia mantiene la soberanía, derechos soberanos o de jurisdicción de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982;

4. "Convenio" significa el presente Convenio, su Anexo y cualquier enmienda al mismo;

5. "Línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización de Líneas Aéreas) del presente Convenio;

6. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen el significado que respectivamente se les ha asignado en el Artículo 96 de la Convención;

7. "Servicios convenidos" tiene el significado de servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el Anexo del presente Convenio para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, en forma separada o en combinación;

8. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el presente Convenio;

9. "Tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o cargo por el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluyendo correo) en servicios aéreos cobrados por las líneas aéreas, incluyendo sus agentes y las condiciones bajo las cuales tales tarifas, tasas o cargos se aplican;

10. "Cargos al usuario" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por el uso de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación, instalaciones o servicios, incluyendo los servicios relacionados e instalaciones para la aeronave, sus tripulaciones, pasajeros, equipaje y carga.

Artículo 2 Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en el presente Convenio con el propósito de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en la sección correspondiente o en la parte del Anexo del presente Convenio. Tales servicios y rutas se denominarán en adelante "los servicios convenidos" y "las rutas especificadas", respectivamente.

2. Sujeto a las disposiciones del presente Convenio, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los siguientes derechos:

- a) volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte;
- b) hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y
- c) mientras se encuentre operando un servicio convenido en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo del presente Convenio, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte también gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte, el tráfico internacional de pasajeros y carga, incluyendo correo, por separado o en combinación.

3. La(s) línea(s) aérea(s) de cada Parte, además de las designadas en virtud del Artículo 3 del presente Convenio, también gozarán de los derechos especificados en los incisos a) y b) del párrafo 2 del presente Artículo.

4. Nada de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente Artículo se considerará que confiere a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por una Parte el privilegio de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga, incluyendo correo, destinados a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

5. Cuando por circunstancias especiales e inusuales, una línea aérea designada por una Parte no pueda operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte hará sus mejores esfuerzos para facilitar la continuidad del funcionamiento de dicho servicio a través del reordenamiento temporal adecuado de rutas, tal como se decida por las Partes mutuamente.

6. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por una Parte tendrán el derecho de utilizar las vías aéreas, aeropuertos y otros servicios proporcionados por la otra Parte sobre una base no discriminatoria.

Artículo 3 Designación y Autorización de Líneas Aéreas

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar a una línea aérea o líneas aéreas con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas y de retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones se harán por escrito y serán transmitidas a la otra Parte por la vía diplomática y se determinará si la línea aérea está autorizada para realizar el tipo de servicios aéreos especificados en el Anexo.

2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cualquiera de las Partes, en la forma y manera prescritas para tal propósito, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte otorgarán la autorización de operación correspondiente con el mínimo de demora administrativa, siempre que:

- a) la propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea estén en manos de la Parte que designa a la línea aérea o de sus nacionales;
- b) la línea aérea designada está calificada para cumplir con las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos que normalmente se aplican a la operación de los servicios aéreos internacionales, por la Parte que considere la solicitud; y
- c) la Parte que designe a la línea aérea mantenga y administre las normas establecidas en el Artículo 10 (Seguridad Operacional) y del Artículo 11 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 4 Revocación o Suspensión de la Autorización de Operación

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar o suspender la autorización de operación otorgada a una línea aérea designada por la otra Parte o de imponer las condiciones que considere necesarias en cualquier caso en donde se compruebe que:

- a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea no están en manos de la otra Parte o de sus nacionales;

- b) la línea aérea haya dejado de cumplir con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 6 (Aplicación de las Leyes) del presente Convenio; o
- c) la otra Parte no está manteniendo y administrando las normas establecidas en el Artículo 10 (Seguridad Operacional).

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para prevenir mayores incumplimientos con los incisos b) y c) del párrafo 1 del presente Artículo, los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo después de consultar con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de cualquiera de las Partes a suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de una línea aérea de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 5 **Principios que Rigen la Operación de los Servicios Convenidos**

Habrá una oportunidad justa e igual para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por ambas Partes para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

Artículo 6 **Aplicación de las Leyes**

1. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a la operación y navegación de las aeronaves, deberán ser cumplidos por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte.

2. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a la admisión y la salida de su territorio de los pasajeros, equipaje, tripulación o carga de la aeronave (incluyendo la reglamentación sobre la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas o, en el caso del correo, la reglamentación postal) deberán ser cumplidos por o en nombre de dichos pasajeros, tripulación y carga de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea designada por la otra Parte, dedicada a los servicios aéreos internacionales similares, en relación con la aplicación de las leyes y reglamentos y los procedimientos previstos en el presente Artículo.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes que no abandonen las áreas del aeropuerto reservadas para tal fin, deberán ser objeto de un control simplificado, con excepción de las medidas de seguridad contra la violencia, la piratería aérea, control de estupefacientes, etc.

Artículo 7 Cargos al Usuario

1. Los cargos a los usuarios que pueden ser impuestos por las autoridades competentes de cada Parte a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte, serán justos, razonables, no discriminatorios y equitativos entre todas las categorías de usuarios. Tales cargos al usuario serán impuestos a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones aplicadas a cualquier otra línea aérea en ese mismo momento.

2. Los cargos a los usuarios impuestos por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte podrán reflejar, pero no exceder, el costo total impuesto por las autoridades competentes por la prestación del aeropuerto adecuado, el medio ambiente, la navegación aérea e instalaciones de seguridad de la aviación y los servicios en el aeropuerto dentro del sistema aeroportuario. El costo total podrá incluir una ganancia razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los cuales se realizan los cargos, deberán ser proporcionados en forma eficiente y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades fiscales competentes en su territorio y la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) que hacen uso de los servicios y las instalaciones. Cada Parte alentará a dichas autoridades y a la(s) línea(s) aérea(s) para intercambiar información que pueda ser necesaria para permitir una revisión exacta y transparente de la razonabilidad de los cargos de conformidad con los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades fiscales competentes a proporcionar a los usuarios, con una antelación razonable, cualquier propuesta de cambios en las tarifas aeroportuarias para permitir a los usuarios expresar sus puntos de vista antes que los cambios sean implementados.

4. Ninguna de las Partes iniciará procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 19 (Solución de Controversias) por violación a una disposición de dicho Artículo, si:

- a) se ha llevado a cabo una revisión del cargo o la práctica que es objeto de la queja de la otra Parte dentro de un plazo razonable; y
- b) si después de esa revisión, se han tomado todas las medidas razonables a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sea incompatible con el presente Artículo.

Artículo 8 **Exención de Derechos Aduaneros y otros Cargos**

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte, así como su equipo regular, partes de la aeronave (incluyendo motores), suministros de combustibles y lubricantes, otros suministros consumibles técnicos y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco y productos destinados para la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) transportados a bordo de dicha aeronave, estarán exentos por la otra Parte, sobre bases de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, tasas de inspección y otros derechos y cargos similares al entrar en el territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo, suministros y provisiones de la aeronave permanezcan a bordo de la misma hasta el momento que sean re-exportados o sean consumidos en el trayecto del viaje realizado sobre dicho territorio.

2. También quedarán exentos sobre bases de reciprocidad, todos los derechos aduaneros, tasas de inspección y otros derechos y cargos similares, siguiendo los procedimientos establecidos en la legislación aduanera en vigor de cada Parte, con excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados:

- a) provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) llevados a bordo en el territorio de una Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte y para usarse a bordo durante la salida de la aeronave dedicada a un servicio aéreo internacional por parte de la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte;
- b) las piezas de repuesto y equipo regular introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes para el mantenimiento o la reparación de las aeronaves utilizadas en el servicio aéreo internacional por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte;

- c) combustibles, lubricantes y otros suplementos técnicos consumibles, destinados a abastecer a las aeronaves dedicadas al servicio aéreo internacional por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte, a la salida, incluso cuando dichos suplementos sean para ser utilizados en parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la cual hayan sido tomados a bordo;
- d) la documentación de la(s) línea(s) aérea(s) (tales como boletos y guías aéreas), así como el material publicitario distribuido sin cargos por dicha aerolínea designada, la cual porte la bandera de una línea aérea designada por una Parte introducida en el territorio de la otra Parte.

3. Todos los materiales referidos en el párrafo 2 mencionado, podrán ser requeridos para mantenerse bajo custodia o control de las autoridades aduaneras.

4. El equipo regular, partes de la aeronave, provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabaco), así como el material y suplementos de combustibles, lubricantes y otros suplementos técnicos consumibles retenidos a bordo de la aeronave de la aerolínea designada por la otra Parte, podrán ser desembarcados en el territorio de dicha Parte, quien podrá requerir que esos materiales sean puestos bajo su supervisión o control hasta el momento en que los mismos sean re-exportados o se disponga de otra manera de conformidad con la legislación en vigor de esa Parte.

5. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte, que no salga del área del aeropuerto reservada para dicho propósito, estarán sujetos a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de todos los derechos aduaneros, tasas de inspección y otros derechos o cargos similares.

Artículo 9 Exención de la Doble Imposición

Los ingresos, utilidades o ganancias obtenidas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s), derivados de la prestación de los servicios aéreos internacionales, estarán gravados de conformidad con las disposiciones del Acuerdo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Indonesia para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal en materia de Impuestos sobre la Renta y su Protocolo, firmados en la ciudad de Los Cabos, el 6 de septiembre de 2002. No obstante lo dispuesto en el Artículo 19 (Solución de Controversias) del presente Convenio, cualquier controversia relacionada con cuestiones impositivas será resuelta únicamente de conformidad con lo establecido en el Acuerdo para Evitar la Doble Imposición citado.

Artículo 10 **Seguridad Operacional**

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre las normas de seguridad aplicadas con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y operación de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s). Tales consultas se llevarán a cabo dentro de los 30 días de la solicitud o en cualquier periodo mayor que pueda ser acordado entre las Partes.

