

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DEL REINO DE LOS PAISES BAJOS.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos;

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

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

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

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

Deseando concluir un Convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados:

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

ARTICULO 1

Para los efectos del presente Convenio:

A. El término "Convenio" significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo.

B. El término "autoridades aeronáuticas" significará en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y en el caso del Reino de los Países Bajos, para los Países Bajos, el Director General de Aviación Civil de los Países Bajos, y para las Antillas Neerlandesas, el Director de Aviación Civil de las Antillas Neerlandesas o cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones ejercidas en la actualidad por ellas.

C. El término "línea aérea" significará toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 2

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

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

a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante, sin aterrizar en el mismo;

b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;

c) Embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

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

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

ARTICULO 3

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

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

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

ARTICULO 4

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negar o de revocar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante el permiso otorgado para prestar un servicio aéreo, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción mayoritaria de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea están en manos de nacionales de la otra Parte, de conformidad con sus leyes respectivas, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejaran de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

ARTICULO 5

1. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidas por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

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

ARTICULO 6

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

ARTICULO 7

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su control. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

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

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

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

ARTICULO 8

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

ARTICULO 9

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

ARTICULO 10

1. Queda entendido entre las Partes Contratantes que los servicios ofrecidos por una línea aérea, o por las líneas aéreas designadas de conformidad con este Convenio, mantendrán como principal objetivo la provisión de capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país al cual pertenece esa línea aérea y los países de destino.

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

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

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

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

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

ARTICULO 11

1. Las tarifas que cobren las líneas aéreas de una Parte Contratante por el transporte de o hacia el territorio de la otra Parte Contratante, serán establecidas a niveles razonables con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como costo de operación, utilidades razonables, características del servicio y tarifas de otras líneas aéreas.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 12

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

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

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

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

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

a) Entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes;

b) Entre una línea aérea designada y otra u otras líneas aéreas de la misma Parte Contratante;

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

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

ARTICULO 13

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de ambas Partes, con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas se iniciarán dentro de un periodo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos o por el Ministerio de Asuntos Extranjeros del Reino de los Países Bajos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un canje de notas diplomáticas.

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

ARTICULO 14

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

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

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

ARTICULO 15

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

ARTICULO 16

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

ARTICULO 17

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

ARTICULO 18

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

ARTICULO 19

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

En fe de lo cual, los suscritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, firman el presente Convenio.

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

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Emilio O. Rabasa.- Rúbrica.- Secretario de Relaciones Exteriores.

Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos, Berend J. Slingenberg.- Rúbrica.- Embajador Extraordinario y Plenipotenciario.

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

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

PUNTOS EN MEXICO-TORONTO Y/O MONTREAL-AMSTERDAM.

SECCION II

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

a) PUNTOS EN LOS PAISES BAJOS-MONTREAL Y/O TORONTO-CHICAGO Y/O HOUSTON-CIUDAD DE MEXICO.

b) PUNTOS EN LAS ANTILLAS NEERLANDESAS-BARRANQUILLA-PANAMA-SAN JOSE-GUATEMALA-KINGSTON-MONTEGO BAY-COZUMEL-CANCUN-CIUDAD DE MEXICO.

SECCION III

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

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

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

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

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

6. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta a) de la Sección II no disfrutará de derechos de tráfico comercial entre Montreal, Toronto, Chicago y Houston, por un lado, y la ciudad de México, por el otro.

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