2. Si con posterioridad a dichas consultas una de las Partes encuentra que las normas de seguridad en las áreas mencionadas en el párrafo 1, establecidas de conformidad con la Convención en ese momento, no son mantenidas y administradas correctamente en relación con la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte, esa última Parte deberá ser notificada sobre dichos hallazgos y las medidas que se consideran necesarias para cumplir con estas normas mínimas, y la otra Parte adoptará las medidas correctivas más apropiadas.

3. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o limitar la autorización de operación de una línea aérea designada por la otra Parte, en el caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas dentro de 30 días.

4. Se conviene que cualquier aeronave operada por una línea aérea de una Parte en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser objeto de una verificación por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y al exterior de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave, como de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominado "inspección en plataforma"), siempre que ello no dé lugar a una demora injustificada.

5. Si de las inspecciones o series de inspecciones en plataforma se desprenden:

- a) serios hallazgos de que una aeronave o su operación no cumple con las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención, en ese momento; o
- b) serios hallazgos de que existe una falta de mantenimiento efectivo y de administración de las normas de seguridad establecidas de conformidad con la Convención, en ese momento;

la Parte que efectúe la inspección podrá, de conformidad con lo establecido en el Artículo 33 de la Convención, concluir libremente que los requisitos por los cuales se expidieron o convalidaron los certificados o licencias correspondientes a dicha aeronave, su tripulación, o bien los requisitos según los cuales opera dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en la Convención.

6. En el supuesto de que al dar inicio a una inspección en plataforma de una aeronave operada por una línea aérea de una Parte, sea denegado el acceso por parte del representante de dicha línea aérea, de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo, la otra Parte podrá deducir libremente que se plantean serios hallazgos en los términos citados en el párrafo 5 del presente Artículo, y llegar a las conclusiones referidas en el mismo.

7. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, cuando considere la necesidad de una acción urgente que sea esencial para garantizar la seguridad de la operación de una línea aérea, ya sea que esa consideración se derive de una o una serie de inspecciones en plataforma, de la denegación para una inspección en plataforma, en virtud de consultas o de cualquier otra forma.

8. Cualquier acción tomada por una Parte de conformidad con los párrafos 3 ó 7 del presente Artículo, será suspendida una vez que las condiciones que la originaron desaparezcan.

Artículo 11 **Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, ambas Partes reafirman que su obligación mutua es proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, y constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y su Protocolo firmado en Montreal el 24 de febrero 1988, el Convenio sobre la Marcación de

Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 y cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación del que ambas Partes sean miembros.

2. A solicitud de ambas Partes se proporcionarán toda la asistencia necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y hacer frente a cualquier otra amenaza para la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Ambas Partes en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todas las normas de seguridad de la aviación y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aérea.

4. Cada Parte se compromete a observar las disposiciones de seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada y salida del territorio de esa otra Parte y a tomar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y pertenencias, así como la carga y provisiones de la aeronave, antes y durante el embarque y desembarque. Cada Parte estará también favorablemente dispuesta a atender cualquier solicitud de la otra Parte para que se adopten medidas especiales de seguridad para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, ambas Partes se asistirán facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a resolver de manera rápida y segura dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte ha obviado las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. De no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud, habrá motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de

la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por esa Parte. Cuando sea requerido por una emergencia, cada Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

7. Cualquier medida adoptada de conformidad con el párrafo 6 será interrumpida una vez que la otra Parte cumpla con las disposiciones del presente Artículo.

Artículo 12 Actividades Comerciales

1. La(s) línea(s) aérea(s) de cada una de las Partes tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios aéreos y otros productos complementarios e instalaciones necesarias para la prestación de los servicios aéreos.

2. La(s) línea(s) aérea(s) de cada Parte estarán autorizadas, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relacionados con la entrada, residencia y empleo, para traer y mantener en el territorio de la otra Parte su personal directivo, de ventas, técnico, operativo y otros especialistas necesarios para la prestación de los servicios aéreos y otros productos complementarios e instalaciones. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de la línea aérea, ser cubiertos por su propio personal de cualquier nacionalidad o mediante el uso de los servicios de cualquier otra línea aérea, organización o empresa que opere en el territorio de la otra Parte, autorizada para realizar dichos servicios en el territorio de esa otra Parte.

3. Cualquier línea aérea de cada Parte podrá dedicarse a la venta de los servicios aéreos y sus productos complementarios, de servicios e instalaciones en el territorio de la otra Parte, directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes. Para este propósito, la línea aérea tendrá derecho a utilizar sus propios documentos de transporte y cualquier persona será libre de comprar dicho transporte y sus productos complementarios, servicios e instalaciones en la moneda de dicho territorio o en cualquier moneda de libre uso.

4. La(s) línea(s) aérea(s) de cada una de las Partes tendrá(n) el derecho de convertir y transferir libremente en cualquier moneda utilizable, a solicitud, los excedentes de los ingresos locales sobre gastos obtenidos por dicha línea aérea en relación con la venta de transporte aéreo y otros productos complementarios, servicios e instalaciones, así como los intereses obtenidos por dichos ingresos (incluyendo los

intereses obtenidos por depósitos en espera de traslado). La conversión y remesa se permitirá con prontitud, sin restricciones o impuestos correspondientes a este concepto al tipo de cambio aplicable a las transacciones en la fecha que la línea aérea realice la remesa.

5. La(s) línea(s) aérea(s) de cada Parte estarán autorizadas a pagar en el territorio de la otra Parte los gastos locales, en moneda local o en cualquier moneda libremente utilizable, incluyendo la compra de combustible, de conformidad con la legislación nacional de la otra Parte.

6. No obstante cualquier disposición contenida en el presente Artículo, el ejercicio de los derechos en virtud de éste, se ejercerá de conformidad con las normas aplicables y los reglamentos internos congruentes con los propósitos del presente Convenio. Si una Parte impone restricciones a la transferencia de los ingresos locales que excedan las sumas erogadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte, ésta tendrá el derecho de imponer restricciones recíprocas a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la primera Parte.

Artículo 13 Control Migratorio Fronterizo

1. Cada una de las Partes, de conformidad con sus leyes, reglamentos y procedimientos, vigilará que, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) cumplan con las obligaciones de inspección y revisión migratoria de pasajeros, tripulación y cumplan con las responsabilidades de su custodia y cuidado mediante sus funcionarios o empleados, hasta en tanto sean admitidos en los territorios de las Partes.

2. Las líneas aéreas designadas estarán obligadas a transmitir electrónicamente a las autoridades competentes de las Partes, de manera anticipada, la información relativa a pasajeros, tripulación y medio de transporte de las operaciones regulares y no regulares que realicen.

3. Las Partes establecerán medidas para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) mediante certificados o documentos análogos que los identifiquen como miembros de la tripulación.

4. Cada una de las Partes exigirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) que faciliten el transporte de personas no admisibles y/o deportadas en su tránsito o destino por o hacia los territorios de cada una de las Partes.

Artículo 14

Provisión de Estadísticas

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte proporcionarán o motivarán que su(s) línea(s) aérea(s) designada(s) proporcione(n) a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, las estadísticas relacionadas con el tráfico transportado durante cada mes en los servicios convenidos desde y hacia el territorio de esa otra Parte, señalando los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico. Tales estadísticas serán suministradas tan pronto como sea posible después del fin de cada mes, pero no posterior a los 30 días siguientes al mes al que correspondan.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte, previa solicitud, suministrarán o motivarán que su(s) línea(s) aérea(s) designada(s) proporcione(n) a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, estadísticas relacionadas con el origen y el destino reales del tráfico transportado hacia y desde el territorio de esa otra Parte.

Artículo 15

Tarifas

1. Las tarifas correspondientes a los servicios convenidos operados por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte, serán establecidas por cada línea aérea designada, con base en sus consideraciones de carácter comercial en el mercado a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluido el costo de operación y una ganancia razonable.

2. Cada Parte podrá, de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales, exigir la notificación o presentación ante sus Autoridades Aeronáuticas de las tarifas que se cobrarán desde o hacia su territorio por la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte. La notificación o la presentación por la(s) línea(s) aérea(s) de ambas Partes podrá ser requerida con 30 días de antelación a la fecha de aplicación propuesta. En casos individuales, la notificación o la presentación podrá permitirse en un plazo menor de lo que normalmente se requiere.

3. No obstante lo anterior, cada Parte tendrá el derecho de intervenir con el fin de:
 - a) impedir tarifas cuya aplicación constituya un comportamiento anticompetitivo que tenga o es probable que vayan a tener el efecto de paralizar a un competidor o sacar a un competidor de una ruta;

- b) proteger a los consumidores de las tarifas que sean excesivas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las líneas aéreas de tarifas que sean predatorias o artificialmente bajas.

4. Para los propósitos establecidos en el párrafo 3 del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de una Parte podrán requerir a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte que proporcionen información relativa al establecimiento de las tarifas.

5. Si una Parte considera que la tarifa cobrada por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte es incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 3 del presente Artículo, notificará a la otra Parte las razones de su inconformidad tan pronto como sea posible y solicitará consultas, las que se celebrarán a más tardar 30 días después de la recepción de la solicitud. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa sobre la que se dio la notificación de inconformidad, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner en práctica dicho acuerdo. En ausencia de tal acuerdo, la tarifa existente, continuará en vigor.

Artículo 16 Acuerdos Multilaterales

1. En la implementación del presente Convenio, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones de la Convención, en la medida en que tales disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

2. Si después de la entrada en vigor del presente Convenio, ambas Partes llegan a ser parte de un acuerdo multilateral que contenga temas previstos por el presente Convenio, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas para determinar si éste debe ser revisado para tomar en cuenta el acuerdo multilateral

Artículo 17 Consultas

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento, formular una solicitud por escrito para consultas sobre la interpretación, aplicación, ejecución o modificación del presente Convenio o su cumplimiento.

2. Salvo acuerdo en contrario entre las Partes, dichas consultas deberán iniciar dentro de un plazo de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud.

Artículo 18 Enmiendas

1. El presente Convenio podrá ser enmendado por acuerdo escrito de las Partes.
2. Cualquier modificación así convenida entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 22 (Entrada en Vigor) del presente Convenio.
3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del presente Artículo, las Partes acuerdan que las enmiendas al Anexo podrán ser convenidas entre las Autoridades Aeronáuticas y entrarán en vigor a través de un intercambio de notas diplomáticas.

Artículo 19 Solución de Controversias

1. Cualquier controversia derivada del presente Convenio que no se resuelva mediante consultas formales podrá ser referida, por acuerdo de las Partes, a alguna persona o entidad para la decisión correspondiente. Si las Partes no llegan a tal acuerdo, la controversia será sometida a arbitraje a solicitud de cualquiera de las Partes, de conformidad con los procedimientos establecidos a continuación.
2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros, constituido de la siguiente manera:
 - a) Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de los 60 días después de que estos dos árbitros han sido nombrados, se nombrará de común acuerdo un tercer árbitro, quien actuará como Presidente del tribunal arbitral;
 - b) Si cualquiera de las Partes no logra nombrar un árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo con el inciso a) del presente párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios dentro de los 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, el Vicepresidente de mayor rango que no esté descalificado por ese motivo, hará la designación. En el caso de que el tercer árbitro sea designado por el Presidente o el Vicepresidente de mayor rango calificado, en virtud del presente párrafo, tal tercer árbitro no deberá ser nacional de cualquiera de las Partes.

3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Convenio y establecerá sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez integrado, podrá recomendar las medidas cautelares a la espera de una resolución final. Bajo la dirección del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, se llevará a cabo una conferencia a más tardar 15 días después de que el tribunal quede plenamente constituido, para determinar cuáles serán los temas precisos que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir.

4. Salvo acuerdo en contrario o según las instrucciones del tribunal, cada Parte presentará un memorándum dentro de los 45 días a partir de la fecha en que el tribunal quede plenamente constituido. Las respuestas deberán presentarse, a más tardar en 60 días. El tribunal celebrará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes o por iniciativa propia dentro de los 15 días siguientes a la recepción de las respuestas.

5. El tribunal tratará de emitir una decisión por escrito dentro de los 30 días posteriores al término de la audiencia, o si ésta no se celebrara, después de la fecha en que ambas respuestas hayan sido presentadas. La decisión que se tome por la mayoría del tribunal, prevalecerá.

6. Cualquiera de las Partes podrá formular una solicitud de aclaración respecto de la decisión adoptada dentro de los 15 días siguientes a que haya sido dictada y la aclaración se emitirá dentro de los 15 días siguientes a dicha solicitud.

7. Cada Parte dará pleno efecto a cualquier decisión o laudo del tribunal arbitral, en la medida que sea consistente con su legislación nacional.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluyendo los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados por las Partes de manera equitativa. Los gastos incurridos por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con el procedimiento establecido en el inciso b) del párrafo 2 del presente Artículo, se considerarán como parte de los gastos del tribunal arbitral.

Artículo 20 Terminación

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento notificar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Convenio. Dicha notificación se

enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio concluirá a la medianoche del lugar de recepción de la notificación inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, se considerará que la notificación ha sido recibida 14 días después de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21
Registro ante la OACI

El presente Convenio y todas sus modificaciones una vez firmados, serán registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

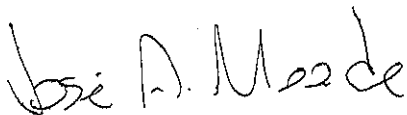
Artículo 22
Entrada en Vigor

El presente Convenio entrará en vigor 30 días después de la fecha de recepción de la última comunicación, por la vía diplomática, por virtud de la cual las Partes se hayan notificado el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Convenio y su Anexo.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

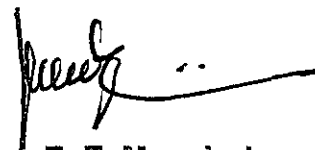
Hecho en Nusa Dua, Bali, el 6 de octubre de 2013, por duplicado, en idioma español, indonesio e inglés. Todos los textos son igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**



José Antonio Meade Kuribreña
Secretario de Relaciones Exteriores

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE INDONESIA**



E. E. Mangindaan
Ministro de Transportes

**Anexo
Cuadro de Rutas**

Cuadro I

Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la República de Indonesia en ambas direcciones:

Puntos de Partida	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos Más Allá
Puntos en la República de Indonesia	Cualquier punto	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Cualquier punto

Cuadro II

Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por los Estados Unidos Mexicanos en ambas direcciones:

Puntos de Partida	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos Más Allá
Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Cualquier punto	Puntos en la República de Indonesia	Cualquier punto

Notas:

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cualquiera de las Partes podrán omitir en uno o todos los vuelos, cualquiera de los puntos anteriores, siempre que los servicios convenidos en esta ruta comiencen y terminen en el territorio de dicha Parte.
2. Los puntos intermedios o más allá podrán ser operados por la(s) líneas(s) aérea(s) designada(s) con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad.
3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) sólo podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad, cuando sean acordados y previamente autorizados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

PERSETUJUAN ANGKUTAN UDARA ANTARA PEMERINTAH MEKSIKO SERIKAT DAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

Pemerintah Meksiko Serikat dan Pemerintah Republik Indonesia selanjutnya disebut sebagai "Para Pihak";

Sebagai Pihak-pihak dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 Desember 1944;

Berkeinginan untuk meningkatkan angkutan udara internasional dan untuk membangun pelayanan angkutan udara berjadwal diantara wilayah masing-masing;

Mengingat keinginan untuk meningkatkan sistem penerbangan internasional berdasarkan persaingan antara perusahaan-perusahaan penerbangan dan;

Bermaksud untuk memastikan tingkat tertinggi dalam keselamatan dan keamanan angkutan udara internasional dan menegaskan kembali perhatian mereka tentang tindakan atau ancaman terhadap keamanan pesawat terbang yang dapat membahayakan keselamatan penumpang atau barang merugikan penyelenggaraan angkutan udara dan merusak kepercayaan masyarakat terhadap keselamatan penerbangan sipil;

Telah menyetujui hal-hal sebagai berikut:

Pasal 1 Definisi

Untuk maksud-maksud dalam Persetujuan ini, kecuali ditentukan lain, pengertian:

1. "Konvensi" adalah Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 dan termasuk setiap perubahannya yang telah berlaku sesuai Pasal 94 (a) dari Konvensi tersebut dan telah diratifikasi oleh kedua Pihak, dan setiap Lampiran atau setiap perubahan dari Lampiran tersebut yang telah diadopsi sesuai Pasal 90 dari Konvensi tersebut, sepanjang setiap Lampiran atau perubahan pada setiap waktu berlaku untuk kedua Pihak;

2. "Otoritas-otoritas Penerbangan Sipil" adalah, dalam hal Republik Indonesia, Menteri Perhubungan dan setiap orang atau badan yang diberi kuasa untuk melaksanakan tugas-tugas dan fungsi-fungsi, dan dalam hal Meksiko Serikat, Sekretariat Komunikasi dan Transportasi melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau setiap orang atau instansi yang berwenang melakukan fungsi tersebut;
3. "Wilayah" dalam hal Republik Indonesia "Wilayah: adalah sebagaimana diartikan dalam hukum-hukum dan bagian-bagian dari landas kontinen dan lautan sekitarnya dimana Republik Indonesia memiliki kedaulatan hak-hak berdaulat atau yurisdiksi sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai hukum Laut (UNCLOS) 1982; dan dalam hal Meksiko Serikat adalah daratan dan perairan yang berdekatan terletak di bawah kedaulatan, domain, perlindungan atau mandat Negara Meksiko Serikat;
4. "Persetujuan" adalah Persetujuan ini, Lampirannya dan setiap perubahan-perubahannya;
5. "Perusahaan penerbangan yang ditunjuk" adalah sebuah perusahaan penerbangan yang telah ditunjuk dan telah diberi kuasa sesuai Pasal 3 (Penunjukan dan Otorisasi Perusahaan Penerbangan) dari Persetujuan ini;
6. "Angkutan Udara", "Angkutan Udara Internasional", "Perusahaan Penerbangan" dan "Berhenti untuk tujuan bukan angkutan" wajib memiliki pengertian yang sama sebagaimana tercantum pada Pasal 96 dari Konvensi;
7. "Persetujuan Pelayanan" adalah pelayanan berjadwal pada rute yang telah ditentukan dalam Lampiran dari Persetujuan ini penumpang dan kargo, termasuk surat, secara terpisah atau dalam kombinasi;
8. "Rute Tertentu" adalah rute-rute yang ditetapkan dalam Persetujuan ini;
9. "Tarif" adalah setiap harga, bea atau biaya untuk pengangkutan penumpang (dan barangnya) dan/atau kargo (tidak termasuk pos) dalam angkutan udara yang dibebankan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan, termasuk agennya dan ketentuan yang mengatur ketersediaan harga bea atau biaya tersebut;

10. "Pungutan bagi pengguna jasa" adalah biaya yang dikenakan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan untuk penyediaan Bandar Udara, navigasi udara atau fasilitas atau pelayanan keamanan penerbangan termasuk pelayanan dan fasilitas terkait untuk pesawat udara, kru, penumpang, bagasi dan kargo.

Pasal 2 Hak Angkutan

1. Masing-masing Pihak memberikan kepada Pihak lainnya hak sebagaimana ditentukan dalam Persetujuan ini untuk tujuan penetapan angkutan udara internasional berjadwal pada rute-rute yang telah ditentukan dalam bagian Lampiran dari Persetujuan ini. Pelayanan-pelayanan dan rute-rute tersebut selanjutnya masing-masing wajib disebut sebagai "angkutan udara yang disetujui" dan "rute-rute yang ditentukan";

2. Sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari Persetujuan ini, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib mendapatkan hak-hak sebagai berikut:

- a) melintas wilayah udara Pihak lainnya tanpa mendarat;
- b) mendarat di wilayah negara Pihak lainnya untuk maksud bukan angkutan; dan
- c) saat mengoperasikan angkutan udara yang disetujui pada poin-poin yang telah ditentukan untuk rute tersebut dalam Lampiran dari Persetujuan ini, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak juga wajib mendapatkan hak untuk menaikan dan menurunkan, di wilayah Pihak lain, penumpang internasional dan kargo termasuk pos secara terpisah atau dalam kombinasi.

3. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak, selain yang ditetapkan sesuai Pasal 3 dari Persetujuan ini, juga wajib mendapatkan hak-hak yang ditentukan dalam klausul a) dan b) ayat 2 Pasal ini.

4. Tidak satupun dari ketentuan-ketentuan pada ayat 2 Pasal ini yang wajib diartikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak untuk mendapatkan hak mengangkut di wilayah Pihak lainnya, penumpang, barang termasuk pos bertujuan di poin lain di wilayah Pihak tersebut.

5. Apabila dalam keadaan khusus dan tidak biasa, sebuah perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak tidak dapat mengoperasikan pelayanan pada rute biasanya, Pihak lain wajib melakukan usaha terbaiknya untuk memfasilitasi kelanjutan pelayanan tersebut melalui pengaturan sementara atas rute tersebut sebagaimana diputuskan bersama oleh Para Pihak.

6. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak wajib mendapatkan hak untuk menggunakan saluran udara, bandar udara dan fasilitas lainnya yang disediakan oleh Pihak lain secara non-diskriminatif.

Pasal 3 Penunjukan dan Ijin Perusahaan Penerbangan

1. Masing-masing Pihak wajib mempunyai hak untuk menunjuk satu perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan untuk alasan melaksanakan angkutan udara yang disetujui pada rute yang ditentukan dan untuk mencabut atau merubah penunjukan tersebut. Penunjukan tersebut wajib dibuat secara tertulis dan disampaikan kepada Pihak lain melalui jalur diplomatik dan wajib mengidentifikasi apakah perusahaan penerbangan yang ditunjuk diberikan wewenang untuk melakukan jenis pelayanan udara yang sesuai dalam Lampiran.

2. Pada saat menerima penunjukan dan aplikasi dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak, dalam bentuk dan cara yang telah ditentukan untuk tujuan ini, Otoritas Penerbangan sipil dari Pihak lain wajib memberikan ijin operasi yang sesuai dengan penangguhan prosedur minimal, dengan syarat bahwa:

- a) kepemilikan mutlak dan pengawasan penuh atas perusahaan penerbangan tersebut berada dalam tangan Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan tersebut atau dalam tangan warga negaranya;
- b) perusahaan penerbangan yang ditunjuk memiliki kualifikasi untuk mematuhi kondisi yang telah ditentukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang biasa diterapkan untuk pengoperasian pelayanan penerbangan internasional Pihak lain dengan mempertimbangkan aplikasinya; dan
- c) Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan menjaga dan mengelola standar yang telah ditetapkan dalam Pasal 10 (Keselamatan) dan Pasal 11 (Keselamatan Penerbangan)

Pasal 4 Penundaan atau Pencabutan Ijin Operasi

1. Salah satu Pihak dapat mencabut atau menunda izin operasi yang diberikan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain atau menentukan persyaratan-persyaratan yang dianggap perlu dalam kasus dimana:

- a) Kepemilikan mutlak dan pengawasan penuh atas perusahaan penerbangan tersebut tidak berada dalam tangan Pihak lain atau dalam tangan warga negaranya;

- b) Perusahaan penerbangan yang ditunjuk tersebut gagal untuk mematuhi peraturan perundang-undangan sesuai dengan Pasal 6 (Penerapan Hukum) dari Persetujuan ini; atau
- c) Pihak lain tidak menjaga dan mengelola standar yang telah ditetapkan dalam Pasal 10 (Keselamatan).

2. Kecuali tindakan-tindakan segera diperlukan untuk mencegah ketidaksesuaian dengan klausul b) dan c) ayat 1 Pasal ini, hak-hak yang telah ditentukan oleh Pasal ini wajib diterapkan setelah konsultasi dengan Pihak lain.

3. Pasal ini tidak membatasi hak-hak dari salah satu Pihak untuk menahan, mencabut, membatasi atau memaksakan kondisi-kondisi atas izin operasi perusahaan penerbangan dari Pihak Lain sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 11 (Keselamatan Penerbangan).

Pasal 5

Prinsip-Prinsip yang mengatur Pelaksanaan-Pelayanan

Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib mendapatkan kesempatan yang sama dan adil untuk melaksanakan operasi angkutan udara di rute yang telah ditentukan antara wilayah masing-masing Pihak.

Pasal 6

Penerapan Hukum

1. Pada saat masuk, berada di dalam atau meninggalkan wilayah satu Pihak, hukum, peraturan dan prosedur yang berkaitan dengan pengoperasian dan navigasi pesawat udara wajib dipenuhi oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain.

2. Pada saat masuk, berada di dalam atau meninggalkan wilayah satu Pihak, hukum, peraturan dan prosedur yang berkaitan untuk masuk ke atau berangkat dari wilayah penumpang, awak kabin atau kargo dalam pesawat udara (termasuk peraturan yang berkaitan dengan masuk, izin, keamanan penerbangan, imigrasi, paspor, bea cukai, mata uang, kesehatan, sanitasi dan karantina atau dalam hal pos dan peraturannya) wajib dipatuhi oleh, atau atas nama, penumpang, awak kabin dan awak kapal kargo dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain.

3. Tidak satu pun Pihak wajib memberikan preferensi kepada perusahaan penerbangannya sendiri atau lainnya melebihi perusahaan penerbangan yang ditunjukkan oleh Pihak lain yang terlibat dalam pelayanan angkutan udara internasional yang sama dalam penerapan hukum, peraturan dan prosedur berdasarkan Pasal ini.

4. Penumpang, bagasi dan kargo yang transit langsung melalui wilayah salah satu Pihak dan tidak meninggalkan area bandar udara yang telah disediakan untuk keperluan tersebut wajib dikenakan sekurang-kurangnya pengawasan biasa, kecuali yang berkaitan dengan tindakan keamanan terhadap kekerasan, pembajakan udara, pengawasan narkotika, dll.

Pasal 7 **Pungutan bagi Jasa**

1. Pungutan bagi pengguna jasa yang dapat dikenakan oleh otoritas pembebanan yang berwenang dari masing-masing Pihak kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya harus adil, wajar, tidak diskriminatif dan dibagi rata antara semua kategori pengguna. Pungutan tersebut wajib dibebankan pada perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain pada jangka waktu yang tidak kurang menguntungkan dari yang tersedia untuk perusahaan penerbangan lainnya pada saat pungutan dibebankan.

2. Pungutan bagi pengguna jasa yang dikenakan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain, dapat mencerminkan tetapi tidak boleh melebihi biaya penuh kepada otoritas pembebanan yang berwenang dalam menyediakan Bandar udara, lingkungan penerbangan navigasi udara dan fasilitas keamanan penerbangan dalam Bandar udara atau di dalam sistem Bandar udara. Total biaya dapat termasuk hasil wajar pada asset setelah depresiasi. Penyediaan fasilitas dan pelayanan dalam hal mana pungutan dikenakan disediakan secara efisien dan ekonomis.

3. Masing-masing Pihak wajib mendorong konsultasi antara otoritas yang berwenang menetapkan pungutan di wilayahnya dengan perusahaan penerbangan yang ditunjuk yang menikmati pelayanan dan menggunakan fasilitas. Masing-masing Pihak wajib mendorong otoritas yang berwenang menetapkan pungutan dan perusahaan penerbangan untuk tukar menukar informasi sehingga diperoleh suatu perhitungan yang akurat dan transparan untuk pungutan yang akan dikenakan sesuai ketentuan Ayat 1 dan 2 Pasal ini. Masing-masing Pihak wajib mendorong otoritas yang berwenang menetapkan pungutan untuk memberitahukan terlebih dahulu dalam waktu yang layak usulan perubahan besaran pungutan kepada pengguna jasa untuk mendapatkan masukan sebelum perubahan besaran pungutan diimplementasikan.

4. Tidak satupun Pihak dapat dianggap, dalam prosedur penyelesaian perselisihan menurut Pasal 19 (Penyelesaian Perselisihan), melanggar salah satu ketentuan dalam Pasal ini, jika:

- a) pihak telah melakukan kajian atas pungutan atau pelayanan yang dapat dijadikan dasar timbulnya keluhan oleh Pihak lainnya dalam tenggang waktu yang wajar; dan
- b) berkenaan dengan kajian tersebut, Pihak telah mengambil langkah-langkah sesuai kewenangannya untuk mengganti kerugian yang timbul dari pengenaan pungutan atau pelayanan yang bertentangan dengan Pasal ini.

Pasal 8

Pembebasan dari Bea Masuk dan Pungutan Lain

1. Pesawat terbang yang beroperasi pada jalur-jalur penerbangan internasional dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak, termasuk perlengkapan yang biasa digunakan, persediaan (termasuk mesin) bahan bakar dan minyak pelumas, persediaan teknis lainnya dan penjualan dalam pesawat (termasuk makanan, minuman dan tembakau dan barang untuk dijual atau dipakai oleh penumpang selama penerbangan) yang berada dalam pesawat terbang dibebaskan oleh Pihak lain atas dasar timbal balik wajib dibebaskan dari semua bea, pajak-pajak, biaya pemeriksaan dan biaya-biaya lain pada waktu masuk dalam wilayah Pihak lainnya dengan syarat bahwa perlengkapan, persediaan dan barang yang dijual dalam pesawat udara tersebut tetap berada dalam pesawat terbang sampai barang-barang itu di ekspor kembali atau digunakan pada perjalanan yang dilakukan dalam wilayah tersebut.

2. Pembebasan juga diberikan, dalam dasar timbal balik, dengan mengikuti aturan yang ditetapkan oleh pihak bea cukai yang berwenang di masing-masing Pihak dari semua bea, pajak-pajak, biaya pemeriksaan dan biaya-biaya lain, dengan pengecualian biaya yang terkait dengan jenis pelayanan yang dilakukan:

- a) Barang-barang yang dijual dalam pesawat udara (termasuk makanan, minuman dan tembakau) di wilayah udara salah satu Pihak, dengan batas tertentu yang ditetapkan Otoritas yang berwenang dari Pihak tersebut dan untuk digunakan didalam penerbangan yang dioperasikan keluar pada jalur-jalur penerbangan internasional oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain;
- b) Suku cadang dan perlengkapan yang biasa digunakan yang masuk ke wilayah salah satu Pihak untuk tujuan perawatan atau perbaikan pesawat udara yang digunakan pada jalur-jalur penerbangan internasional oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain;

- c) Bahan bakar, minyak pelumas dan persediaan teknis lainnya sebagai persediaan pesawat udara yang dioperasikan keluar pada jalur-jalur penerbangan internasional oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain, bahkan ketika persediaan tersebut wajib digunakan sebagai bagian dari rute yang dilakukan di atas wilayah negara dari salah satu Pihak dan diangkut dalam pesawat udara.
- d) Dokumentasi penerbangan (seperti tiket pesawat dan dokumen pengiriman barang lewat udara) serta bahan publikasi yang didistribusikan tanpa biaya dengan logo perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak dan dipergunakan di wilayah Pihak lain

3. Semua barang sesuai dengan ayat 2 di atas, dapat disimpan di bawah pengawasan atau kontrol Otoritas Bea Cukai.

4. Perlengkapan yang biasa digunakan, suku cadang, penjualan dalam pesawat (termasuk makanan, minuman dan tembakau) termasuk barang dan persediaan bahan bakar, minyak pelumas dan persediaan teknis lainnya yang berada dalam pesawat terbang dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak, boleh diturunkan dalam wilayah Pihak lainnya hanya dengan izin dari otoritas Bea Cukai Negara yang bersangkutan, yang memungkinkan bawah barang tersebut diletakkan dalam pengawasan otoritas tersebut pada jangka waktu tertentu hingga barang tersebut diexport kembali atau dimusnahkan sesuai dengan ketentuan peraturan Pihak tersebut.

5. Penumpang, bagasi dan kargo yang transit langsung di seluruh wilayah satu Pihak dan tidak meninggalkan area bandara untuk tujuan tersebut hanya akan dikenakan pengawasan sederhana. Bagasi dan kargo yang transit langsung wajib dibebaskan dari semua bea masuk, biaya pemeriksaan dan biaya lainnya.

Article 9 Penghindaran Pajak Berganda

Pendapatan, laba atau keuntungan yang diperoleh oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk, yang berasal dari pengoperasian jalur-jalur penerbangan internasional, akan dikenakan pajak berdasarkan ketentuan-ketentuan dari Persetujuan antara Pemerintah Meksiko Serikat dan Pemerintah Republik Indonesia untuk Penghindaran Pajak Berganda dan Pencegahan Pengelakan Pajak terkait dengan Pajak atas Penghasilan dan Keuntungan Modal dan protokolnya, yang ditandatangani di Kota Los Cabos pada tanggal 6 September 2002. Tanpa mengenyampingkan ketentuan dalam Pasal 19 (Penyelesaian Perselisihan) Persetujuan ini, perselisihan mengenai perpajakan, wajib diselesaikan sesuai dengan peraturan dalam Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda tersebut di atas.

Pasal 10 Keselamatan

1. Salah satu Pihak dapat meminta diadakan konsultasi mengenai standar-standar keselamatan yang diterapkan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk Pihak lainnya berkaitan dengan fasilitas, awak pesawat, pesawat terbang dan pelaksanaan penerbangan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk. Konsultasi tersebut akan dilaksanakan setelah 30 hari atau lebih dari permintaan sesuai dengan persetujuan antar Para Pihak.
2. Jika dalam konsultasi tersebut, salah satu Pihak menemukan bahwa standar keselamatan pada daerah sebagaimana dimaksud pada ayat 1 yang telah memenuhi standar yang ditetapkan pada saat itu sesuai dengan Konvensi, tidak ditegakkan dan diterapkan secara efektif oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk Pihak lainnya, maka Pihak terakhir wajib diberitahu mengenai penemuan tersebut dan langkah-langkah yang perlu diambil guna memenuhi standar minimum ini dan Pihak lainnya wajib melakukan tindakan perbaikan yang tepat.
3. Masing-masing Pihak berhak untuk mencabut atau membatasi izin operasi perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya dalam hal Pihak lainnya tersebut tidak mengambil tindakan perbaikan yang tepat dalam waktu 30 hari.
4. Adalah disepakati bahwa setiap pesawat terbang yang dioperasikan oleh perusahaan penerbangan dari salah satu Pihak yang melayani penerbangan ke atau dari wilayah Pihak lainnya dapat, ketika berada dalam wilayah Pihak lainnya, menjadi subjek pemeriksaan perwakilan yang diberi kekuasaan oleh Pihak lainnya tersebut baik di dalam maupun di sekitar pesawat terbang untuk memeriksa keabsahan dokumen-dokumen pesawat terbang dan awak pesawatnya serta kondisi pesawat dan perlengkapannya (dalam Pasal ini disebut "inspeksi ramp") selama hal ini tidak mengakibatkan penundaan penerbangan yang tidak wajar.
5. Jika suatu inspeksi *ramp* atau serangkaian inspeksi *ramp* menemukan:
 - a) adanya permasalahan serius bahwa sebuah pesawat terbang atau operasi pada sebuah pesawat terbang tidak sesuai dengan standar minimum yang telah ditetapkan sesuai dengan Konvensi; atau
 - b) adanya permasalahan serius bahwa terdapat kekurangan dalam perawatan dan pengelolaan standar keselamatan yang telah ditetapkan sesuai dengan Konvensi;

Pihak yang melakukan inspeksi dapat, untuk tujuan Pasal 33 Konvensi, secara bebas menyimpulkan bahwa persyaratan-persyaratan yang ada pada sertifikat atau lisensi yang telah diterbitkan secara sah terkait pesawat terbang atau awak pesawatnya atau persyaratan-persyaratn pesawat terbang beroperasi tidak setara atau diatas standar minimum yang telah ditetapkan sesuai Konvensi.

6. Dalam hal akses untuk tujuan pelaksanaan suatu inspeksi *ramp* suatu pesawat terbang yang dioperasikan oleh salah satu Pihak sesuai dengan ayat 4 dari Pasal ini ditolak oleh perwakilan perusahaan penerbangan tersebut, Pihak lainnya dapat secara bebas menyimpulkan permasalahan serius, sebagaimana dimaksud dalam ayat 5 Pasal ini terjadi dan menarik kesimpulan sesuai dengan ayat tersebut.

7. Masing-masing Pihak berhak untuk segera mencabut atau mengubah izin pengoperasian dari perusahaan penerbangan Pihak lainnya jika Pihak pertama menyimpulkan, baik dari hasil sebuah inspeksi ramp, serangkaian inspeksi ramp, penolakan akses untuk inspeksi ramp, konsultasi atau sebaliknya, yang mana tindakan segera sangat diperlukan untuk keselamatan operasi penerbangan perusahaan penerbangan tersebut.

8. Setiap tindakan oleh salah satu Pihak sesuai dengan ayat 3 dan 7 Pasal ini wajib dihentikan jika dasar untuk pelaksanaan tindakan tersebut berhenti.

Pasal 11 **Keamanan Penerbangan**

1. Sesuai dengan hak dan kewajiban mereka menurut hukum internasional. Kedua Pihak menegaskan kembali bahwa kewajiban mereka untuk saling melindungi keamanan penerbangan sipil terhadap tindakan-tindakan melawan hukum dan hal tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Persetujuan ini. Tanpa membatasi hak dan kewajiban mereka menurut hukum internasional, Para Pihak wajib bertindak sesuai ketetapan-ketetapan dari perjanjian Konvensi tentang Tindakan Melawan Hukum dan Tindak Pidana Tertentu Lainnya Yang Terjadi di Pesawat Terbang, yang dibuat di Tokyo pada tanggal 14 September 1963; Konvensi tentang Pencegahan Terhadap Tindak Pidana Perampasan Pesawat Terbang, yang dibuat di Den Haag pada tanggal 16 Desember 1970; Konvensi tentang Pencegahan Tindak Pidana terhadap Keselamatan Penerbangan Sipil, yang dibuat di Montreal pada tanggal 23 September 1971; Protokol tentnag Pencegahan Tindak Pidana Kekerasan di Bandar

Udara yang Melayani Penerbangan Internasional, yang dibuat di Montreal pada tanggal 24 Februari 1988 dan Konvensi lainnya tentang keamanan penerbangan yang mana kedua Pihak menjadi anggotanya.

2. Jika diminta, para Pihak wajib memberikan bantuan satu sama lain untuk mencegah tindakan perampasan pesawat terbang dan tindakan melawan hukum lainnya yang mengancam keselamatan pesawat terbang, penumpang dan awak pesawat, bandar udara dan fasilitas navigasi penerbangan serta menindak setiap ancaman terhadap keamanan navigasi penerbangan sipil.

3. Kedua Pihak wajib, atas dasar hubungan bersama, bertindak sesuai standard dan petunjuk pelaksanaan tentang keamanan penerbangan yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana tertuang dalam Lampiran-Lampiran dari Konvensi; mereka wajib mensyaratkan agar para operator pesawat terbang yang terdaftar di negaranya, yang pusat kegiatan bisnisnya ada di wilayah mereka, atau menjadi penduduk tetap di wilayah mereka dan penyelenggara bandar udara dalam wilayah mereka, bertindak sesuai ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan seperti itu.

4. Masing-masing Pihak sepakat untuk memenuhi ketentuan-ketentuan keamanan yang ditetapkan oleh Pihak lainnya berkenaan dengan masuk, berangkat di wilayah Pihak lainnya dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melindungi pesawat terbang dan memeriksa penumpang, awak pesawat, bagasi dan barang-barang bawaan mereka, serta kargo dan barang-barang yang disimpan dalam pesawat terbang sebelum dan selama penumpang masuk atau sebelum dan selama barang dimuat. Masing-masing Pihak wajib juga memberikan pertimbangan yang positif terhadap setiap permintaan dari Pihak lainnya berkenaan dengan langkah-langkah pengamanan khusus yang harus diambil guna menghadapi suatu ancaman tertentu.

5. Apabila terjadi sesuatu kecelakaan atau ancaman akan timbulnya tindakan perampasan terhadap pesawat terbang atau tindak melawan hukum lainnya yang mengancam keselamatan penumpang, awak pesawat, pesawat terbang, bandar udara atau fasilitas navigasi udara, kedua Pihak harus saling membantu dengan cara melakukan komunikasi dan melakukan langkah-langkah yang dimaksudkan untuk menghentikan dengan cepat dan selamat kejadian atau ancaman tersebut.

6. Apabila salah satu Pihak memiliki dasar yang kuat untuk percaya bahwa Pihak lainnya telah melanggar ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan dalam Pasal ini, pejabat Pihak lainnya tersebut dapat segera meminta diadakannya konsultasi dengan pejabat penerbangan Pihak lainnya. Tidak dicapainya kesepakatan dalam waktu 15 hari sejak tanggal permintaan tersebut akan dijadikan dasar untuk menahan, mencabut,

membatasi, atau menerapkan persyaratan-persyaratan tertentu atas izin operasi dan teknis yang dipegang oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak tersebut. Dalam keadaan darurat, salah satu Pihak dapat melakukan tindakan sementara sebelum masa waktu 15 hari berakhir.

7. Semua tindakan yang dilakukan menurut Ayat 6 wajib dihentikan jika Pihak lainnya telah memenuhi ketentuan-ketentuan pada pasal ini.

Pasal 12 **Peluang Melakukan Usaha**

1. Perusahaan penerbangan masing-masing Pihak mempunyai hak untuk membuka kantor-kantor di wilayah Pihak lainnya untuk kegiatan promosi dan penjualan pelayanan-pelayanan udara serta produk pelengkap lainnya dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan untuk pelaksanaan kegiatan pengangkutan udara.

2. Perusahaan penerbangan dari masing-masing Pihak wajib diberikan, sesuai hukum dan peraturan Pihak lainnya berkenaan masuk, tempat tinggal dan pekerjaan, untuk menempatkan dan menyelenggarakan di dalam wilayah Pihak lainnya manajerial, petugas penjualan, petugas teknis, petugas operasional, dan petugas-petugas khusus yang dibutuhkan bagi pelaksanaan kegiatan pengangkutan udara serta produk serta fasilitas pelengkap lainnya. Rekrutmen untuk kebutuhan staf tersebut dapat, dengan pilihan perusahaan penerbangan, dipenuhi baik dari pegawai kebangsaan apa saja dari perusahaan tersebut dan menggunakan pelayanan organisasi perusahaan penerbangan lainnya atau organisasi atau perusahaan yang beroperasi dalam wilayah Pihak lain dan berwenang untuk melakukan layanan tersebut di wilayah Pihak lain tersebut.

3. Setiap perusahaan penerbangan dari masing-masing Pihak dapat secara langsung melakukan penjualan pengangkutan udara dan produk pelengkapnya, pelayanan dan fasilitas dalam wilayah Pihak lainnya secara langsung dan sesuai kebijakan perusahaan penerbangan, melalui agen-agenya. Untuk tujuan tersebut, perusahaan penerbangan memiliki hak untuk menggunakan dokumen transportasi sendiri dan setiap orang dapat dengan bebas membeli jasa transportasi tersebut dan produk pelengkapnya, pelayanan dan fasilitas baik dalam uang yang berlaku di wilayah tersebut atau mata dengan mata uang lainnya.

4. Perusahaan penerbangan masing-masing Pihak mempunyai hak untuk menukar dan mengirimkan secara bebas dengan menggunakan mata uang yang dapat ditukarkan, atas permintaan, pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi dengan pembelanjaan lokal yang dihasilkan oleh perusahaan penerbangan sebagai hasil penjualan

transportasi udara, produk pelengkap lainnya, pelayanan dan fasilitas serta pendapatan bunga dari penerimaan tersebut di atas (termasuk pendapatan bunga dari deposito yang menunggu pemindah-bukuan). Penukaran dan pengiriman tersebut serta merta diizinkan tanpa pembatasan atau pengenaan pajak pada nilai tukar yang berlaku untuk transaksi dan pengiriman pada tanggal perusahaan penerbangan mengajukan permohonan untuk pengiriman uang.

5. Perusahaan penerbangan masing-masing Pihak diizinkan untuk melakukan pembayaran dengan mata uang lokal, termasuk pembelian bahan bakar, di wilayah Pihak lainnya. Atas kebijakan mereka, perusahaan penerbangan masing-masing Pihak dapat membayar biaya-biaya seperti itu di wilayah Pihak lainnya dengan mata uang yang dengan bebas dipertukarkan sebagaimana diatur dalam peraturan-peraturan nasional dari Pihak lainnya.

6. Tanpa mengenyampingkan hal-hal yang terkandung di dalam Pasal ini, pelaksanaan hak-hak yang ada di Pasal ini harus sesuai dengan aturan dengan peraturan nasional yang dapat dilaksanakan dan konsisten dengan tujuan Persetujuan ini. Jika satu Pihak memaksakan pembatasan dalam pengiriman pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi dengan pembelanjaan lokal oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk Pihak lain, Pihak yang terakhir mempunyai hak untuk memberlakukan pembatasan timbal balik pada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak pertama.

Pasal 13 **Pengawasan Imigrasi Perbatasan**

1. Masing-masing Pihak, sesuai dengan hukum, peraturan dan prosedur akan menjaganya perusahaan penerbangan yang ditunjuk untuk memenuhi kewajiban terkait dengan pemeriksaan imigrasi dan penumpang dan kru dan memenuhi tanggung jawab melalui pejabat atau karyawan hingga mereka tiba di wilayah Para Pihak.
2. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk wajib mengirimkan informasi penumpang, kru dan cara bertransportasi secara elektronik ke pejabat yang berwenang dari Para Pihak sebelum mengoperasikan pesawat berjadwal dan dan tidak berjadwal.
3. Para Pihak akan membentuk langkah-langkah untuk melancarkan pemeriksaan kru dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk melalui sertifikat atau dokumen serupa yang mengidentifikasi bahwa mereka adalah anggota kru tersebut.
4. Setiap Pihak wajib mensyaratkan perusahaan penerbangan yang ditunjuk untuk memfasilitasi pengangkutan orang tidak dapat diterima dan/atau dideportasi dalam transit atau tujuan di atau ke wilayah masing-masing Pihak.

Pasal 14 **Penyediaan Angka Statistik**

1. Otoritas Penerbangan Sipil masing-masing Pihak wajib menyediakan atau membuat perusahaan penerbangan yang ditunjuknya untuk memberikan Otoritas Penerbangan Sipil lainnya angka statistik yang dengan lalu lintas yang dilaksanakan setiap bulan dari angkutan udara yang disetujui ke dan dari wilayah Pihak lainnya, yang menunjukkan poin keberangkatan dan kedatangan lalu lintas tersebut. Data statistik ini wajib dilengkapi secepatnya setiap akhir bulan tetapi tidak lebih dari 30 hari pada bulan tersebut.

2. Otoritas Penerbangan Sipil masing-masing Pihak wajib, atas permintaan, menyediakan atau membuat perusahaan penerbangan yang ditunjuk untuk menyediakan angka statistik kepada Otoritas Penerbangan Sipil lainnya berkaitan dengan asal dan tujuan lalu lintas yang dilaksanakan ke dan dari wilayah Pihak lainnya.

Pasal 15 **Tarif**

1. Tarif bagi perusahaan penerbangan yang disetujui oleh masing-masing pihak pada angkutan udara yang disetujui wajib ditentukan oleh masing-masing perusahaan penerbangan yang ditunjuk berdasarkan pertimbangan komersial pada pasar dalam tingkat yang wajar dengan memperhatikan biaya pelaksanaan dan keuntungan yang wajar.

2. Masing-masing Pihak dapat, sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan nasional, wajib mengajukan kepada Otoritas Penerbangan Sipil atas tarif yang dikenakan ke atau dari wilayahnya oleh perusahaan penerbangan dari Pihak lainnya. Pengajuan oleh perusahaan penerbangan dari kedua Pihak dapat berlangsung tidak lebih dari tiga puluh 30 hari sebelum tanggal pemberlakuan. Dalam kasus tertentu, pengajuan dapat diizinkan dalam waktu lebih pendek dari yang biasanya diperlukan.

3. Tanpa mengenyampingkan hal-hal terdahulu, masing-masing Pihak wajib mendapatkan hak-hak untuk campur tangan dalam rangka:
 - a) Mencegah tarif yang aplikasinya merupakan tindakan anti-saing yang telah atau akandimaksudkan untuk memiliki pengaruh melumpuhkan pesaing atau mengeluarkan pesaing dari sebuah persaingan.

- b) Melindungi konsumen dari tarif yang terlalu tinggi atau dibatasi akibat penyalahgunaan posisi dominan; dan
- c) Melindungi perusahaan penerbangan dari tarif yang merusak atau terlalu rendah.

4. Untuk tujuan yang dituliskan pada Ayat 3 Pasal ini, Otoritas Penerbangan Sipil satu Pihak dapat meminta perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya untuk menyediakan informasi mengenai penetapan tarif.

5. Jika satu Pihak menganggap bahwa tarif yang dikenakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya tidak konsisten dengan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada Ayat 3 Pasal ini, wajib memberitahukan Pihak lainnya segera mengenai alasan ketidakpuasan dan permintaan konsultasi yang akan diadakan tidak lebih dari 30 hari setelah permintaan tersebut diterima. Jika Para Pihak mencapai kesepakatan sehubungan dengan tarif yang sudah dianggap tidak layak maka masing-masing Pihak akan melakukan dengan usaha terbaik untuk memulai pemberkalan persetujuan tersebut. Jika tidak terdapat kesepakatan tarif yang telah berlaku sebelumnya wajib digunakan kembali.

Pasal 16 **Persetujuan Persetujuan Multilateral**

1. Dalam melaksanakan Persetujuan ini, para Pihak wajib berperilaku sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari Konvensi lain selama ketentuan-ketentuan tersebut dapat berlaku pada pelayanan angkutan udara.

2. Jika, setelah berlakunya Persetujuan ini, para Pihak menjadi Pihak dalam sebuah persetujuan multilateral yang memuat materi yang terdapat pada Persetujuan ini, salah satu Pihak dapat meminta konsultasi untuk menentukan apakah Persetujuan ini harus direvisi agar dapat disesuaikan dengan persetujuan multilateral tersebut.

Pasal 17 **Konsultasi**

1. Salah satu Pihak dapat, setiap saat, mengajukan permohonan tertulis untuk konsultasi mengenai penafsiran, aplikasi, pelaksanaan atau perubahan dari Persetujuan ini atau penyesuaian dari Persetujuan ini.

2. Kecuali disetujui lain oleh para Pihak, konsultasi tersebut wajib dimulai tidak lebih dari 60 hari sejak salah satu Pihak menerima permintaan konsultasi tersebut.

Pasal 18 Perubahan

1. Persetujuan ini dapat diubah melalui persetujuan tertulis oleh para Pihak.
2. Setiap perubahan yang disetujui wajib mulai berlaku sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 22 (Mulai Berlaku) Persetujuan ini.
3. Tanpa mengesampingkan ayat 2 pada pasal ini, para Pihak setuju bahwa perubahan pada Lampiran dapat disetujui antara Otoritas Penerbangan Sipil dan berlaku melalui pertukaran nota diplomatik.

Pasal 19 Penyelesaian perselisihan

1. Setiap perselisihan yang timbul dalam Persetujuan ini yang tidak dapat diselesaikan dengan konsultasi formal dapat ditujukan, dengan kesepakatan para Pihak, kepada orang atau badan untuk mengambil keputusan. Jika kedua Pihak tidak dapat menyetujui, perselisihan, atas permintaan salah satu Pihak, wajib diajukan ke arbitrase sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diuraikan di bawah ini.
2. Arbitrase dapat oleh pengadilan dengan tiga arbiter dibentuk sebagai berikut:
 - a) Dalam waktu 30 hari setelah diterimanya permintaan untuk arbitrase, masing-masing Pihak wajib menunjuk satu arbiter. Dalam waktu 60 hari setelah kedua arbiter tersebut telah ditunjuk, mereka wajib menyepakati menunjuk arbiter ketiga, yang akan bertindak sebagai Presiden pengadilan arbitrase.
 - b) Jika salah satu Pihak gagal untuk menunjuk arbiter, atau jika arbiter ketiga tidak dapat ditunjuk sesuai dengan ayat a) Pasal ini, salah satu Pihak dapat meminta Presiden Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk menunjuk arbiter yang dibutuhkan dalam waktu 30 hari. Jika Presiden Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional memiliki kebangsaan yang sama dengan salah satu Pihak, Wakil Presiden senior yang tidak diskualifikasi atas dasar tersebut wajib melakukan penunjukan. Dalam hal salah satu dari Presiden atau Wakil Presiden senior yang paling berkompeten menunjuk arbiter ketiga berdasarkan ayat ini, arbiter ketiga tersebut tidak dapat memiliki kebangsaan yang sama dengan salah satu Pihak.

3. Kecuali disepakati lain, pengadilan arbitrase wajib menentukan batas yurisdiksinya sesuai dengan Persetujuan ini dan wajib menetapkan aturan prosedur sendiri. pengadilan arbitrase, setelah terbentuk, dapat merekomendasikan langkah-langkah penyelesaian sementara sebelum keputusan akhir diambil. Atas kebijakan pengadilan arbitrase atau permintaan salah satu Pihak, sebuah persidangan untuk menentukan secara pasti masalah-masalah yang akan diselesaikan dan prosedur-prosedur tertentu yang akan diambil harus dilakukan dalam waktu 15 hari setelah pengadilan arbitrase terbentuk sepenuhnya.

4. Kecuali disepakati lain atau sebagaimana arahan dari pengadilan arbitrase, masing-masing Pihak wajib menyerahkan memorandum dalam waktu 45 hari dari waktu setelah pengadilan arbitrase dinyatakan terbentuk dengan pasti. Tanggapan diajukan sebelum 60 hari kemudian. Pengadilan arbitrase wajib mengadakan sidang atas permintaan salah satu Pihak atau atas prakarsanya sendiri dalam waktu 15 hari sejak tanggapan diberikan.

5. Pengadilan arbitrase wajib menyampaikan keputusan tertulis dalam waktu 30 hari setelah pelaksanaan sidang atau jika tidak diadakan sidang, setelah masing-masing tanggapan diterima. Keputusan atas dasar keputusan mayoritas wajib berlaku.

6. Masing-masing Pihak dapat mengajukan permintaan klarifikasi atas keputusan dalam waktu 15 hari sejak keputusan telah ditetapkan dan klarifikasi wajib dijawab dalam waktu 15 hari sejak permintaan diterima.

7. Masing-masing Pihak wajib, sepanjang sesuai dengan hukum nasionalnya, memberlakukan secara penuh terhadap setiap keputusan dari pengadilan arbitrase.

8. Segala biaya yang timbul dari pelaksanaan pengadilan arbitrase ini, termasuk biaya-biaya dan pengeluaran-pengeluaran dari abiter harus dibagi rata oleh para Pihak. Setiap pengeluaran yang dilakukan Ketua Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang berhubungan dengan prosedur dalam klausul b) Ayat 2 Pasal ini akan dianggap sebagai bagian dari pengeluaran pengadilan arbitrase.

Pasal 20 **Pengakhiran Persetujuan**

Salah satu Pihak dapat, setiap saat memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lainnya tentang keputusannya untuk mengakhiri Persetujuan ini. Pemberitahuan

tersebut secara bersamaan harus dikirimkan pula kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Persetujuan ini akan berakhir pada tengah malam di tempat Pihak yang menerima pemberitahuan sesaat sebelum satu tahun diterimanya pemberitahuan oleh Pihak lainnya, kecuali pemberitahuan tersebut ditarik atas kesepakatan dari para Pihak sebelum batas akhir jangka waktu tersebut. Jika tidak ada tanggapan dari Pihak lainnya pemberitahuan wajib dianggap telah diterima 14 hari setelah penerimaan pemberitahuan dari Organisasi Penerbangan Sipil.

Pasal 21 Pendaftaran

Persetujuan ini dan seluruh perubahannya wajib didaftarkan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

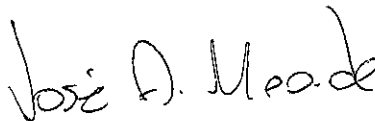
Pasal 22 Mulai Berlaku

Perjanjian ini mulai berlaku, tiga puluh 30 hari setelah tanggal diterimanya pemberitahuan terakhir, dimana kedua Pihak memberitahukan, melalui saluran diplomatik, pemenuhan prosedur internal masing-masing untuk berlakunya Perjanjian ini dan Lampirannya.

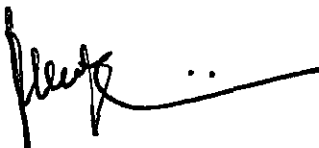
SEBAGAI BUKTI, yang bertandatangan di bawah ini, dengan diberi kuasa oleh Pemerintah masing-masing, telah menandatangani Persetujuan ini,

DIBUAT di Nusa Dua, Bali, 6 Oktober 2013 dalam rangkap dua, masing masing dalam bahasa Spanyol, Indonesia, dan Inggris, semua naskah memiliki kekuatan hukum yang sama. Dalam hal terjadi perbedaan penafsiran dan penerapan Persetujuan ini, naskah dalam bahasa Inggris wajib berlaku.

**UNTUK PEMERINTAH
MEKSIKO SERIKAT**


José Antonio Meade Kuribreña
Menteri Luar Negeri

**UNTUK PEMERINTAH
REPUBLIK INDONESIA**


E. E. Mangindaan
Menteri Perhubungan

LAMPIRAN
Rute Penerbangan

Bagian – I

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pemerintah Republik Indonesia secara dua arah:

Tempat-tempat Keberangkatan	Tempat-tempat Persinggahan	Tempat-tempat Tujuan	Tempat-tempat Selanjutnya
Tempat-tempat di Republik Indonesia	Semua Titik	Tempat-tempat di Meksiko Serikat	Semua titik

Bagian – II

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pemerintah Meksiko Serikat secara dua arah:

Tempat-tempat Keberangkatan	Tempat-tempat Persinggahan	Tempat-tempat Tujuan	Tempat-tempat Selanjutnya
Tempat-tempat di Meksiko Serikat	Semua Titik	Tempat-tempat di Republik Indonesia	Semua titik

Catatan-catatan:

1. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak dapat mengatur titik tersebut secara tertutup, apabila persetujuan pelayanan di rute ini mulai dari dan terakhir berhenti di wilayah Pihak tersebut.
2. Tempat-tempat persinggahan dan tempat-tempat selanjutnya dapat dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dengan hak angkut ketiga dan keempat.
3. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk hanya melaksanakan hak angkut kelima apabila disepakati dan mendapatkan otorisasi pejabat penerbangan sipil kedua Pihak.

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF INDONESIA**

The Government of the United Mexican States and the Government of the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as the "Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December, 1944;

Desiring to promote international air services and to establish scheduled air services between their respective territories;

Recognizing the need to promote an international aviation system based on competition among airlines; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

1. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;

2. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the United Mexican States the Secretariat of Communications and Transport through the Directorate General of Civil Aviation or any other individuals or institutions authorized to assume such functions and in the case of the Republic of Indonesia, the Minister for Transportation and any person or body authorized to perform functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
3. "Territory" in the case of the United Mexican States means the land areas and the adjacent territorial water located under the sovereignty, domain, protection or mandate of the United Mexican States; and in the case of the Republic of Indonesia, "territory" means as defined in its laws, and part of continental shelf and adjacent seas over which the Republic of Indonesia has sovereignty, sovereign rights or jurisdiction in accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982;
4. "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
6. "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meaning as assigned to them in Article 96 of the Convention;
7. "Agreed services" means scheduled services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;
8. "Specified routes" means the routes established in this Agreement;
9. "Tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

10. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security, facilities or services, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section or part of the Annex to this Agreement. Such services and routes shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes", respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
 - c) while operating an agreed service at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.
3. The airline(s) of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in clauses a) and b) of paragraph 2 of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) by one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Party.
5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline by one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.

6. The designated airline(s) by one Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Party on a non-discriminatory basis.

Article 3 Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.

2. Upon receipt of such designation and application from the designated airline(s) by either Party, in the form and manner prescribed for the purpose, the Aeronautical Authorities of the other Party shall grant the appropriate operating authorisation with minimum procedural delay, provided that:

- a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or its nationals;
- b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to operation of international air services by the Party considering the application; and
- c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 10 (Safety) and Article 11 (Aviation Security).

Article 4 Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Either Party may revoke or suspend the operating authorisation granted to an airline designated by the other Party or impose such conditions as it may deem necessary in any case where:

- a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or its nationals;

- b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Application of Laws) of this Agreement; or
- c) the other Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 10 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses b) and c) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Party in accordance with the provisions of Article 11 (Aviation Security).

Article 5 Principles Governing Operation of Agreed Services

There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) by both Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

Article 6 Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airline(s) by the other Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew and cargo of the designated airline(s) by the other Party.

3. Neither Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline by the other Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control, etc.

Article 7 User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Party on the designated airline(s) by the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) by the other Party on terms not less favourable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline(s) by the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline(s) using the services and facilities. Each Party shall encourage the competent charging authorities and the airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, if:

- a) it has undertaken a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time; and
- b) following such a review, it has taken all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 8 **Exemption from Customs and other Duties**

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline(s) by either Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco and products intended for sale or use of passenger during the flight) carried on board such aircraft shall be exempt by the other Party, on the basis of reciprocity, from all customs duties, inspection fees and other similar duties and charges on arriving in the territory of the other Party, provided that such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempted, on the basis of reciprocity, following the procedures established in the custom legislation in force of each Party from all customs duties, inspection fees and other similar duties and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the territory of one Party, within limits fixed by the competent authorities of that Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service by the designated airline(s) by the other Party;
- b) spare parts and regular equipment introduced into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air service by the designated airline(s) by the other Party;

- c) fuels, lubricants and other consumable technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on international air service by the designated airline(s) by the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
- d) airline(s) documentation (such as airline tickets and airways bills) as well as publicity material distributed without charge by that designated airline, which bears insignia of a designated airline by one Party introduced in the territory of the other Party.

3. All materials referred in to paragraph 2 above may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities.

4. Regular equipment, spare parts, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) as well as the material and supplies of fuels, lubricants and other consumable technical supplies retained on board the aircraft of the designated airline by either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision or control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with legislation in force of that Party.

5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from all custom duties, inspections fees and other similar duties or charges.

Article 9 **Avoidance of Double Taxation**

Income, profits or gains obtained by the designated airline(s), derived from the operation of international air services, shall be taxable pursuant the provisions of the Agreement between the United Mexican States and the Government of the Republic of Indonesia for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and its Protocol, signed at the city of Los Cabos on September 6, 2002. Notwithstanding the provisions set forth in Article 19 (Settlement of Disputes) of this Agreement, any dispute related to taxation, shall be resolved only in accordance as is established in the Agreement for the Avoidance of Double Taxation mentioned above.

Article 10 Safety

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of the designated airline(s). Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.

2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airline(s) designated by the other Party, the latter Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each Party reserves the right to suspend or limit the operating authorization of an airline designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 30 days.

4. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

8. Any action by one Party in accordance with paragraphs 3 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

Article 11 Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its Protocol done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of

Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other convention on aviation security to which both Parties become members.

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

3. Both Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into and departure from the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the

operating authorisation of the designated airline(s) by that Party. When required by an emergency, either Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

7. Any action taken in accordance with paragraph 6 shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

Article 12 Commercial Opportunities

1. The airline(s) of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air services and other ancillary products and facilities required for the provision of air services.

2. The airline(s) of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services and other ancillary products and facilities. Such staff requirements may, at the option of the airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the territory of the other Party and authorised to perform such services in the territory of such other Party.

3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. For this purpose, the airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory or in any freely usable currencies.

4. The airline(s) of each Party shall have the right to convert and transfer freely in any usable currency, on demand, local revenues over expenditures locally disbursed earned by such airlines in connection with the sale of air transportation and other ancillary products, services and facilities as well as interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Conversion and remittance shall be

permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions on the date the airline makes the remittance.

5. The airline(s) of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Party in local currency or in any freely usable currencies in accordance with the national regulations of the other Party.

6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations consistent with the purposes of this Agreement. If one Party imposes restrictions on the transfer of local revenues over expenditure locally disbursed by the designated airline(s) by the other Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline(s) by the first Party.

Article 13 Immigration Border Control

1. Each of the Parties, according to their laws, regulations and procedures shall look after the designated airline(s) comply with the obligations related to the immigration inspection and revision of passengers and crew and fulfill the responsibilities of clearance and custody through their officials or employees until they are admitted in the territories of the Parties.

2. The designated airlines shall be required to transmit the information on passengers, crew and mean of transport electronically to the competent authorities of the Parties in advance of the scheduled and non-scheduled operations to be performed.

3. The Parties shall establish measures to expedite the inspection of crew members of the designated airline(s) through of certificates or similar documents that identify them as members of the crew.

4. Each of the Parties shall require to the designated airline(s) facilitate the transport of inadmissible and/or deported persons in transit or destination in or to the territories of each of the Parties.

Article 14
Provision of Statistics

1. The Aeronautical Authorities of each Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the Aeronautical Authorities of the other Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than 30 days following the month to which they relate.

2. The Aeronautical Authorities of each Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the Aeronautical Authorities of the other Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Party.

Article 15
Tariff

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) by each Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.

2. Each Party may, in accordance with its national laws and regulations, require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airline(s) of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of implementation. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Notwithstanding the foregoing, each Party shall have the right to intervene so as to:

- a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;

- b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.

4. For the purposes set out in paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of one Party may require the designated airline(s) by the other Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.

5. If one Party believes that the tariff charged by designated airline(s) by the other Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 3 of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 16 Multilateral Agreements

1. In implementing this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in-so-far as those provisions are applicable to international air services.

2. If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 17 Consultations

1. Either Party may, at any time, make a request in writing for consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of 60 days from the date on which the other Party receives the request.

Article 18 Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. Any amendment so agreed shall enter into force in accordance with the provisions of Article 22 (Enter into Force) of this Agreement.
3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, the Parties agree that the amendments to the Annex may be agreed upon between Aeronautical Authorities and enter into force by an exchange of diplomatic notes.

Article 19 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred, by agreement of the Parties, to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with clause a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the senior most Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. Either Party may make a request for clarification on the decision within 15 days after it has been rendered and the clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the extent consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedure set out in clause b) of paragraph 2 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 20 Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of

receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21
Registration with ICAO

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


Article 22
Entry into Force

This Agreement shall enter into force 30 days after the reception of the last notification, in which the Parties communicate through diplomatic channels, the completion of its necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annex.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

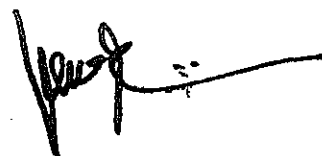
DONE at Nusa Dua, Bali, on 6 October 2013, in duplicate, each in the Spanish, Indonesian and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation and the application of this Agreement, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES**



José Antonio Meade Kuribreña
Minister of Foreign Affairs

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF INDONESIA**



E. E. Mangindaan
Minister of Transportation

**ANNEX
Route Schedule**

Schedule – I

Routes to be operated by the designated airline(s) by the Republic of Indonesia in both directions:

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the Republic of Indonesia	Any points	Points in the United Mexican States	Any points

Schedule – II

Routes to be operated by the designated airline(s) by the United Mexican States in both directions:

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the United Mexican States	Any points	Points in the Republic of Indonesia	Any points

Notes:

1. The designated airline(s) by either Party may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Party.
2. Intermediate or beyond points may be served by the designated airline(s) with third and fourth freedom traffic rights.
3. The designated airline(s) may only exercise fifth freedom traffic rights when it is agreed upon and prior authorisation by the Aeronautical Authorities of both Parties.